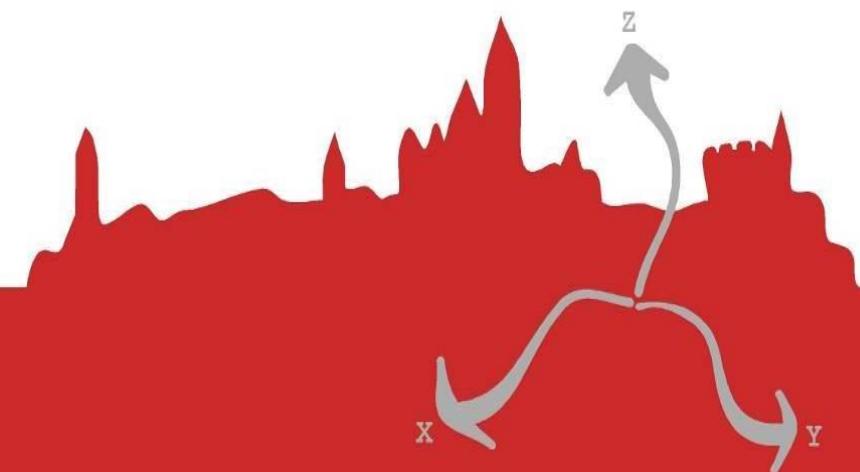




AYUNTAMIENTO  
DE OSUNA

SERVICIO DE ELABORACIÓN DEL  
**PLAN DE ACCESIBILIDAD**  
**DE OSUNA**

**MEMORIA**



## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>2. ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
<b>3. METODOLOGÍA .....</b>	<b>3</b>
<b>3.1. ASPECTOS NORMATIVOS .....</b>	<b>3</b>
3.1.1. Marco normativo.....	3
3.1.2. Principios de no discriminación y accesibilidad universal .....	4
3.1.3. Concepto de ajustes razonables .....	4
<b>3.2. FACTORES QUE INCIDEN EN LA ACCESIBILIDAD FÍSICA DE LOS ESPACIOS .....</b>	<b>5</b>
<b>3.3. CARACTÉRISTICAS DE LOS ITINERARIOS.....</b>	<b>6</b>
<b>3.4. TIPOS DE DISCAPACIDAD.....</b>	<b>6</b>
<b>3.5. GRADOS DE ACCESIBILIDAD .....</b>	<b>8</b>
<b>3.6. CATEGORÍAS DEL ESPACIO PÚBLICO.....</b>	<b>9</b>
3.6.1. Viario.....	9
3.6.2. Áreas estanciales .....	11
<b>3.7. CONCEPTO DE ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE .....</b>	<b>12</b>
<b>3.8. INFORMACIÓN GEOGRÁFICA A GENERAR DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES .....</b>	<b>15</b>
3.8.1. Capas de información .....	15
3.8.2. Parámetros fundamentales para la caracterización de la accesibilidad y criterios metodológicos empleados en el trabajo de campo.....	16
3.8.3. Información cualitativa.....	24
<b>3.9. INDICADORES DE ACCESIBILIDAD .....</b>	<b>24</b>
3.9.1. Indicador de evaluación: Grado de Accesibilidad de un Segmento o Cruce	
25	
3.9.2. Indicador de seguimiento y gestión: Grado de accesibilidad de un ámbito espacial	25
<b>4. INFORMACIÓN Y ENCUADRE MUNICIPAL .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1. CARACTÉRISTICAS FÍSICAS DEL ENTORNO .....</b>	<b>26</b>
4.1.1. Emplazamiento geográfico .....	26
4.1.2. Condicionantes climáticos .....	27
<b>4.2. CARACTÉRISTICAS DEMOGRÁFICAS Y SOCIOECONÓMICAS.....</b>	<b>29</b>
4.2.1. Características demográficas.....	29
4.2.2. Población con discapacidad.....	31
4.2.3. Datos económicos .....	37
<b>4.3. ANÁLISIS TERRITORIAL Y URBANÍSTICO .....</b>	<b>39</b>
4.3.1. Evolución urbana .....	39
4.3.2. Descripción de la estructura y morfología urbana .....	42
4.3.3. Zonificación.....	46
<b>4.4. SERVICIOS Y LUGARES DE ESPECIAL INTERÉS.....</b>	<b>50</b>
4.4.1. Equipamientos y lugares turísticos.....	50
4.4.2. Áreas estanciales .....	54
4.4.3. Transporte y movilidad.....	55
<b>4.5. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA.....</b>	<b>59</b>
4.5.1. Jerarquía del viario .....	59
4.5.2. Tipología de calles según sección del viario .....	60

4.5.3. Zonas de aparcamiento .....	62
<b>4.6. ANÁLISIS DE OTROS DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS Y DE PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>63</b>
4.6.1. Plan de Accesibilidad vigente .....	63
4.6.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible .....	63
<b>5. PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....</b>	<b>65</b>
<b>6. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD .....</b>	<b>68</b>
6.1. ANÁLISIS GENERAL DEL VIARIO SEGÚN SU SECCIÓN.....	68
6.2. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS DE ACCESIBILIDAD EN ITINERARIOS PEATONALES .....	73
6.3. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS DE ACCESIBILIDAD EN CRUCES .....	95
6.4. GRADO DE ACCESIBILIDAD GENERAL DE LA RED DE ITINERARIOS .....	115
6.5. GRADO DE ACCESIBILIDAD MEDIO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO .....	125
6.6. ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN: ITINERARIOS PREFERENTES .....	126
6.6.1. SEÑALIZACIÓN DIRECCIONAL DE PUNTOS DE INTERÉS.....	126
6.6.2. SEÑALIZACIÓN DE CALLES .....	126
6.6.3. SEÑALIZACIÓN EN PUNTOS DE CRUCE .....	130
6.6.4. SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN EN TRANSPORTE PÚBLICO .....	131
6.6.5. INFORMACIÓN EN ÁREAS DE JUEGO y EJERCICIO .....	133
6.6.6. INFORMACIÓN TURÍSTICA.....	134
6.6.7. INFORMACIÓN URBANA A TURISTAS .....	135
6.6.8. TECNOLOGÍA E INFORMACIÓN URBANA.....	141
6.7. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS Y LUGARES TURÍSTICOS.....	142
6.8. ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ÁREAS ESTANCIALES .....	144
6.9. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO .....	145
6.10. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DE APARCAMIENTO RESERVADO A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA .....	146
6.11. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL MOBILIARIO URBANO.....	147
<b>7. PLAN DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>150</b>
7.1. INTRODUCCIÓN.....	150
7.2. PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO .....	150
7.3. OBJETIVOS .....	151
7.4. ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN .....	152
7.5. ESTRATEGIA I: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN ITINERARIOS PEATONALES .....	153
7.5.1. Mejoras en vías de tráfico segregado: recrcido de aceras y reorganización de aparcamiento.....	153
7.5.2. Mejoras en espacios de convivencia: construcción de Plataforma Única, reorganización de la movilidad.....	163
7.5.3. Criterios de diseño en áreas estanciales .....	173
7.6. ESTRATEGIA II: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN PUNTOS DE CRUCE .....	175
7.7. ESTRATEGIA III: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN URBANA .....	181
7.8. ESTRATEGIA IV: MEJORAS DE ACCESIBILIDAD EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE URBANO .....	184
7.9. ESTRATEGIA V: MEJORAS EN EL EJE CÍVICO DE LA CIUDAD.....	193
7.9.1. Mejora de la accesibilidad en la Plaza Mayor.....	193
7.9.2. Nueva configuración urbana en c/ Carrera .....	193
7.9.3. Nueva configuración urbana en Plaza Cervantes y Arco de la Pastora. ....	194

7.9.4. Configuración urbana más accesible en c/ Asistente Arjona – c/ San Agustín 195

**8. ANEXOS.....196**

8.1.	ANEXO 1: FICHAS EQUIPAMIENTOS Y LUGARES DE INTERÉS .....	196
8.2.	ANEXO 2: FICHAS ÁREAS ESTANCIALES .....	198
8.3.	ANEXO 3: FICHAS PARADAS DE BUS URBANO .....	199

**9. PLANIMETRÍA.....200**

9.1.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y ENCUADRE.....	200
9.2.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS PARÁMETROS DE ACCESIBILIDAD EN SEGMENTOS .....	200
9.3.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS PARÁMETROS DE ACCESIBILIDAD EN CRUCES .....	200
9.4.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DEL GRADO DE ACCESIBILIDAD EN SEGMENTOS Y CRUCES .....	201
9.5.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS SECCIONES DE VÍA.....	201
9.6.	PLANOS DE LAS PROPUESTAS DE MEJORA .....	201

# 1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente documento es establecer un análisis y diagnóstico de las condiciones de accesibilidad en el espacio público urbanizado en los principales itinerarios peatonales y áreas estanciales de la localidad de Osuna, para la elaboración del Plan de Accesibilidad del Municipio de Osuna.

El plan comprende el estudio de todos los aspectos que afectan a la accesibilidad en los ámbitos de urbanismo, transporte y comunicación.

Los criterios generales que definen, dentro de cada apartado, el ámbito de actuación son los que a continuación se describen:

- En el apartado de urbanismo, se incluirán todos los itinerarios peatonales del municipio. Se excluyen las zonas donde el suelo urbano pierde cohesión (caminos agrícolas, etc.), zonas sobre las que el Ayuntamiento tenga ya prevista una actuación que modifique sustancialmente su morfología y zonas sin urbanizar.
- En el apartado de transporte, se incluyen todos los elementos del transporte o aspectos relacionados con este, fijos, como son las paradas y marquesinas, que sean de titularidad municipal. Se incluye, así mismo, en el ámbito del plan el análisis de las plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida.
- En el apartado de comunicación se incluyen todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en la comunicación dentro de cada uno de los ámbitos anteriores.

## 2. ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Osuna tiene una sensibilidad especial acerca de la accesibilidad y movilidad dentro del municipio. Desde que el Plan de Accesibilidad actual se redactó han pasado 20 años y tanto la actividad urbanística como las inversiones realizadas estos años han hecho que la situación actual del municipio sea diferente al momento en el que se redactó.

La justificación de la necesidad de la redacción de un Plan de Accesibilidad en el municipio de Osuna deriva de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU y su traslación a la legislación nacional a través del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social que establece, entre otros, los principios de **accesibilidad universal y no discriminación**.

Los Planes de Accesibilidad Municipales son, por tanto, el instrumento que permite definir la estrategia de intervención para hacer efectivos los principios y derechos anteriormente citados, a través de una política integral de atención a las personas con discapacidad.

El Plan de Accesibilidad de Osuna se focaliza en el ámbito de la accesibilidad en el espacio público urbano, para el que el Real Decreto Legislativo 1/2013, en su Disposición Adicional 3<sup>a</sup> establece la fecha del 4 de diciembre de 2017 como el límite temporal para que todo entorno construido en el ámbito de la edificación y los espacios públicos urbanizados, que sea susceptible de ajustes razonables, reúna condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad.

La accesibilidad universal de los espacios públicos es también un **objetivo establecido en los Objetivos del Desarrollo Sostenible (Objetivo 11)**, que tiene su reflejo en la Agenda Urbana de Naciones Unidas y en la **Agenda Urbana Española en el marco general del Objetivo 2** y de manera detallada en el **Objetivo Específico 2.3: Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos**.

Debido a que la situación actual del municipio ha evolucionado y es diferente, se hace necesario hacer un nuevo Plan de Accesibilidad para el Municipio de Osuna, para determinar la situación real del municipio y definir todas las actuaciones necesarias para mejorar la accesibilidad.

El nuevo Plan de Accesibilidad para el Municipio de Osuna está conformado por las siguientes fases:

- Un **encuadre general del Plan de Accesibilidad**, justificando su necesidad en relación a la normativa de aplicación nacional, autonómica y local así como su relación con otros planes y documentos municipales; **toda la información útil sobre la ciudad de Osuna** (características físicas del entorno, demográficas, análisis territorial y urbanístico, equipamientos y servicios de especial interés, análisis de la movilidad urbana...) que permitan enriquecer y complementar la información de **accesibilidad del espacio público urbanizado**.
- La recopilación y procesado de la información extraída de los **talleres de participación ciudadana, paseos vecinales, entrevistas con el tejido social y/o la consulta online**.
- Un **análisis y diagnóstico** de las condiciones de accesibilidad en el espacio público urbanizado de los principales itinerarios peatonales, así como de las áreas estanciales de mayor relevancia de la localidad.
- Un **plan de actuación**, en el que se describirán, de manera detallada y precisa, el conjunto de acciones a desarrollar en materia de accesibilidad, atendiendo a las características específicas del municipio y a los criterios de priorización e intervención definidos en la fase anterior.

## 3. METODOLOGÍA

### 3.1. Aspectos normativos

#### 3.1.1. Marco normativo

El marco normativo en materia de accesibilidad para el desarrollo de este trabajo está formado, principalmente, por los siguientes documentos:

##### ■ Marco normativo estatal:

- **REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/2013**, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- **REAL DECRETO 505/2007**, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- **REAL DECRETO 1544/2007**, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- **REAL DECRETO 173/2010**, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
- **ORDEN TMA/851/2021**, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados (entrada en vigor 02/01/2022).
- **ORDEN VIV/561/2010**, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (derogada por la Orden TMA/851/2021).
- **REAL DECRETO 314/2006**, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, y sus modificaciones posteriores.

##### ■ Marco normativo autonómico

- **LEY 1/1999**, de 31 de marzo, de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.
- **DECRETO 293/2009**, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

##### ■ Marco normativo municipal

- **Plan General de Ordenación Urbana de Osuna.**
- **Plan de Accesibilidad de Osuna** (documento vigente)
- **Otros documentos** de utilidad como: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Osuna, etc.
- **Ordenanzas y reglamentos municipales** que influyan en los parámetros de accesibilidad: Ordenanza municipal del servicio del transporte público urbano de viajes en autobús de Osuna; Reglamento municipal sobre parques, jardines y arbolado urbano; Ordenanza municipal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial del municipio de Osuna, etc.

## ■ Otros documentos de referencia

- **Manual Técnico de Accesibilidad en Municipios.** 2019. Fundación ONCE y Fundación ACS.
- **Manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados.** 2016. Ayuntamiento de Madrid.
- **Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados.** 2010. Ministerios de Vivienda. Secretaría General Técnica.
- **Guía Técnica para la instalación de sistemas de encaminamiento en las infraestructuras de transporte de la CAM.**
- **Informe Técnico sobre la Accesibilidad de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia.** 2016. ILUNIÓN y CERMI.
- **Plataformas únicas. Criterios ONCE.** 2018. ONCE

### 3.1.2. Principios de no discriminación y accesibilidad universal

---

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social establece, entre otros principios, los de **accesibilidad universal y no discriminación**.

Se entiende por **accesibilidad universal** a la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

El principio de **no discriminación, o la igualdad de oportunidades** en una lectura positiva, implica la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por motivo de o por razón de discapacidad, incluida cualquier distinción, exclusión o restricción que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio en igualdad de condiciones por las personas con discapacidad, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, laboral, cultural, civil o de otro tipo. Asimismo, se entiende por igualdad de oportunidades la adopción de medidas de acción positiva.

Estos **principios enmarcan cualquier actuación o estrategia destinada a la mejora de la accesibilidad** en el medio físico de las ciudades y, por tanto, también el presente documento que define la metodología a aplicar en la redacción y desarrollo del Plan de Accesibilidad de Osuna.

### 3.1.3. Concepto de ajustes razonables

---

El concepto de “**ajustes razonables**” quedó establecido en la Convención de Naciones Unidas sobre derechos de las personas con discapacidad. El artículo 2 apartado m del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, define este concepto en la legislación española como:

*Son las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica,*

*para facilitar la accesibilidad y la participación y para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos.*

El artículo 66 de la citado Real Decreto Legislativo señala las **condiciones para considerar un ajuste como razonable**:

*Se tendrán en cuenta los costes de la medida, los efectos discriminatorios que suponga a las personas con discapacidad su no adopción, la estructura y característica de la persona, entidad u organización que ha de ponerla en práctica y la posibilidad que tenga de obtener financiación oficial o cualquier otra ayuda.*

La RAE define razonable como aquello adecuado, conforme a razón, proporcionado o no exagerado.

Atendiendo a estos conceptos parece claro que ante la falta de concreción de la legislación el ajuste razonable debe basarse en la eficacia de la medida y en la proporcionalidad del coste, en los efectos discriminatorios que su no adopción puede causar, en la viabilidad técnica, en la viabilidad económica por parte de la persona o entidad que deba asumir el coste de la inversión y en razones de índole urbanística, patrimonial (pendientes naturales, protección del patrimonio, etc.).

### **3.2. Factores que inciden en la accesibilidad física de los espacios**

---

En relación a la accesibilidad física en los espacios urbanos cabe distinguir diferentes factores:

- **Factores personales:** derivados de las condiciones y situaciones de los usuarios y que se traducen en los tipos de discapacidad en base a los cuales se estructurará la accesibilidad de los itinerarios.
- **Factores Físicos:** determinantes de la accesibilidad de los itinerarios.
  - De carácter estructural y, por lo tanto, con un carácter permanente o en el que las actuaciones a desarrollar para actuar sobre ellos implican importantes esfuerzos. Son aquellos derivados de la trama urbana y la topografía, entre otros.
  - De carácter no estructural, en los que se puede actuar. Son aquellos derivados del diseño urbano.
- **Factores no físicos o no directamente propios del espacio urbano:** No son determinantes, pero deberán tenerse en cuenta a la hora de ponderar la accesibilidad de los espacios:
  - Acontecimientos coyunturales, periódicos o no, que inciden sobre el espacio urbano: una manifestación, un concierto, etc.
  - La ocupación indebida del espacio público: terrazas, elementos publicitarios, expositores, etc.
  - Características externas, como puede ser las derivadas de las características de accesibilidad de la flota del transporte público.

### 3.3. Características de los itinerarios

La definición de itinerarios se basa en cinco aspectos fundamentales:

- **Coherencia:** itinerarios lógicos conforme a la estructura urbana y a sus características de accesibilidad.
- **Conectividad:** itinerarios continuos capaces de conectar con los puntos de destino.
- **Seguridad:** itinerarios en los que la seguridad del peatón sea un componente primordial.
- **Comodidad:** itinerarios que presenten el menor nivel de dificultad posible, no solo derivado de las propias condiciones de accesibilidad sino también de aspectos cualitativos: continuidad, intensidad de uso, etc.
- **Atractivo:** itinerarios que recorran espacios de interés derivados de factores estéticos, de calidad del espacio y el diseño urbano, calidad ambiental, limpieza, etc.



De entre estos cinco aspectos señalados, los tres primeros, coherencia, conectividad y seguridad, presentan un carácter prioritario, frente a la comodidad y el atractivo del itinerario en un último escalón y que serían factores a tener en cuenta en una fase de definición de itinerarios preferentes.

### 3.4. Tipos de discapacidad

En el marco de este proyecto, y **desde el punto de vista de la movilidad accesible y los condicionantes sobre el espacio público urbanizado**, se distinguen cuatro grandes **tipos de discapacidad**:

- **Movilidad reducida:** que recoge todas las situaciones de usuarios con dificultades para la movilidad y que no necesariamente derivan de condiciones de carácter físico, como puede ser el hecho de ir acompañados de niños pequeños, acarrear bultos, etc.
- **Discapacidad motriz (silla de ruedas):** recoge las situaciones para usuarios con movilidad reducida severa, que impide el movimiento o desplazamiento de forma independiente y que requiere el uso de apoyos técnicos para el desplazamiento principalmente en forma de silla de ruedas. Desde el punto de vista del diseño del espacio urbano requiere unas condiciones específicas (espacios de maniobra, inexistencia de desniveles, etc.)
- **Discapacidad visual:** recoge las situaciones de disminución parcial o total de la vista. Desde el punto de vista de la accesibilidad en el espacio público urbanizado implica un conjunto de necesidades específicas en el diseño de los itinerarios con objeto de advertir, guiar, orientar y facilitar el uso, a través de información sensorial diferente de la visual.
- **Discapacidad cognitiva:** son las que afectan la capacidad del individuo para adquirir, manifestar o expresar los conocimientos y las habilidades sociales y entre las principales están el autismo, el

Alzheimer, el síndrome de Asperger y el síndrome de Down<sup>1</sup>. Desde el punto de vista de la accesibilidad en el espacio público urbanizado las problemáticas derivan no tanto en barreras que dificulten la movilidad sino en diseños del espacio público que dificultan la comprensión fácil del entorno, la orientación, la comunicación y la información.

La clasificación anterior no pretende ser una relación exhaustiva de los diferentes tipos de discapacidad sino una aproximación que permite abordar el presente trabajo. Existen otros tipos de discapacidad, como la **discapacidad auditiva**, que implican dificultades no tanto desde el punto de vista de la movilidad como desde el punto de vista de la comunicación y de la información del entorno.

Del mismo modo, en muchos casos, se diluye una delimitación clara entre discapacidades al darse situaciones de **combinación de tipos de discapacidad** (por ejemplo, discapacidades cognitivas y motrices) o diferentes grados de afectación que implican requerimientos y exigencias diferentes.

El principio de **accesibilidad universal** pretende dar respuesta a esta variedad de situaciones, entendiendo este como la *condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.*

Así, en el ámbito de este Informe de Auditoría, se realizarán análisis específicos para las discapacidades anteriormente señaladas distinguiendo aquellos **parámetros normativos que tienen mayor incidencia en la caracterización de la accesibilidad para cada tipo de discapacidad**. Así, por ejemplo, el pavimento de encaminamiento o advertencia es un parámetro fundamental para la accesibilidad de las personas con discapacidad visual pero no tanto para las personas con discapacidad motriz.

Del mismo modo, y dando respuesta al principio de accesibilidad universal, se llevarán a cabo **análisis de accesibilidad universal**, aunando discapacidad las necesidades de todos los tipos de discapacidad y que vienen a expresarse a través del cumplimiento de la totalidad de los parámetros normativos. Es, por tanto, la situación más exigente.

---

<sup>1</sup> DISCAPNET, El Portal de las Personas con Discapacidad. (Fundación ONCE). <https://www.discapnet.es/areas-tematicas/salud/discapacidades/desarrollo-cognitivo>

### 3.5. Grados de Accesibilidad

Para el desarrollo del Plan de Accesibilidad de Osuna se establece la siguiente graduación del nivel de accesibilidad:

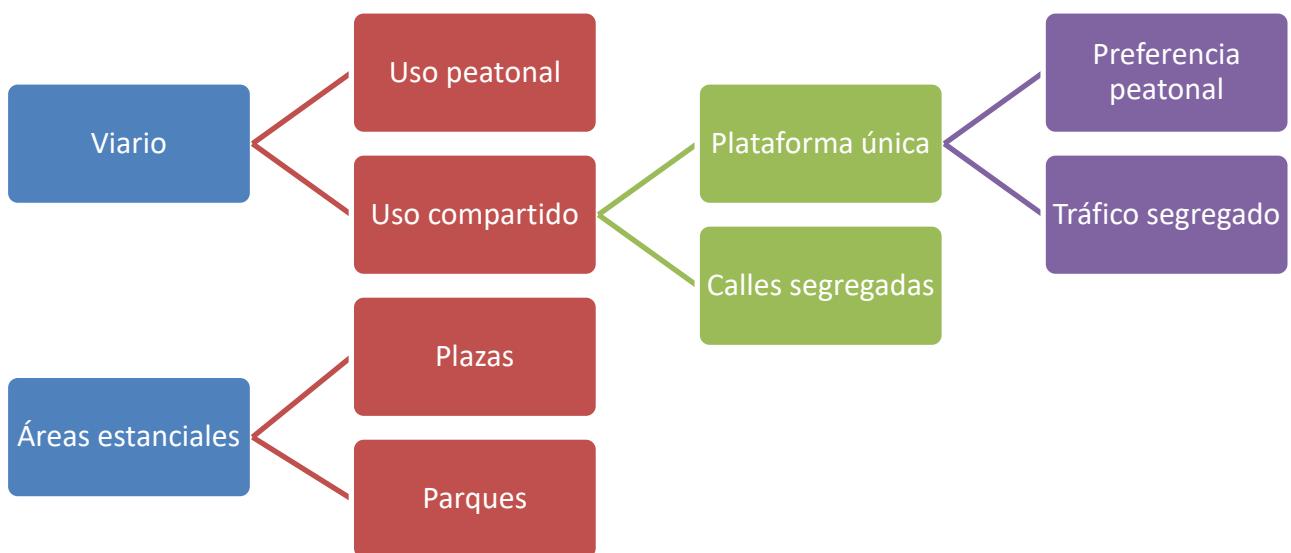


- **Accesible:** Itinerario que cumple con las condiciones de diseño señaladas por la normativa vigente para ser considerados como tales. En el caso de un tipo de discapacidad específico reúne el cumplimiento de aquellos parámetros que tienen mayor incidencia sobre la movilidad de las personas con esa discapacidad.
- **No accesible:** son aquellos itinerarios que no cumplen las condiciones mínimas de accesibilidad exigidas por la normativa y que por sus características no reúnen las condiciones para permitir la movilidad en condiciones de conectividad, coherencia y seguridad.
- No obstante, con objeto de poder evaluar el nivel del incumplimiento de los parámetros mínimos de accesibilidad, la magnitud de las actuaciones necesarias o su prioridad se diferencia entre:
- Itinerarios **practicables**, en los que, sin ajustarse a todos los requerimientos normativos que lo califiquen como accesible, puede llegar a permitir su utilización con dificultad por las personas con discapacidad. Se establecen tres niveles: **practicable alto, practicable medio, practicable bajo**.
- Itinerario **inaccesible** en el que se da un incumplimiento generalizado de los parámetros de accesibilidad hasta el extremo de impedir completamente la movilidad por ellos.

### 3.6. Categorías del espacio público

Cabe distinguir diferentes categorías del espacio público en base a sus características morfológicas y funcionales primordiales y que implican criterios diferentes para la toma de datos de accesibilidad. Así, podemos hablar de:

- **Viario, espacios lineales** donde prima la función de la **movilidad**. A su vez, en función de la relación entre con el tráfico vehicular, cabe distinguir entre:
  - Viario de uso peatonal.
  - Viario de uso compartido.
- **Áreas estanciales**, espacios superficiales donde prima la función estancial, social, recreativa y representativa.



En cualquier caso, estas características funcionales y morfológicas no son, por supuesto, ni específicas ni excluyentes, pero sí permiten una primera aproximación para la caracterización de la accesibilidad. Se describen de manera pormenorizada los casos relacionados anteriormente.

#### 3.6.1. Viario

Tal y como se ha señalado con anterioridad el viario se caracteriza por su formalización morfológica de **carácter lineal** y en el que la **movilidad es preponderante** desde el punto de vista funcional.

En el caso del espacio viario el aspecto que determina la caracterización de la accesibilidad es su relación con el tráfico vehicular. Así, cabe distinguir entre:

##### 3.6.1.1. Calles segregadas

Son aquellas en las que existe una **clara diferenciación de los tráficos** y en los que la identificación de los itinerarios peatonales es más sencilla dado que se ubican de manera inequívoca sobre el ámbito de la calle reservado para los peatones, las aceras.

Son calles que, en general, ofrecen seguridad al peatón, al encontrarse este en un plano elevado y protegido de la calzada por un elemento de borde, que puede además estar reforzado por alineaciones de elementos vegetales, de mobiliario urbano, aparcamiento de vehículos, etc.

Por el contrario, sus condiciones de diseño y la existencia de elementos que dificulten la movilidad pueden ser muy limitativas, hasta el punto de hacerlas inaccesibles.

En estas calles los itinerarios peatonales discurren exclusivamente por las aceras y los cruces se realizan en aquellos lugares definidos para ello y en los que concurren elementos que permitan identificación y formalización como tal: vado, señalización, etc.

No obstante, se dan situaciones en que no hay elementos que permitan identificar como tal un cruce más allá de las propias necesidades de continuidad del itinerario. Así, en el ámbito de este trabajo se han identificado estos elementos a pesar de su no existencia física.

### 3.6.1.2. Calles de uso compartido (plataformas únicas de uso mixto)

Son las calles en las que el **tráfico peatonal y el tráfico vehicular comparten un mismo espacio en un mismo nivel**, sin que exista una clara diferenciación del espacio dedicado a cada uno de ellos y en el que el tránsito peatonal tiene prioridad.

Estas calles son las más complejas en su tratamiento, dado que, la existencia de un ámbito compartido entre peatón y vehículo, puede plantear problemas de seguridad para determinados grupos de peatones ante la falta de elementos de orientación, señalización y detección de vehículos.

Se da la circunstancia habitual de que, a pesar de su configuración física como una vía de plataforma única, exista una conjunción de elementos que acaben provocando que esta no sea la situación real de uso del espacio:

- No existe señalización que establezca la clara prioridad peatonal.
- Las intensidades de tráfico de vehículos hacen irreal la prioridad peatonal.
- Diseño de estos espacios es similar al de una sección viaria segregada, con ámbitos claramente diferenciados para cada tráfico con la única salvedad de que se encuentran en el mismo plano. En estos espacios, de forma inconsciente, los usuarios de la vía tienen tendencia a situarse en el espacio que ocuparían en una calle segregada, adoptando configuraciones lineales que acaban incrementando las velocidades de los vehículos, concediéndoles la prioridad y provocando la pérdida, por tanto, de la consideración de espacio compartido.
- La disposición de los mecanismos para el calmado del tráfico y control del estacionamiento (bolardos, vallados, etc.) puede provocar situaciones incoherentes desde el punto de vista de la accesibilidad.

En este sentido, cabría señalar dos tipos de calles de plataforma única:

- Plataformas únicas de uso mixto con prioridad peatonal.
- Plataformas únicas de tráfico segregado.

En conclusión, en el ámbito de este Informe de Auditoría y de cara a la caracterización de la accesibilidad de estos espacios, se atenderá prioritariamente al uso real que los peatones hacen de estas calles, como un espacio peatonal o como un espacio segregado, más que a la configuración física como plataforma única.

El Informe Técnico sobre la Accesibilidad de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia (CERMI, 2016) desarrolla un análisis y diagnóstico de este tipo de espacios y establece una serie de consideraciones técnicas para su definición y diseño que han servido de pauta para la caracterización, análisis y diagnóstico de estas calles.

### 3.6.1.3. Calles peatonales

Se trata de espacios urbanos en los que hay **exclusividad para el tráfico peatonal**. En ellas la no existencia de tráfico de vehículos ofrece unas altas condiciones de seguridad. Suelen ser espacios también cómodos y atractivos para el peatón, y forman parte de la red básica para la movilidad peatonal de las ciudades, bajo las premisas de conectividad y coherencia. Serán por tanto en muchos casos itinerarios con un alto grado de accesibilidad.

Presentan, sin embargo, dificultades especialmente para las personas con discapacidad visual, dado que su diseño abierto, sin una clara delimitación de ámbitos, utilización homogénea de materiales, elevadas intensidades de uso, etc. elimina gran parte de los elementos de información no visual y dificultan la movilidad para estas personas.

Se da también la circunstancia que la calidad espacial de estas calles conlleve un incremento de actividades no siempre adecuadamente resueltas invadiendo el espacio colindante o adyacente a la línea de fachada con abundancia de elementos de mobiliario urbano, expositores comerciales, cajas de registro, terrazas de hostelería, etc. que dificultan el tránsito y la detección de estos elementos.

Así mismo, y la literatura generada por las propias asociaciones de discapacidad para este tipo de vías así lo indica, a pesar de ser vías peatonales siempre existe en ellas tráfico motorizado (accesos a garajes, carga y descarga en comercios, vehículos de emergencia) por lo que desde estas asociaciones se reclaman un tratamiento similar a las vías de plataforma única de convivencia definiendo ámbitos espaciales y elementos de advertencia y calmado del tráfico.

## 3.6.2. Áreas estanciales

---

Las áreas estanciales constituyen los espacios urbanos en los que priman las funciones estanciales, sociales, representativas, de esparcimiento y ocio. Cabe distinguir los siguientes tipos de áreas estanciales:

### 3.6.2.1. Plazas

En el caso de plazas se trata de un ámbito del espacio público caracterizado por su carácter superficial frente a la linealidad del viario, y en el que a las funciones de movilidad se suman las anteriormente comentadas de relación social, representación, esparcimiento, etc. que implican cierta delimitación de espacios y la incorporación de elementos de soporte de estas actividades (mobiliario urbano, ajardinamiento, señalización, etc.).

La relación entre las diferentes funciones del espacio determina la caracterización de estos espacios, siendo necesario identificar los principales itinerarios que en muchos casos no están claramente formalizados.

Así, de manera genérica, cabe considerar que el perímetro de plazas y espacios libres es utilizado para el tránsito mientras que el espacio central tiene un carácter más estancial, aunque siempre existirán recorridos transversales de comunicación, todo ello teniendo en cuenta elementos que contribuyen a la organización espacial como puede ser mobiliario urbano, vegetación, señalización, diferencias de nivel, pendientes, etc.

### 3.6.2.2. Parques y jardines

Los parques y jardines presentan un uso principalmente recreativo y de esparcimiento, con una relación más intensa con la naturaleza a través de la incorporación de la vegetación tratamientos de suelo más naturales. En ellos, a diferencia de las plazas, la función de movilidad es claramente secundaria y, en su caso, está delimitada a determinados itinerarios.

En ambos casos, tanto en plazas como en parques y jardines, tiene especial importancia para la caracterización de la accesibilidad las condiciones y dotación del mobiliario urbano, sectores de juegos, así como las características de los elementos de orientación, señalización e información.

## 3.7. Concepto de Itinerario Peatonal Accesible

---

La **Orden TMA/851/2021**, viene a establecer un marco regulatorio común ante la dispersión normativa provocada por las diferentes normas autonómicas. Es, por tanto, el **marco de referencia y que define los criterios más exigentes y restrictivos en materia de accesibilidad**.

La Orden define, en su artículo 4, las zonas de uso peatonal y, especialmente, el concepto de Itinerario Peatonal Accesible.

*Artículo 4. Zonas de uso peatonal.*

*Se denomina:*

- a) **Zona de uso peatonal:** todo espacio público urbanizado destinado de forma permanente al tránsito o estancia peatonal.
- b) **Itinerario peatonal:** la parte de la zona de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas entre éstas y los vehículos.
- c) **Área de estancia:** la parte de la zona de uso peatonal, de perímetro abierto o cerrado, donde se desarrollan actividades de esparcimiento, juegos, actividades comerciales, paseo, deporte, descanso y otras de similares características, en las que las personas permanecen durante un tiempo determinado.

El artículo 5 establece las condiciones generales de los **Itinerarios Peatonales Accesibles (IPA)**:

*Artículo 5. Itinerarios peatonales accesibles.*

1. Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el **uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas**. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el **recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio**, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

**2. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:**

- a) Discurrirá de manera **colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo**. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomiendan otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, se facilitará la **orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal**, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.

- b) En todo su desarrollo poseerá una **anchura libre de paso no inferior a 1,80 m**, que garantice el **giro, cruce y cambio de dirección de las personas**, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- c) En todo su desarrollo poseerá una **altura libre de paso no inferior a 2,20 m**.
- d) **No presentará escalones aislados**.
- e) Su **pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11**.
- f) La **pendiente transversal máxima será del 2%**.
- g) La **pendiente longitudinal máxima será del 6%**.
- h) En todo su desarrollo se ajustarán los **niveles de iluminación** del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- i) Dispondrá de una **correcta comunicación y señalización cumpliendo las condiciones establecidas en el capítulo XI**.
3. **En las zonas de plataforma única**, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el **diseño** se ajustará al uso previsto y se incorporará la **señalización e información** que corresponda para garantizar la **seguridad de las personas usuarias de la vía**. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.
4. Se garantizará la **continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular**, mediante las condiciones reguladas en los artículos 13, 14 y 16 y el capítulo VI.
5. Se preverán **áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas**, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente.

El capítulo IV de la Orden establece las condiciones las **áreas de estancia**: áreas de descanso, plazas, parques y jardines, sectores de juego infantiles y tramos urbanos de playas. En el caso de las áreas de descanso, elemento a incorporar a lo largo de los itinerarios peatonales se dispone la necesidad de contar con **bancos con una dotación mínima y características accesibles**.

El capítulo V, recoge las **condiciones y características de los elementos de urbanización de itinerarios peatonales accesibles y áreas de estancia**: pavimentos; rejillas, alcarras y tapas de instalaciones; vados vehiculares; rampas; escaleras; ascensores; andenes móviles y escaleras mecánicas; vegetación.

El Capítulo VI de la Orden está dedicado a los **cruces entre los itinerarios peatonales y los itinerarios vehiculares**, estableciendo condiciones precisas para garantizar la accesibilidad.

**Artículo 19. Condiciones generales de los cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares.**

1. Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares **deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua en todo su desarrollo**.
2. Cuando el itinerario peatonal y el itinerario vehicular estén en distintos niveles, la **diferencia de rasante se salvará según lo dispuesto en el artículo 20**, y cuando las características y el uso del punto de cruce así lo recomiendan, con la **solución prevista en su apartado 10**.

**3. Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada no alterarán las condiciones generales del itinerario peatonal accesible que continúa por la acera, con la excepción de la solución prevista en el apartado 9 del siguiente artículo.**

**4. Se garantizará que, junto a los puntos de cruce, no existan elementos que puedan obstaculizar el mismo o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad por parte de los peatones, así como la visibilidad de los peatones por parte del conductor.**

El capítulo XI regula las condiciones generales de la comunicación y señalización. Así, el artículo 40 establece:

*Artículo 40. Condiciones generales de la comunicación y señalización.*

**1. Todo sistema de comunicación y señalización que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados, deberá incorporar los criterios de diseño para todas las personas a fin de garantizar el acceso a la información y comunicación básica y esencial, evitando la sobresaturación estimular.**

**2. 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.**

De manera particular, para la señalización visual, el artículo 42 establece:

*Artículo 42. Aplicaciones reguladas de la señalización visual.*

**1. Los diferentes tipos de señales y la información contenida en las mismas mantendrán la forma, el color y la ubicación estándares o, al menos uniforme, en cada municipio o población.**

**2. En todos los puntos de cruce se deberá incluir la información de los nombres de las vías.**

**3. Se reiterará la señalización en las encrucijadas o lugares de toma de decisión y como recordatorio en largos recorridos lineales, evitando el exceso de señales en un mismo punto.**

El capítulo VII de la Orden regula la **urbanización de los frentes de parcela**.

En el capítulo VIII se establecen las condiciones generales del **mobiliario urbano** y específicas de las diferentes tipologías de elementos y en el Capítulo IX las características de los **elementos vinculados al transporte**: plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, las características de las paradas y marquesinas de transporte público junto con la referencia normativa para el acceso y utilización de los modos de transporte, así como las condiciones de carriles para el tránsito de bicicletas.

## 3.8. Información geográfica a generar de la red de itinerarios peatonales

---

### 3.8.1. Capas de información

---

Distinguimos dos tipos de elementos que conforman la red de itinerarios peatonales y para los cuales se tomarán datos en campo y se generarán capas de información geográfica:

- **Segmentos:** tramos de itinerarios peatonales que discurren por los espacios destinados al peatón y que cuentan con parámetros de accesibilidad iguales.  
Hablamos de segmentos porque puede darse el caso, por ejemplo, de que la misma acera de una calle cuente con tramos con parámetros de accesibilidad diferentes. Cada uno de estos tramos es un segmento. No cabe, por tanto, hablar de la accesibilidad de una calle o una acera sino del conjunto de segmentos que la conforman.
- **Cruces:** tramos de los itinerarios en los que se produce el cruce del espacio destinado a los itinerarios peatonales con el espacio destinado a los itinerarios de vehículos.

Para cada uno de los elementos citados anteriormente se han definido el conjunto de parámetros que permiten caracterizarlos desde el punto de vista de la accesibilidad en el espacio público y que será necesario recoger en campo: anchura de banda libre, existencia de elemento de encaminamiento, etc.

Así mismo, en el trabajo de campo deberán identificarse y generarse capas de información geográfica de:

- **Estrechamientos:** zonas puntuales en las que se produce una disminución de la banda libre y que inciden en la accesibilidad tanto de segmentos como de cruces.
- **Barreras de accesibilidad:** zonas en las que la movilidad está impedida. Las barreras pueden deberse a dos situaciones:
  - La **configuración física de un tramo del itinerario peatonal o un cruce en su conjunto**. Es decir, el conjunto de elementos de urbanización que lo conforman no cumple con los parámetros de accesibilidad. Es el caso, por ejemplo, de una acera estrecha en toda su longitud (en la metodología definida por COTESA consideramos que una anchura inferior a 90 cm. impide completamente el paso a una persona con discapacidad).
  - **Elementos puntuales** como estrechamientos, desniveles, etc. que provocan un tramo sea inaccesible. Es el caso de una farola que ocupa el espacio libre de paso de una acera.

También en el trabajo de campo se generarán capas de información geográfica y se caracterizarán de los siguientes elementos:

- **Paradas de transporte público.**
- **Plazas de aparcamiento reservadas** para personas con discapacidad.
- **Elementos del sistema de señalización y comunicación** en vía pública

Finalmente, en la fase de **Información y descripción del entorno** se obtendrá, elaborará y trasladará al **Sistema de Información Geográfica para su explotación** en la fase de análisis información relativa a:

- **Características físicas del entorno.**
- **Características demográficas y socioeconómicas.**
- **Aspectos territoriales y urbanísticos.**
- **Equipamientos y servicios de interés en el municipio.**
- **Información de movilidad urbana.**

### 3.8.2. Parámetros fundamentales para la caracterización de la accesibilidad y criterios metodológicos empleados en el trabajo de campo

Se analizan a continuación los parámetros que caracterizan la accesibilidad de estos elementos de accesibilidad anteriormente relacionados:

#### 3.8.2.1. Segmentos

La caracterización de la accesibilidad de segmentos se define a partir de los siguientes parámetros:

- **Banda libre**

Se entiende banda libre como el valor característico de la anchura libre de paso de la totalidad de un segmento o tramo peatonal.

Este concepto es desarrollado en diversos documentos como *túnel o conducto virtual libre de obstáculos*<sup>2</sup> y permite distinguir entre la anchura de una acera y la anchura efectivamente destinada a tránsito de las personas.



1. Túnel o conducto virtual libre de obstáculos.

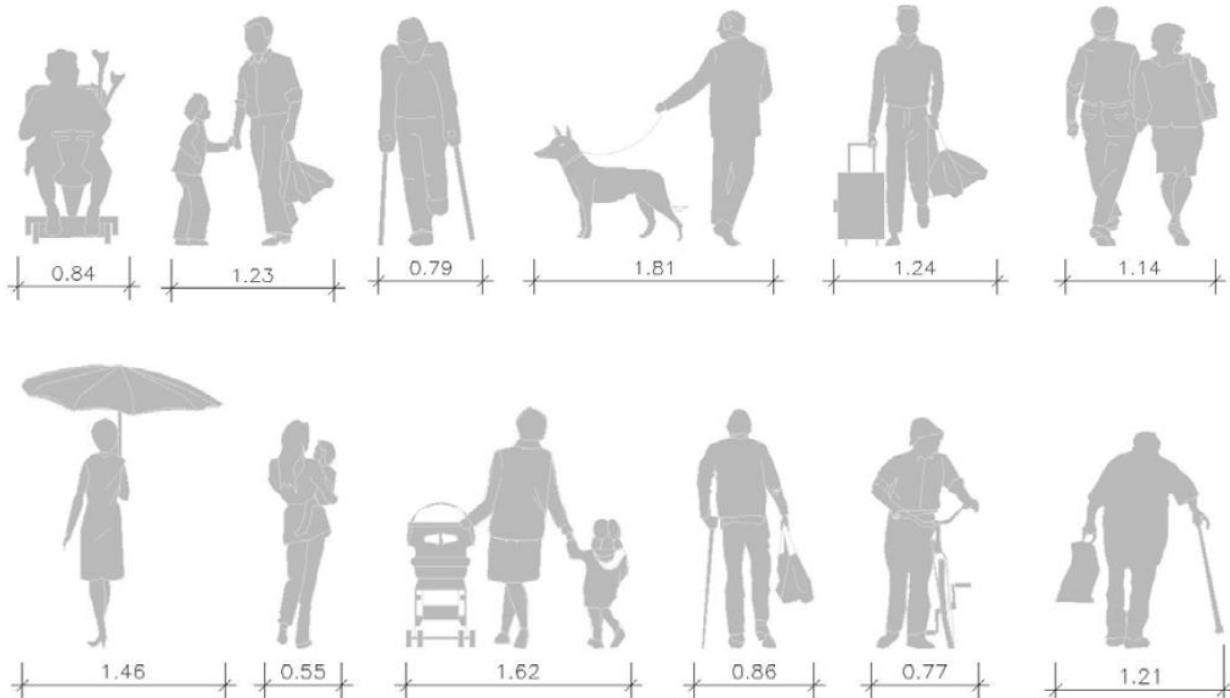
<sup>2</sup> Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. (2010). [Madrid]: Ministerio de Vivienda, Centro de Publicaciones.

La banda libre queda definida, por tanto, por el elemento de borde que materialice la línea de fachada y otro elemento (bordillo, alineación de árboles, mobiliario urbano, etc.) que defina un valor característico y constante.



2. Diferencia entre estrechamiento y banda libre.

Para su caracterización se definen tramos de anchura de banda libre que responden las necesidades de espacio de la antropometría cotidiana y a las situaciones de cruce entre personas: E (< 0,90 m.), D (0,90–1,20 m.), C (1,20–1,50 m.), B (1,50–1,80 m.) y A (>1,80 m.).



3. Antropometría cotidiana. Fuente: Manual de accesibilidad para los espacios públicos urbanizados. 2016, Ayuntamiento de Madrid

- **Referencia de itinerario: materialización de la línea de fachada, elemento de borde o pavimento guía**

Un aspecto fundamental para la movilidad de personas con discapacidad visual es la materialización de la línea de fachada o elemento de borde (bordillo, vallado, etc.) que delimita el espacio público y permita el

seguimiento del itinerario peatonal. Se distinguen cuatro situaciones: existente, con dificultad, con desorientación, inexistente.

▪ **Estado del pavimento**

Desde el punto de vista de la accesibilidad sobre el que se pueden establecer tres estados: bueno, regular o malo.

▪ **Pendiente transversal**

Atendiendo al parámetro normativo de pendiente transversal máxima del 2% se definen dos estados: Cumple / No cumple.

▪ **Pendiente longitudinal**

Conforme el parámetro normativo de pendiente longitudinal máxima del 6% se definen dos estados. Cumple / No cumple.

▪ **Altura libre**

Conforme al parámetro normativo de altura libre mínima 2,20 m se definen dos situaciones: Cumple / No cumple.

▪ **Iluminación**

Niveles mínimos de iluminación conforme los parámetros normativos distinguiendo dos situaciones: Cumple / No cumple.

▪ **Seguridad**

Bajo este concepto se agrupan diferentes situaciones de falta de seguridad para el peatón: tráfico rodado intenso, plataformas compartidas sin elementos de calmado de tráfico, etc. Se definen dos situaciones Cumple / No cumple.

▪ **Ocupación de la vía**

En este epígrafe se pretende señalar todas aquellas circunstancias de ocupación de la vía pública no autorizada o indebida y que en el trabajo de campo se perciban como situaciones habituales: aparcamiento, terrazas de establecimientos de hostelería, instalación de elementos y expositores comerciales, otras situaciones.

▪ **Obstáculos**

Bajo este epígrafe se recogen aquellas situaciones en que existen obstáculos a o elementos que invaden el espacio peatonal y que pueden tener incidencia en la accesibilidad de un itinerario: desniveles, vados vehiculares, rejillas y registros, salientes en fachada u otras situaciones.

▪ **Itinerario preferente**

Identifica aquellos segmentos que forman parte de los itinerarios que, por sus características, formalización, señalización, etc. son capaces de facilitar la ubicación, orientación y de ofrecer información a los usuarios

respecto a la estructura urbana, su posición en ella y la localización de los principales espacios públicos y equipamientos.

### 3.8.2.2. Cruces

La caracterización de la accesibilidad en los cruces se realiza a partir de los siguientes parámetros normativos:

- **Anchura**

La anchura del cruce viene determinada por la banda libre de paso de los vados, esto es, el espacio efectivo que tiene el peatón para acceder a la calzada, considerando el tramo que está a nivel y los posibles elementos que incidan en esa banda libre. Al igual que en el caso de la banda libre de segmentos se establecen 5 tramos: A, B, C, D y E.

- **Paso elevado**

Es la solución del cruce peatonal en el que el itinerario peatonal mantiene el mismo nivel, facilitando su continuidad, dotándolo de mayor seguridad y primando el itinerario peatonal sobre el rodado. Se distinguen, por tanto, dos situaciones: Sí, en caso de ser un paso elevado o No, en caso de ser un paso a diferente nivel.

- **Vados diferentes**

Permite identificar las situaciones en que los vados de un mismo cruce presentan condiciones de accesibilidad diferentes.

- **Vados peatonales**

Es la solución que permite salvar la diferencia de nivel entre el paso peatonal a través de la calzada y la acera. Atendiendo a los parámetros normativos distinguimos tres situaciones: rebajado (vados correctamente ejecutados con un desnivel de entre 0 y 0,4 cm. de altura), resalte (vados incorrectamente ejecutados que cuentan con un desnivel de entre 0,4 y 8 cm) o desnivel (vados incorrectamente ejecutados con un desnivel mayor de 8 cm.)

- **Coherencia**

Bajo este parámetro se identifican las situaciones en que los vados no se encuentran enfrentados, lo cual supone una importante dificultad para las personas con discapacidad visual. Cabe distinguir, por tanto, dos situaciones: Sí o No.

- **Pavimento de advertencia**

Se trata de la banda de pavimento podotáctil para advertir de la proximidad de situaciones de peligro. En función del tipo de pavimento utilizado cabe distinguir entre normalizado (pavimento de botones conforme la normativa), diferenciado (sin ser un pavimento normalizado cuenta con un cambio de textura apreciable) o inexistente.

- **Pavimento guía o encaminamiento**

Es la banda de pavimento podotáctil que señala la dirección del itinerario peatonal. Al igual que en el pavimento de advertencia se diferencia la situación de pavimento normalizado (pavimento de acanaladura

conforme la normativa), pavimento diferenciado (que cuenta con un cambio de textura respecto al pavimento tipo del ámbito peatonal) o inexistente.

- **Señalización horizontal**

Señal horizontal en el plano del suelo conforme la normativa. Se dan la situación de Sí o No en función de su existencia o inexistencia.

- **Señalización vertical**

Señal vertical conforme la normativa que, por tanto, ofrece dos situaciones posibles: Sí (existe) o No (no existe).

- **Semáforo**

Permite caracterizar la existencia y características, en su caso, de los semáforos de un cruce, entre las siguientes situaciones: inexistente, semáforo visual, semáforo acústico. Así mismo se incluye un parámetro en caso de contar con algún tipo de información para discapacidad cognitiva (pictogramas, cronómetro con cuenta atrás, etc.)

- **Isleta**

Permite caracterizar la existencia de isletas distinguiendo entre las siguientes situaciones: A (no existe y no es necesaria), B (necesaria, existe y su diseño es conforme a la normativa), C (necesaria, existe, pero su diseño no es conforme a la normativa) y D (necesaria pero no existe).

- **Seguridad**

Recoge las situaciones que pueden condicionar la seguridad en un cruce (falta de visibilidad, tiempo escaso para el cruce en la regulación semafórica, situaciones de semáforo en ámbar, etc.). Se distinguen dos situaciones: Cumple / No cumple.

- **Itinerario preferente**

Identifica aquellos cruces que forman parte de aquellos itinerarios identificados como preferentes por su capacidad para facilitar la ubicación, orientación y de ofrecer información a los usuarios respecto a la estructura urbana y los itinerarios peatonales.

### **3.8.2.3. Estrechamientos y Barreras**

Para la caracterización de estrechamientos y barreras se tomarán datos de:

- **Banda libre:**

Banda libre restante tras la disminución provocada por el estrechamiento.

- **Tipología:**

Tipo de elemento que produce el estrechamiento: farola, señal, contenedor, árbol, alcorque, papelera, entre otros.

- **Longitud:**

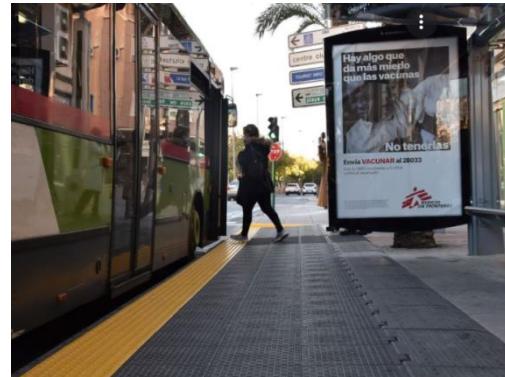
Longitud del estrechamiento, parametrizado en: puntual, corto, largo.

### 3.8.2.4. Paradas de transporte público

La caracterización de las paradas de transporte público se realiza en relación a los siguientes parámetros definidos en el RD 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad:

- **Tipología**

Se diferenciará entre marquesina o poste.



*Ejemplo de parada de bus urbano que cumple las condiciones básicas de accesibilidad.*

- **Franja de detección**

Identifica la existencia de la franja de detección tacto-visual de acanaladura de 120 cm. de ancho para direccionamiento desde el itinerario peatonal. La banda de encaminamiento debe interrumpirse 30 cm. antes de llegar a la banda de borde de andén.

Las opciones la situación de pavimento normalizado (pavimento de acanaladura y dimensiones conforme la normativa), pavimento diferenciado (que cuenta con un cambio de textura respecto al pavimento tipo del ámbito peatonal) o inexistente.

- **Franja de borde**

Identifica la existencia de la franja tacto visual de pavimento de advertencia de 40 cm. de anchura junto al borde del andén.

- **Acceso**

Permite evaluar el acceso a la marquesina o elemento delimitador de la parada, desde el centro o lateralmente, con un ancho mínimo libre de 90 cm. Se dan dos opciones: Cumple/no cumple.

- **Paramentos**

Este campo permite establecer las características de los paramentos que conforman la marquesina y el cumplimiento de los parámetros normativos: no presentar cantos vivos ni salientes, en caso de ser transparentes incorporar elementos que permitan su detección. Se identifican cuatro situaciones: Cumple/ cumple parcialmente / no cumple / no aplica (para el caso de postes).

- **Espacio interior**

El espacio interior de la marquesina o elementos delimitadores de la parada deberá permitir la inscripción de un círculo de diámetro 150 cm. sin obstáculos. Se definen dos situaciones Cumple / No cumple.

En el caso de postes se considerará espacio interior como el espacio ocupable por los usuarios sin que incida en el itinerario peatonal.

- **Asiento**

Se indica la existencia o no de asientos con reposabrazos y altura comprendida entre 43-47 cm. Se definen cuatro situaciones: Existe / existen bancos, pero estos no cuentan con diseño accesible / No existe / No aplica, para el caso de postes.

- **Apoyo isquiático**

Se indica la existencia o no de apoyos isquiáticos. Se definen dos situaciones: Existe / No existe / No aplica, para el caso de postes.

- **Información**

Se identifica la existencia de información referente a la identificación, denominación, esquema de recorrido y horarios de las líneas de transporte que en ella efectúen parada, y demás información complementaria del sistema de transporte.

La información ha de ser lo más sencilla posible, facilitando su legibilidad y comprensión a todas las personas; además ha de contar con su transcripción en braille y altorrelieve. La altura de colocación de la información estará comprendida entre 90 y 170 cm.

Se definen tres situaciones: Información accesible, que cumple con los parámetros normativos / Información accesible incompleta, si no cumple con algún parámetro normativo / Información no accesible, incumplimiento generalizado de los parámetros normativos.

- **Información con pantalla digital**

Permite identificar aquellas paradas que cuentan con información a través de pantalla digital. Se definen dos situaciones: Existe / No existe.

- **Información sonora**

Permite identificar aquellas paradas que cuentan con información sonora. Se definen dos estados Existe / No existe.

### 3.8.2.5. Plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad

La caracterización de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad se realiza en función de los siguientes parámetros:



- **Tipología**

Identifica el tipo de aparcamiento: en línea o en batería

- **Dimensiones Área de aparcamiento**

El área de aparcamiento deberá contar con unas dimensiones mínimas de 5,00x2,20 m. Se identifican tres situaciones: Cumple / No cumple / No existe.

- **Zona de aproximación y transferencia lateral**

Sus dimensiones mínimas son 5,00 x 1,50m y es preceptiva para el caso de aparcamiento en batería. Se identifican tres situaciones: Cumple / En acera / No cumple / No existe.

- **Zona de aproximación y transferencia posterior**

Sus dimensiones mínimas son 3,00 x 2,20 m. y es preceptiva para el caso de aparcamiento en línea. Se identifican cuatro situaciones: Cumple / En acerado / No cumple / No existe.

- **Ámbitos diferenciados**

Este parámetro hace referencia a los casos en que los ámbitos de aparcamiento y el de aproximación y transferencia se encuentran diferenciados o no. Esta última es una situación más flexible y por tanto concede mayor accesibilidad. Se identifican dos situaciones: Diferenciado / No diferenciado.

- **Acceso al itinerario**

En este campo se identifica la situación de acceso desde la plaza hasta el itinerario peatonal. Se dan las siguientes situaciones: En plataforma peatonal / Vado / Desde cruce peatonal / Inexistente (cuando no existan los elementos anteriores y el usuario deba transitar por la calzada hasta encontrar un vado que le permita acceder al itinerario peatonal).

- **Pendientes**

Mediante este parámetro se analiza las pendientes de la ubicación de la plaza, que deben ser horizontales o de escasa pendiente. Se dan dos situaciones: Cumple / No cumple

- **Señalización vertical**

Identifica la existencia o no de señalización vertical homologada. Se dan tres situaciones: Normalizada / No normalizada / Inexistente.

- **Señalización horizontal**

Identifica la existencia o no de señalización horizontal homologada. Se dan tres situaciones: Normalizada / No normalizada / Inexistente.

### **3.8.2.6. Sistema de señalización y comunicación**

Se ubicarán los elementos de señalización y comunicación en vía pública y se caracterizarán a partir de los siguientes parámetros:

- **Tipología**

Tipo de señalización: señal / panel informativo

- **Diseño**

Se definirá si es una señalización de diseño estandarizado o de diseño específico: Estándar / Diseño específico.

- **Fuentes**

Se identifican dos situaciones con respecto a los parámetros de tamaño de letra y tipología de fuentes indicados en la Orden TMA/851/2021. Se dan tres situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- **Contraste**

Se identifican dos situaciones de contraste de los textos y rótulos respecto al fondo. Se dan tres situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- **Pictogramas**

Deberán ser sencillos e incorporar, siempre que sea posible, texto descriptivo. Se dan las siguientes situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- **Valoración información**

Se valorará la información ofrecida y si permite la orientación del usuario. Se dan tres situaciones: Buena / Regular / Mala.

### **3.8.3. Información cualitativa**

---

Además de los parámetros de caracterización de la accesibilidad que facilitan una evaluación objetiva y sistemática es necesario incorporar otra información de carácter cualitativo respecto al contexto en el que se localiza cada elemento del itinerario.

Así, aspectos como la permeabilidad de una vía por existencia de puntos de cruce en número suficiente, la anchura libre de un itinerario más allá de la mínima exigida en la normativa y que responda a las intensidades de tráfico peatonal existente, la calidad del espacio público, la existencia de elementos de mobiliario urbano, son aspectos que se incorporarán a la información de análisis y diagnóstico generada a través del propio trabajo de campo, desde la percepción de los propios usuarios de la vía, a través de la información obtenida en los procesos de participación ciudadana, como desde el propio trabajo de análisis y diagnóstico mediante la integración de las diferentes fuentes de información.

### **3.9. Indicadores de accesibilidad**

---

En base a los parámetros descritos en el apartado anterior se ha definido un indicador que ofrece un **valor sintético de la accesibilidad de cada uno de los tramos o cruces: el GRADO DE ACCESIBILIDAD**.

Del mismo modo, en base al grado de accesibilidad del conjunto de segmentos y cruces de un área se ha definido un indicador que permite evaluar el **GRADO DE ACCESIBILIDAD MEDIO DE UN ÁREA** y su modificación en el tiempo.

### 3.9.1. Indicador de evaluación: Grado de Accesibilidad de un Segmento o Cruce

---

El **grado de accesibilidad de un elemento** (segmento o cruce) recoge los diferentes parámetros de normativos y, de manera general para todas las situaciones o, de manera específica, en función del tipo de discapacidad considerado, define un valor de accesibilidad conjunto entre los grados propuestos: accesible, practicable alto, practicable medio, practicable bajo, inaccesible.

El grado accesible implica el cumplimiento de los parámetros normativos que afectan a un tipo de discapacidad. El grado inaccesible implica que existen dificultades en el tránsito hasta el extremo de impedirlo. Sin embargo, existe una amplia gama de posibilidades intermedias, en las que se sitúan un gran número de elementos de la ciudad que, si bien no cumplen los requisitos normativos, tampoco puede entenderse que impiden el tránsito por ellos.

El grado de accesibilidad **pondera, por tanto, los diferentes parámetros que caracterizan un elemento de un modo diferente para cada uno de los tipos de discapacidad**, buscando optimizar la calificación para las necesidades concretas de cada ciudadano. Así, por ejemplo, la existencia de un desnivel (escalón) en un segmento es crítico para una persona con discapacidad motriz en silla de ruedas hasta el extremo de hacer ese tramo inaccesible. Ese mismo desnivel, penaliza mucho la accesibilidad en el caso de una persona con movilidad reducida, si bien no lo impide hasta el extremo de hacerlo inaccesible. En el caso de la discapacidad visual supone una dificultad que puede ser superada si la personas con discapacidad puede detectarla y para una persona con discapacidad cognitiva

Existen, por tanto, **parámetros críticos para un tipo de discapacidad**, en los que el incumplimiento del parámetro normativo penaliza de manera importante su grado de accesibilidad pero que sin embargo para otro tipo de discapacidad no supone penalización alguna o una penalización notablemente menor.

### 3.9.2. Indicador de seguimiento y gestión: Grado de accesibilidad de un ámbito espacial

---

Con objeto de definir el **grado de accesibilidad de un ámbito** se ha desarrollado el indicador **GRADO DE ACCESIBILIDAD MEDIO**, en porcentaje, donde 100% indicaría que todos los elementos son accesibles y 0% que todos los elementos son inaccesibles.

Este grado **depende, al igual que el grado de accesibilidad de un elemento, del tipo de discapacidad**. Recoge los valores de grado de accesibilidad de los elementos que conforman una zona y realiza una media ponderada que tiene en cuenta tanto en número como la longitud de los elementos (segmentos o cruces).

Este indicador es clave para la gestión y seguimiento de la accesibilidad dado que, según evolucione el grado de accesibilidad de los diferentes elementos, segmentos o cruces, que conforman la red de itinerarios de un ámbito, irá evolucionando la accesibilidad media de esa zona.

## 4. INFORMACIÓN Y ENCUADRE MUNICIPAL

### 4.1. Características físicas del entorno

#### 4.1.1. Emplazamiento geográfico

El municipio de Osuna se encuentra al sur de la Península Ibérica, concretamente enclavado en la comarca de la Sierra Sur; al este de la provincia de Sevilla en la comunidad autónoma de Andalucía. Sus coordenadas geográficas son 37º 14' 13" N - 5º 06' 10" O. El término municipal de Osuna comprende una extensión territorial de 592,3 km<sup>2</sup>, siendo el cuarto de mayor extensión de la provincia de Sevilla, contando demográficamente con una población de 17.594 habitantes en 2021; por lo que arroja una densidad de población de 29,6 habitantes por km<sup>2</sup>.

Cuenta con dos núcleos de población diferenciados; el principal y de mayor tamaño (Osuna) y el secundario (El Puerto de la Encina).



4: Osuna y su entorno. Fuente: *El Correo Andaluz*.

El núcleo urbano principal se encuentra en el centro de su término municipal enclavado sobre una leve colina extendiéndose actualmente a los pies de esta en dirección sur, constituyendo una altitud de 296 metros sobre el nivel del mar.

Su patrimonio histórico-monumental; resultado de diferentes culturas y civilizaciones que se han ido instalando en este enclave de campiñas a lo largo de la historia, junto con los acontecimientos culturales o gastronómicos y además de su patrimonio natural; constituyen unos factores claves para posicionar a Osuna como un gran municipio receptor de turismo nacional e internacional.

Su emplazamiento geográfico en una zona central de Andalucía y su conexión con la autovía A-92 (antigua N-334), hacen que Osuna se convierta en un punto estratégico de conexión en la campiña sur sevillana. Dicha autovía, conecta Sevilla con Almería, vertebrando la Comunidad Autónoma de este a oeste desde su

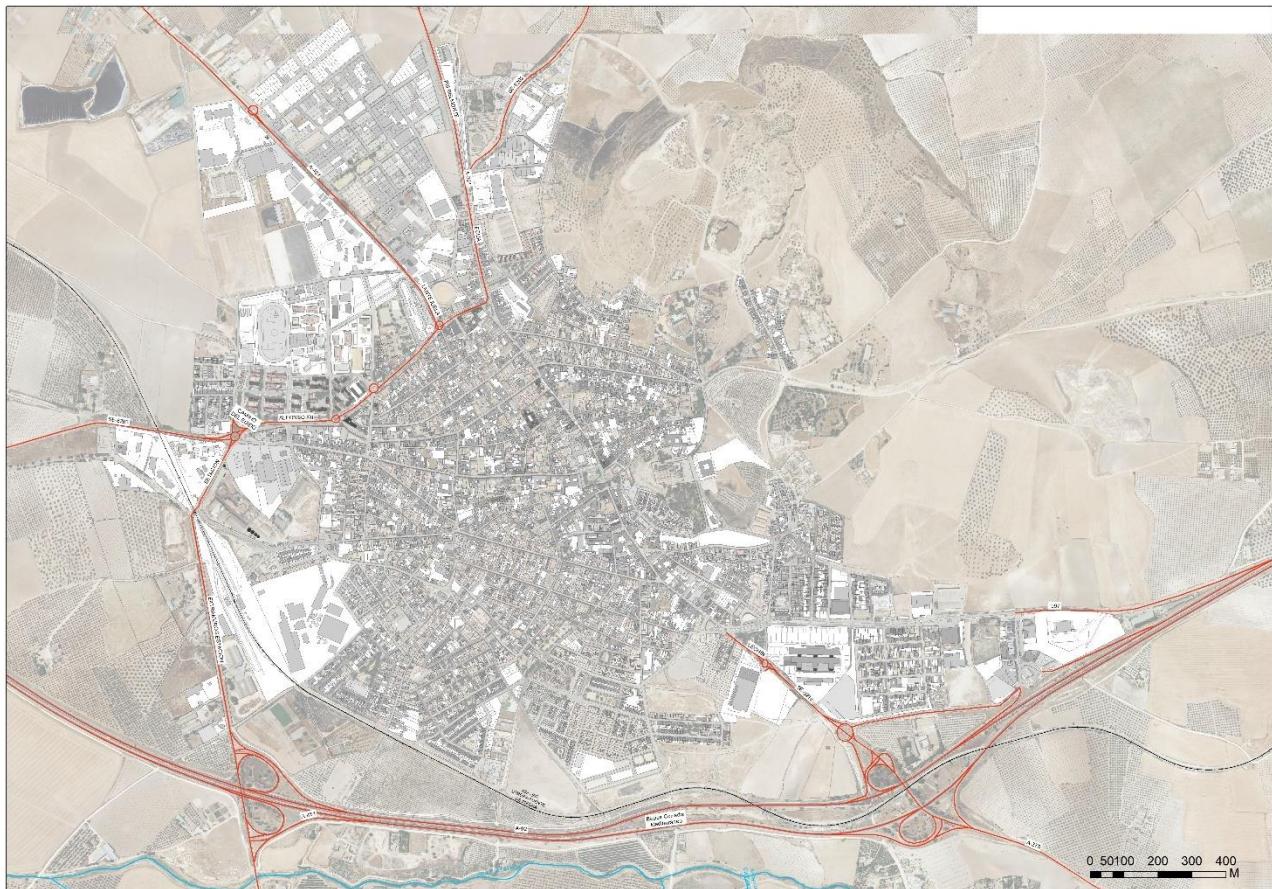
construcción en 1992 con la Exposición Universal celebrada en Sevilla, -favorece la conexión con otros municipios cercanos y el flujo comercial de las empresas locales.

Además de la A-92, dentro de la red autonómica de carreteras existen otras intercomarcales o provinciales que conectan Osuna con algunos municipios colindantes:

- A-351: pertenece a la red intercomarcal y conecta Osuna con el municipio de Écija.
- A-407: pertenece a la red intercomarcal y conecta Osuna con el municipio de Lantejuela y el municipio de Fuentes de Andalucía.
- A-378: pertenece a la red intercomarcal y conecta Osuna con el municipio de Martín de la Jara.
- A-541: pertenece a la red intercomarcal y conecta Osuna con el municipio de Almargen.
- A-8202: pertenece a la red provincial y conecta Osuna con el municipio de Puerto de la Encina y el municipio de El Rubio.

Osuna también está comunicada con Sevilla y Málaga a través de su estación de ferrocarril, con la línea férrea de ancho ibérico Utrera-Fuente de Piedra y unos servicios de media distancia operados por Renfe.

También tiene estación de buses interurbanos, situada al sureste de la localidad, conecta Osuna con otros municipios a través de líneas regulares.



5: Esquema del núcleo urbano de Osuna y su entorno. Fuente: COTESA.

#### 4.1.2. Condicionantes climáticos

El clima mediterráneo es el que existe en la ubicación de Osuna con una cierta afección continental por su cierta lejanía a las zonas costeras y la propia configuración de la depresión del Guadalquivir. Estos condicionantes suponen que el municipio tenga una temperatura media anual de 18º C, sufriendo veranos

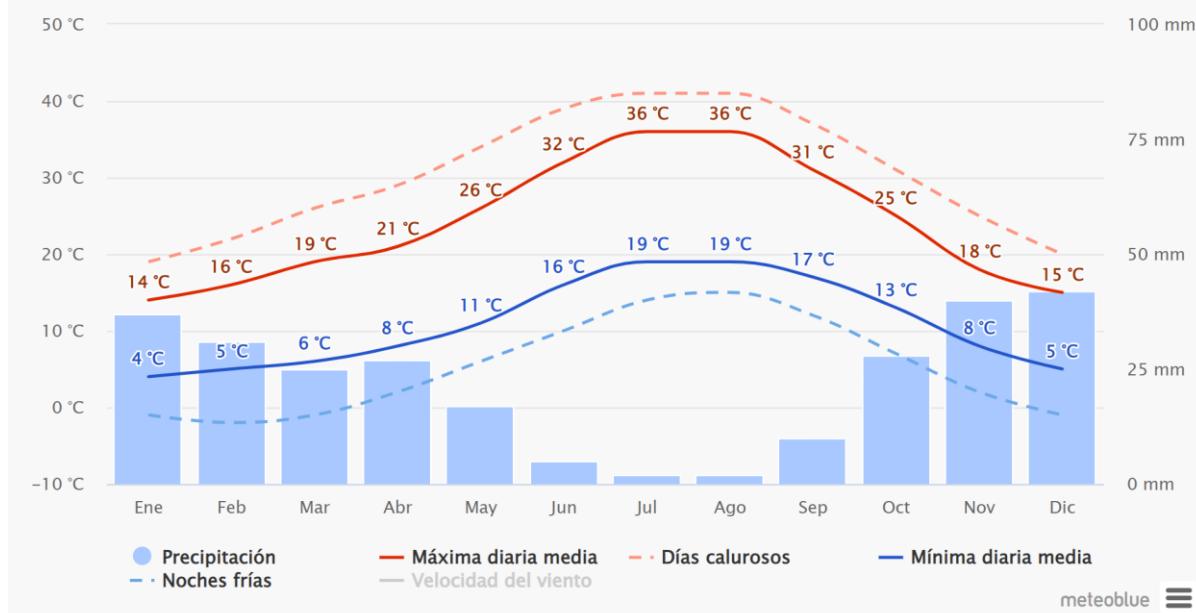
extremadamente calurosos y largos (se superan incluso los 45°C) e inviernos suaves y cortos (con una oscilación entre 8-10°C).

En cuanto a las precipitaciones llegan a alcanzar valores superiores a 500 mm a lo largo del año, con máximo de invierno, por influencia de bajas presiones provenientes del golfo de Cádiz. La acusada aridez estival es una característica clave en este tipo de climas (4-5 meses áridos teniendo julio y agosto generalmente ausencia de precipitaciones).

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Temperatura máxima	21.2	23.9	24	26.8	32.9	36.5	41.1	45.4	36.1	30.7	23	22.6
Media de las máximas	13.4	16.8	19.7	22.1	27.7	30.7	35.4	36	30.5	26.5	17.3	17.1
Temperatura media	10	13.7	15.2	17.9	21.8	24.9	28.8	29.5	25.2	22	13.3	13.6
Media de las mínimas	6.5	10.5	10.8	13.7	15.9	19	22.1	23	19.9	17.3	9.3	10.2
Temperatura mínima	1.1	6.4	5.7	11.4	9.7	14.9	16.8	18.7	15.8	12.7	2.7	4.6
Racha	67	73	77	80	56	55	63	56	73	68	60	62
Precipitación	94	35.2	41.8	24	1.4	6.4	0	0.2	31.2	15.4	26.4	73.2

6: Datos climáticos de Osuna en el año 2021. Fuente: Meteosolana <https://es.meteosolana.net/estacion/5998X>

### Temperaturas medias y precipitaciones



7: Diagrama ombrotérmico Osuna. Fuente: Meteoblue  
[https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/osuna\\_espa%C3%B1a\\_2513052](https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/osuna_espa%C3%B1a_2513052)

Puede considerarse, que Osuna no presenta un clima riguroso que pueda incidir en la accesibilidad, sin embargo, se han de tener en cuenta las altas temperaturas en verano que hacen necesarios espacios de sombra con arbolado urbano u otros sistemas que permitan regular la temperatura.

## 4.2. Características demográficas y socioeconómicas

### 4.2.1. Características demográficas

El municipio de Osuna cuenta con 17.594 habitantes en 2021 (datos obtenidos del SIMA, IECA) englobando tanto al núcleo principal como el núcleo diseminado; de los cuales el 49,6 % son hombres y un 50,3 % son mujeres. Osuna es el mayor municipio por población y extensión de la comarca de la Sierra Sur sevillana.

La comarca de la Sierra Sur cuenta con 86.694 habitantes (INE, 2021) y 1.585 km<sup>2</sup>, siendo Osuna el principal núcleo de cabecera a nivel turístico, económico y poblacional.

El resto de municipios que conforman la comarca son:

Aguadulce, Algámitas, Badolatosa, Casariche, El Saucejo, Estepa, Gilena, Herrera, Lantejuela, La Roda de Andalucía, Lora de Estepa, Los Corrales, Martín de la Jara, Montellano, Pedrera, Pruna y Villanueva de San Juan.

Desde los años 90, la población residente en Osuna ha aumentado levemente, aunque no de manera acusada; algunos de los factores causantes de este leve incremento han sido la construcción del Hospital Comarcal de la Merced, el aumento de la oferta de grados universitarios en la Universidad de Osuna y otros servicios comarciales o el desarrollo de grandes empresas locales; factores atrayentes de población y dinamismo hacia el municipio. El pico de censo poblacional superior en estos últimos 20 años fue en 2012 con 17.973 habitantes.

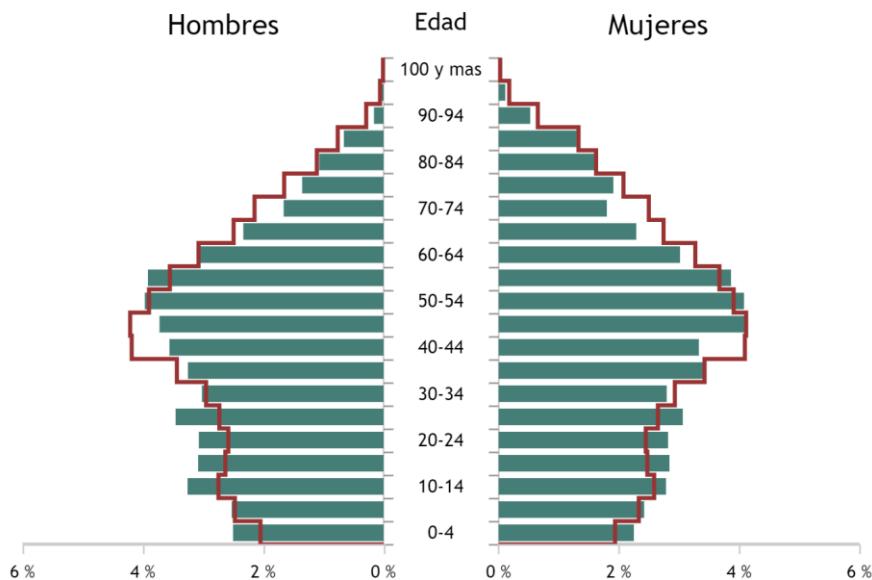


8: Gráfica de evolución de la población en Osuna. Fuente: INE.

#### ■ Edad

En la pirámide de población de Osuna podemos observar que es de tipo regresiva, acumulando mayores efectivos de población en los grupos de edad entre 40 y 60 años; fruto del descenso de la natalidad debido a los modelos de vida impuestos y al envejecimiento continuo de su población. Este intervalo de edades supone un total de 6446 personas, es decir, un 36,6% de la población total del municipio.

Si analizamos la base del gráfico piramidal, se puede observar que no es tan estrecha como otros gráficos de grandes ciudades; esto quiere decir que la tasa de natalidad, aunque es reducida pero no es tan baja como en otras urbes.

Información

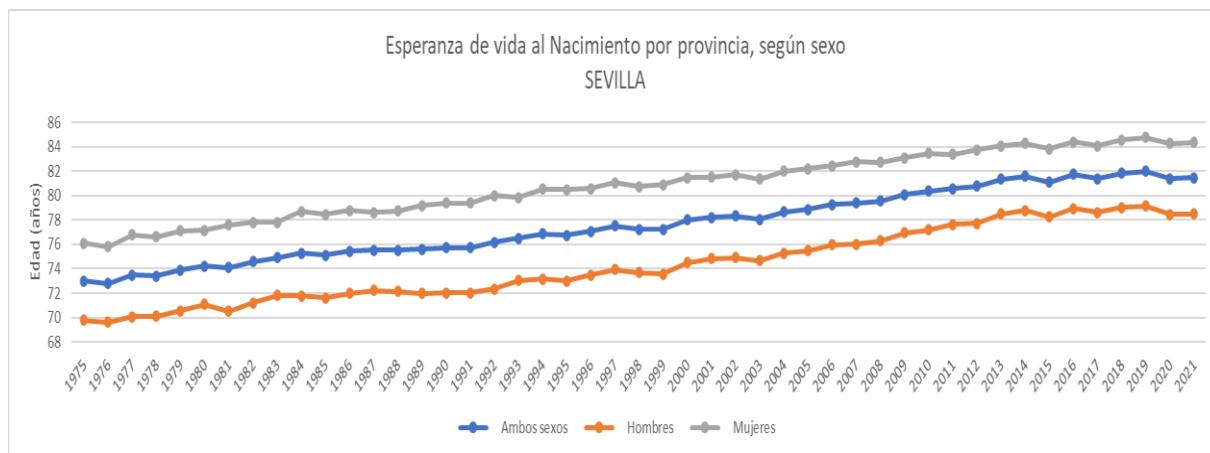
**Edad:** 70-74  
**Hombres:** 292 (1.7%)  
**Mujeres:** 317 (1.8%)  
**Total:** 17.594

Nacional

**Edad:** 70-74  
**Hombres:** 1.015.813 (2.1%)  
**Mujeres:** 1.184.180 (2.5%)  
**Total:** 47.385.107

9: Pirámide de población de Osuna. Fuente: INE, Estadística de Padrón Continuo, 1 de enero de 2021.

<https://www.ine.es/covid/piramides.htm#!munTab>



10: Gráfica de la esperanza de vida al nacimiento en la provincia de Sevilla. Fuente: INE.

Si observamos el indicador de la esperanza de vida al nacer que se refleja en el gráfico anterior, podemos apreciar claramente un incremento de este indicador durante las últimas décadas en la provincia de Sevilla. Lo que desencadena un envejecimiento medio elevado de la población. Esta dinámica poblacional es típica de un régimen demográfico moderno como siguen la mayoría de países desarrollados.

## ■ Sexo

Osuna presenta una distribución por sexo bastante equilibrada, con una tasa de masculinidad en 98,71 algo inferior a la media provincial, que en 2021 se situaba en 107,89. Las diferencias son más acusadas en los grupos de edad de mayores de 75 (donde predominan las mujeres) y el de menores de 14 (donde el número de hombres es ligeramente superior).

## ■ Nivel de renta

El municipio de Osuna según la Agencia Tributaria, Estadística de los declarantes del IRPF por municipios, año 2019<sup>3</sup>, presenta un nivel de renta bruta media de 20.258€. Esta cifra es ligeramente inferior a la renta bruta media de la provincia de Sevilla (25.321€) y también del total nacional (28.384€).

## 4.2.2. Población con discapacidad

---

El INE publicó en el año 2020 la última edición de la Encuesta sobre discapacidades, autonomía personal y situaciones de dependencia<sup>4</sup> (EDAD). Se analizan los datos de la encuesta disponible y su aplicación sobre el ámbito de Osuna.

### ■ Edad

La edad, y el continuo envejecimiento al que está abocado España, hace que sea uno de los factores que más influyan en incremento de la población con discapacidad.

Un dato que ejemplifica esta realidad es que según la Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de dependencia (EDAD), del 2020, afirma que hasta los 64 años menos del 10% de la población, por cada grupo de edad, sufre algún tipo de discapacidad, pero a partir de esta edad el porcentaje aumenta de manera muy considerable hasta llegar, en los mayores de 85 años, a cifras cercanas a un 50% en hombre y 62% en mujeres con algún tipo de discapacidad.

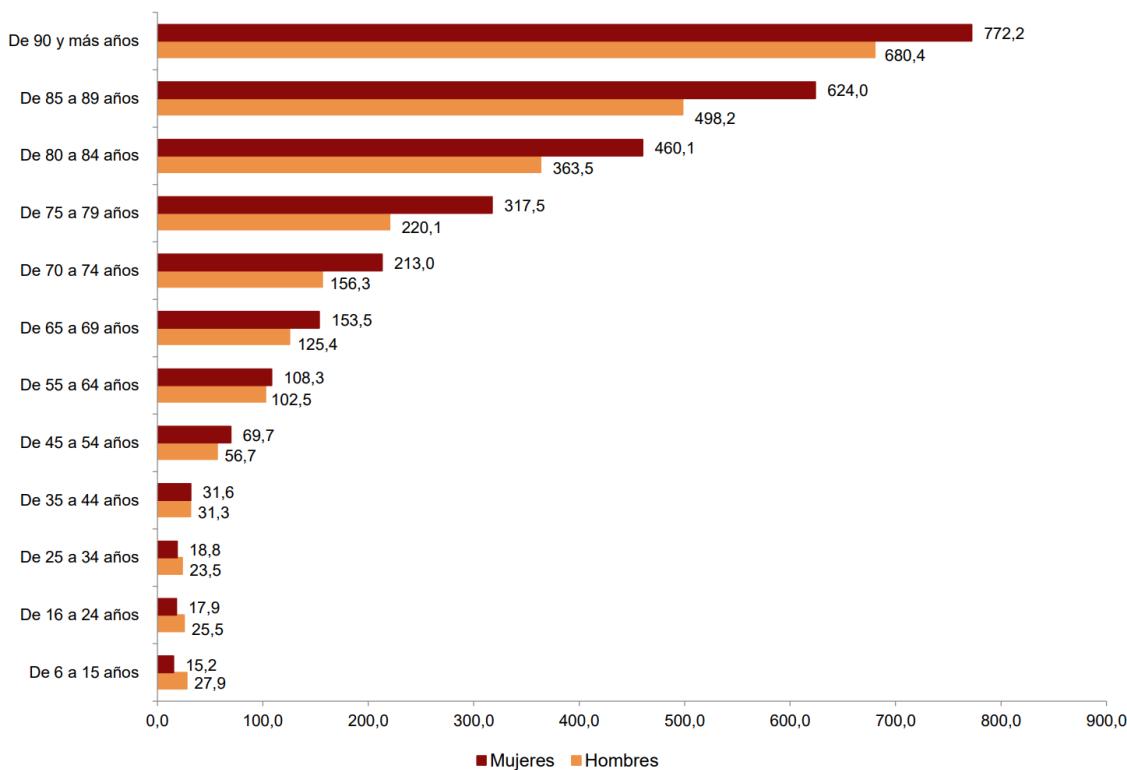
---

<sup>3</sup>[https://sede.agenciatributaria.gob.es/AEAT/Contenidos\\_Comunes/La\\_Agencia\\_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/irpfmunicipios/2019/irubik348760efa6c35fdcc0c41d59bf05d6d61552d540.html](https://sede.agenciatributaria.gob.es/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/irpfmunicipios/2019/irubik348760efa6c35fdcc0c41d59bf05d6d61552d540.html)

<sup>4</sup>Encuesta de Discapacidad Autonomía personal y situación de Dependencia, EDAD. (2020). INE, Instituto Nacional de Estadística. [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736176782&menu=resultados&idp=1254735573175#ltabs-1254736195764](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176782&menu=resultados&idp=1254735573175#ltabs-1254736195764)

## Personas con discapacidad de seis y más años

Tasas por mil habitantes



11: Tasa por mil habitantes de personas con discapacidad de seis y más años. Fuente: Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y Situaciones de Dependencia (EDAD). Principales resultados. Año 2020. Nota de prensa del INE.

Por lo tanto, se puede llegar a la conclusión de que a mayor envejecimiento mayores tasas de prevalencia en materia de discapacidad tal y como se ve reflejado en los datos de la encuesta EDAD-2020 citados en el apartado anterior.

### ■ Sexo

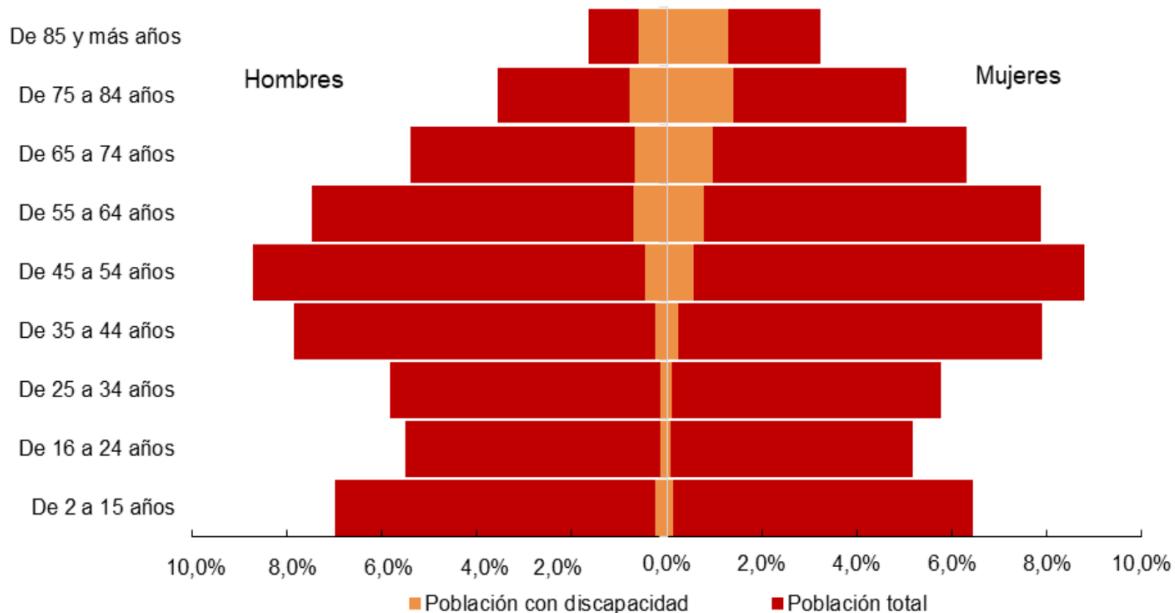
La diferencia por género es otro de los factores de cierto interés para el estudio de la discapacidad, aunque no arroja datos tan determinantes como el de la edad.

Según los datos de la EDAD-2020 la población femenina es aquella que sufre con el paso de los años unas tasas de discapacidad mayor motivada, en gran parte, porque es el género femenino el que mayor esperanza de vida tiene, por lo que es un dato acumulativo al anteriormente citado.

Por tanto, podemos entender que, en aquellos lugares donde se dé un mayor envejecimiento y un mayor porcentaje de población femenina, son más proclives a valores elevados de discapacidad y por tanto más vulnerables en materia de accesibilidad.

## Pirámide de población total y población con discapacidad

Porcentajes



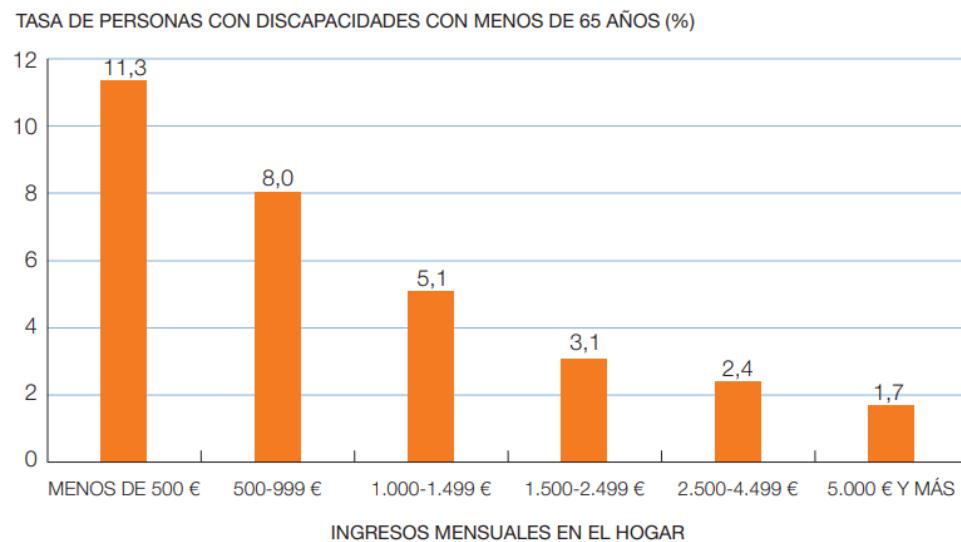
12: Pirámide de población total y población con discapacidad en porcentajes. Fuente: Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y Situaciones de Dependencia (EDAD). Principales resultados. Año 2020. Nota de prensa del INE.

## ■ Nivel de renta de los hogares

Otro elemento que influye en las tasas de prevalencia de las personas discapacitadas es el nivel de renta de los hogares. En este caso según la EDAD-2020 las tasas de discapacidad son mayores en aquellos hogares con unas rentas medias más bajas, es decir en aquellos hogares más pobres, a los cuales se les suman en muchos casos gastos extraordinarios derivados de estas circunstancias como acondicionamiento de viviendas, contratación de personas para su cuidado, compra de fármacos, etc.

Otro aspecto que tiene relación con este factor es el educativo, y es que en aquellas áreas con menos niveles de educación la población tiende a ocupar puestos de trabajo poco cualificados, con menores retribuciones y en muchas ocasiones enfrentándose a situaciones de riesgo laboral y mayor accidentalidad, por lo que también aquellas áreas en los que la población tenga menores niveles de estudios serán las más propicias a sufrir mayores tasas de discapacidad.

## Prevalencia de personas de menos de 65 años con discapacidad según el nivel de ingresos del hogar (porcentaje)



13: Prevalencia de personas con discapacidad según el nivel de ingresos del hogar (porcentaje). Fuente: Nº33 de colección Estudios Sociales Obra Social La Caixa.

### 4.2.2.1. Población y tasa de discapacidad

Se describe, a continuación, la situación de discapacidad en el municipio de Osuna tomando como referencia la información de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia del año 2020 (última edición) del INE<sup>5</sup>.

En el caso de la Comunidad de Andalucía, según la Encuesta del año 2020, unas 834.900 personas tenían algún tipo de discapacidad, lo que supone una tasa de discapacidad de 104,54 personas por cada 1.000 habitantes, superior a la media española (96,97 personas por cada 1000 habitantes), aunque la tasa de discapacidad para la provincia de Sevilla, de 100,69 personas por cada 1.000 habitantes es ligeramente menor a la de la comunidad autónoma de Andalucía.

<sup>5</sup> Encuesta de Discapacidad Autonomía personal y situación de Dependencia, EDAD. (2020). INE, Instituto Nacional de Estadística. [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadística\\_C&cid=1254736176782&menu=resultados&idp=1254735573175](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadística_C&cid=1254736176782&menu=resultados&idp=1254735573175)

	Total			01-Andalucía		
	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
	Total	Total	Total	Total	Total	Total
Total	4.318,1	1.770,2	2.547,8	834,9	349,5	485,4
Visión	1.051,3	400,4	650,9	222,6	86,9	135,7
Audición	1.230,0	526,1	703,9	202,0	88,6	113,4
Comunicación	947,5	408,5	539,0	187,0	79,6	107,4
Aprendizaje, aplicación del conocimiento y desarrollo de tareas	705,4	292,5	412,9	143,7	61,0	82,7
Movilidad	2.403,7	846,9	1.556,8	482,0	177,3	304,6
Autocuidado	1.363,5	499,6	863,8	286,2	103,3	182,9
Vida doméstica	2.007,4	692,6	1.314,8	438,9	153,3	285,6
Interacciones y relaciones personales	607,7	294,2	313,4	120,8	60,9	59,8

T.1: Población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA y sexo. (Unidades: miles de personas). INE. Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2020. <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tx=51385>

	Total			01-Andalucía		
	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
	Total	Total	Total	Total	Total	Total
Total	96,97	81,24	112,05	104,54	88,94	119,64
Visión	23,61	18,37	28,62	27,88	22,12	33,45
Audición	27,62	24,15	30,96	25,29	22,55	27,95
Comunicación	21,28	18,75	23,70	23,42	20,26	26,48
Aprendizaje, aplicación del conocimiento y desarrollo de tareas	15,84	13,43	18,16	17,99	15,53	20,38
Movilidad	53,98	38,87	68,46	60,35	45,13	75,08
Autocuidado	30,62	22,93	37,99	35,83	26,29	45,07
Vida doméstica	45,08	31,78	57,82	54,96	39,02	70,39
Interacciones y relaciones personales	13,65	13,50	13,78	15,12	15,51	14,74

T.2: Tasa de población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA y sexo. (Unidades: tasa por 1000 habitantes). INE. Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2020. <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tx=51519>

Atendiendo a los tipos de discapacidad se observa como en el caso de movilidad Andalucía cuenta con una tasa de discapacidad de 60,35 personas por cada 1.000 habitantes, en el caso de la discapacidad visual de 27,88 personas por cada 1.000 habitantes, del 25,29 para discapacidad auditiva y del 23,42 para discapacidad comunicativa o del 17,99 para discapacidad cognitiva.

Osuna pertenece al grupo de municipio de entre 10.000 y 20.000 habitantes de Andalucía, si bien no es un núcleo rural de menor población donde los habitantes por lo general están más envejecidos, tampoco es una gran urbe con población en su mayoría en edad activa, aunque la edad media de los habitantes de Osuna según el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía para el año 2021 era de 41,8 años. El 21,7% de la población de Osuna en 2021 era menor de 20 años y el 16,8% mayor de 65 años. Es por ello por lo que en las tasas de discapacidad de este tipo de municipios en Andalucía no influyen tanto el envejecimiento de la población, si no que se da una situación diferente para cada sexo, se da una tasa de población con discapacidad media en hombres 124,25‰ superior a la media regional de 88,94‰ y a la media nacional de 81,24 ‰, mientras que en mujeres es del 98,77‰ inferior al 119,64‰ de la media regional y el 112,05‰ de la media nacional.

	Total			01-Andalucía		
	De 10.000 a menos de 20.000 habitantes			De 10.000 a menos de 20.000 habitantes		
	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
Total	112,05	111,55	106,04	119,64	124,25	98,77
Visión	28,62	28,87	28,45	33,45	32,17	25,63
Audición	30,96	31,09	30,51	27,95	32,61	24,38
Comunicación	23,70	21,68	21,12	26,48	24,85	17,08
Aprendizaje, aplicación del conocimiento y desarrollo de tareas	18,16	18,05	15,32	20,38	19,24	13,00
Movilidad	68,46	67,78	62,75	75,08	74,96	66,67
Autocuidado	37,99	36,07	35,91	45,07	42,48	42,66
Vida doméstica	57,82	55,48	51,89	70,39	68,46	56,12
Interacciones y relaciones personales	13,78	13,44	13,41	14,74	16,74	8,98

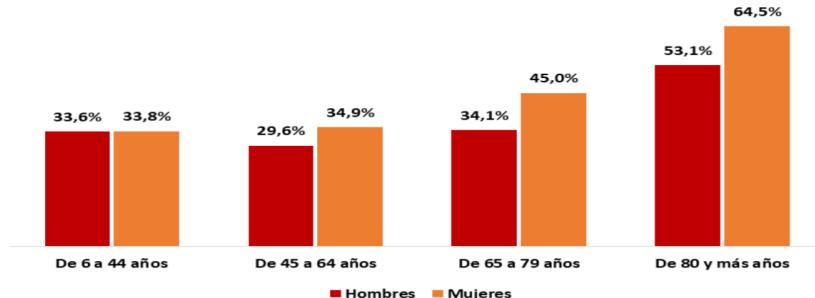
T.3: Tasa de población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA, tipo de municipio y sexo. (Unidades: tasa/1000 habitantes). INE. Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2020. <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tx=51522>

#### 4.2.2.2. Dificultad de acceso y desplazamientos en el transporte<sup>6</sup>

Un millón y medio de personas con discapacidad (un 36,2% del total) manifestaron tener dificultad para desenvolverse en edificios públicos o en el entorno urbano próximo en 2020. El 42,2% tenían 80 años o más. Por su parte, el 43,8% de la población con discapacidad de seis y más años (1,8 millones) indicó tener dificultad al desplazarse en transporte. Esta dificultad se acentuó en los mayores de 80 años hasta el 60,8% del total (764 mil personas). El transporte público y los vehículos particulares fueron los medios en los que más personas con discapacidad encontraban dificultad para desenvolverse (40,3% y 21,4% del total, respectivamente). Esta dificultad fue menor en los vehículos especiales de transporte, como las ambulancias (11,4%).

##### Dificultades de acceso y desplazamientos en el transporte por grupos de edad

Población de seis y más años con discapacidad. Porcentajes



14: Gráfica de dificultades de acceso y desplazamiento en el transporte por grupos de edad. Fuente: Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y Situaciones de Dependencia (EDAD). Principales resultados. Año 2020. Nota de prensa del INE.

<sup>6</sup> Encuesta de Discapacidad Autonomía personal y situación de Dependencia, EDAD. (2020). INE, Instituto Nacional de Estadística. Nota de prensa. [https://www.ine.es/prensa/edad\\_2020\\_p.pdf](https://www.ine.es/prensa/edad_2020_p.pdf)

## 4.2.3. Datos económicos

Los ámbitos económicos de Osuna son:

### ■ Agricultura

De las 59.229 hectáreas que ocupa el término municipal de Osuna, 45.670 hectáreas (77% aproximadamente) son dedicadas a cultivos, tanto herbáceos como leñosos. Concretamente 21.517 hectáreas se dedican a cultivos herbáceos con predominancia del trigo de secano; mientras que 24.153 corresponden a cultivos leñosos, principalmente a olivar de secano. El término municipal de Osuna constituye una extensión superficial con predominio de tierras con cultivos de secano y olivar.

El resto de usos del suelo rústico de Osuna se detallan a continuación en función de su extensión sobre el término municipal:

DISTRIBUCIÓN DE TIERRAS	DATOS ABSOLUTOS (HA)	DATOS RELATIVOS (%)
<b>Tierras de cultivo</b>	<b>45.670</b>	<b>77,10</b>
Cultivos leñosos	24.153	40,77
Cultivos herbáceos	21.517	35,72
<b>Pastizal y matorral</b>	<b>2.846</b>	<b>4,80</b>
Pastizal	1.666	2,81
Erial para pastos	1.180	1,99
<b>Forestal</b>	<b>3.500</b>	<b>5,90</b>
Monte maderable	100	0,16
Monte abierto	3.450	5,82
Monte leñoso	-	-
<b>Otros</b>	<b>2.765</b>	<b>4,66</b>
Terreno improductivo	2.765	4,66
<b>Total</b>	<b>54.781</b>	<b>92,49</b>

15: Superficies ocupadas por usos y aprovechamientos rústicos. Fuente: IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía)  
Sevilla 2020 – PGOU OSUNA 2017.

### ■ Industria

El sector industrial en el municipio de Osuna se centra en la industria manufacturera tradicional, la cual, es la que se dedica a la transformación de materias primas en productos listos para su consumo o comercialización final. En los últimos años se ha visto un incremento importante, principalmente destacan las empresas de transformación de la aceituna en aceites, almazaras o la elaboración de aceituna de mesa, así como la fábrica de orujo. Éstas junto con otros tipos de empresas, forman en Osuna un conjunto total de 85 entidades.

### ■ Construcción

En la actualidad existen 114 empresas relacionadas con la construcción en Osuna. La alta demanda que existe de viviendas en Osuna debido a la llegada de estudiantes de la Universidad o personal sanitario del Hospital

comarcal, hace que las empresas dedicadas a la construcción hayan tenido un impulso notable en el municipio centrado principalmente en la construcción de nuevas viviendas y rehabilitación.

## ■ Servicios

El sector servicios en Osuna tiene una alta representación empresarial sobre todo ligada al turismo, con un total de 123 empresas dedicadas a ofrecer servicios a los turistas que llegan a Osuna, como bares, restaurantes, hoteles, limpieza, mantenimiento, reparación, etc. Por otra parte, la educación y la sanidad así como otros servicios comarcales emplean a una gran parte de población activa tanto ursaonense como de otros municipios cercanos.

## ■ Comercio

Osuna es el núcleo de cabecera que da servicio comercial a una amplia población de varios municipios de la comarca, en los que no existen ciertos comercios y servicios especializados.

La entrada y salida de mercancías de Osuna es un aspecto muy positivo debido a su ubicación cercana de la autovía A-92, principal vía de acceso al municipio.

Existen cuatro polígonos industriales, tres de ellos ubicados al norte y el cuarto, al oeste, todos ellos ocupados por almacenes de empresas de locales o incluso que ofrecen sus productos y servicios a nivel regional o incluso nacional.

El transporte de mercancías por ferrocarril es inexistente, pues la única línea de ferrocarril que existe en Osuna es la línea de media distancia que conecta Sevilla con Málaga de uso turístico.

## ■ Turismo

Gracias al patrimonio histórico y monumental, sus diversos espacios naturales, culturales y sus fiestas principales (Semana Santa y Feria de Mayo), el municipio recibe una cantidad importante de turismo nacional e internacional.

## 4.3. Análisis territorial y urbanístico

---

### 4.3.1. Evolución urbana

---

La evolución urbana de Osuna a lo largo de la historia es un constante peregrinar del núcleo urbano, que a lo largo de la historia experimenta sucesivos abandonos de los asentamientos correspondientes a las distintas culturas y civilizaciones, y ocupa nuevos terrenos aledaños, casi a “saltos” hasta llegar a conformar la imagen urbana que podemos disfrutar hoy en día.

La evolución urbana de Osuna ha generado así hechos tan insólitos como el que la fachada principal de la Universidad esté directamente enfrente a un terreno sin urbanizar, en una posición de absoluto desencuentro con el edificio emblemático de la ciudad, la Colegiata, cuyas puertas principales miran hacia el pueblo actual<sup>7</sup>.

La topografía del terreno es determinante para la evolución del asentamiento. La Osuna que hoy conocemos se asienta desde la cornisa de arenisca hacia la campiña, justo al contrario de la etapa inicial. Las primeras civilizaciones de las que se conoce su asentamiento en Osuna fueron antiguas civilizaciones ibéricas en torno a los años 1000 o 2000 a.C; sabemos de estas culturas prehistóricas por el famoso Toro de piedra o algunos relieves de Osuna que se siguen conservando actualmente en el Museo Arqueológico del pueblo. Los primeros asentamientos datan del siglo VII a.C., sobre la colina, lugar elegido por los primeros pobladores por su seguridad y donde cuya defensa podía llevarse a cabo con cierta eficacia.

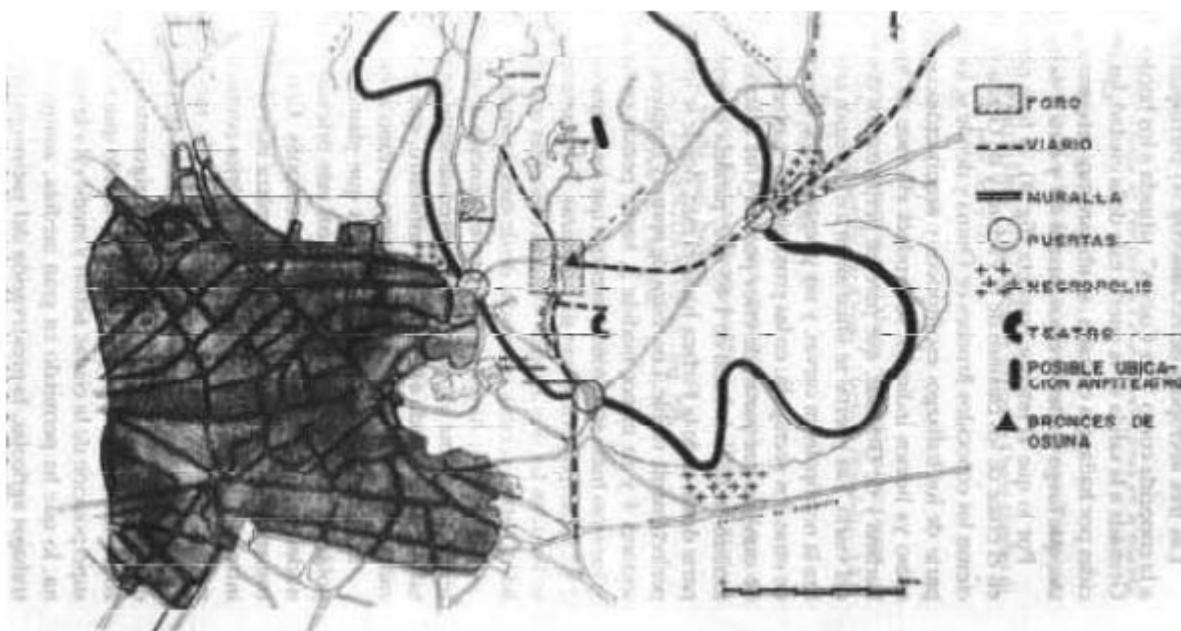
Estos hallazgos sitúan los orígenes de Urso en una zona no lejana al núcleo actual de la ciudad, más hacia el este, en una zona situada entre los caminos de San José y Granada. El asentamiento prerromano se circunscribía a los dos promontorios a los lados de las cuevas del camino de Granda. En el promontorio norte se situaría la necrópolis, mientras que el que queda al sur se ubicaba la zona de hábitat. Todavía se puede observar en la topografía del lugar el resalte del recinto amurallado.

Osuna también fue asentamiento de fenicios y cartagineses, pero una de las mayores épocas de esplendor del pueblo se constituyó con la irrupción de la cultura romana, de manera que Julio César la convirtió en “Colonia” (una de las mayores distinciones para una ciudad del imperio romano). Tal era la importancia de Osuna en época romana que recibió sus propias leyes coloniales como son los “Bronces de Osuna”, unos documentos jurídicos únicos que siguen siendo un referente en el estudio del derecho actual.

Al llegar las tropas romanas en el siglo III a.C., se conservó el recinto indígena y se construyó uno nuevo según las trazas romanas adyacente a él y hacia el oeste. La máxima expansión del recinto amurallado abarcaba mucho más de lo que era el núcleo construido, y se asentaba sobre los bordes de la plataforma elevada, dejando en el centro la parte más deprimida. En esa parte es donde se situaba el centro neurálgico de la zona construida, en el cruce entre los caminos de San José y la Farfana, alrededor de la cual se situaron el teatro y otros edificios importantes de la vida civil romana, asociada a la conversión de la ciudad en Colonia, que le confirió mayor esplendor y cambios importantes en el aspecto urbano y edificatorio.

---

<sup>7</sup> La evolución urbana de Osuna. Pág.: 14-17. Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna (2003). Salvador Cejudo Ramos.



16: Plano hipotético de la organización espacial de Urso en tiempos de la Colonia. Fuente: J.M. Campos. La evolución urbana de Osuna. Pág.: 14-17. Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna (2003).

Pocos vestigios quedan de la dominación de época visigoda y posterior asedio islámico, solo la Torre del Agua y los Paredones de la Antigua Alcazaba. En esta época el recinto amurallado llegaba hasta la falda de la colina, recorría y formó el escalón existente entre la actual Rehoya y la Carrera de Caballos, pasando por la Torre del Agua, parte de una puerta, y recorriendo las traseras de las casas de la calle Luis de Molina hasta llegar a la Merced (el convento de la Encarnación se apoya parcialmente sobre la misma) y bordearía la trasera de la Universidad hasta encontrarse con el castillo fortificado, en la parte más alta de esta nueva meseta. Este trazado de la muralla será definitivo y constituirá en esta época la delimitación del núcleo urbano.

Por tanto, en la Osuna medieval la masa edificatoria se concentraba en su mayoría en lo que hoy día son vacíos urbanos: los terrenos aledaños a la Colegiata, la Rehoya, los alrededores de la Universidad y no habría prácticamente nada al norte de la calle Luis de Molina ni al Oeste de la Carrera de Caballos. Una transformación tan drástica, en la que no se produjo simplemente una ampliación del tejido urbano, sino un abandono y pérdida totales del mismo.

Fue ya durante el siglo XV, cuando Osuna vuelve a renacer convirtiéndose en una ciudad de referencia señorial; esto fue posible gracias a la llegada del linaje aristocrático de mano los Téllez-Girón (Condes de Ureña). Esta familia ducal cambió el paisaje monumental de Osuna, movidos por inquietudes humanistas, construyen la Colegial de la Asunción, el edificio de la Universidad o el Hospital de la Encarnación.

Durante los siglos XVI y XVII, se produce el comienzo del cambio fundamental en el urbanismo de Osuna y que será el que determine la imagen que actualmente podemos percibir en la ciudad. En este momento las necesidades defensivas pasan a ser secundarias, y se empieza a producir el “salto de la muralla”, se empezaron a construir diferentes templos fuera de los límites de la ciudad medieval, como la Iglesia de la Victoria, San Agustín, Santo Domingo, El Carmen, el convento de San Pedro o el del Espíritu Santo.

El primer edificio singular que se lleva a cabo es el Ayuntamiento y se da forma al trazado de la plaza que lo acoge, hoy Plaza Mayor. Como suele ocurrir en la creación de las ciudades, los nuevos edificios singulares actuaron como elementos generadores del tejido urbano, de forma que, por solape de sus respectivas áreas de influencia, y apoyadas en las infraestructuras estructurantes fueron conformando una masa edificada más o menos homogéneas, puesto que no se estabilizarían hasta el siglo XVIII.



17: Vista de Osuna del siglo XVI. Grabado en plancha de cobre hacia 1590 del artista Joris Hoefnagel. Procede de la obra de Braun & Hogenberg *Civitates Orbis Terrarum*, tomo IV, edición francesa con texto en francés al dorso.

Con el nacimiento del barroco durante los siglos XVII y XVIII, Osuna experimenta un ascenso de la nobleza local con grandes propietarios, se traduce en la realización de numerosas actuaciones edificatorias y de trazado urbano. Se construyen casas palaciegas con poderosas fachadas que marcan la pauta de la arquitectura civil ursaonense, especialmente en las calles Sevilla y San Pedro. Se va dando forma de trama al tejido allí donde es posible, intentando instaurar un sistema de registro de las grandes casas con fachadas a las calles principales mediante callejas traseras (Hazuelas, Martagón, Almorró...). Asimismo, se crea alineaciones importantes para la ciudad, como la de la Carrera, hasta entonces un eje fundamental de comunicaciones, pero sin conformación real, se conservan los ensanchamientos en forma de triángulo que son testimonio de las antiguas entradas a la ciudad, donde se cobraban aranceles por el paso de mercancías (Plaza de Santo Domingo, Plaza de Cervantes). Se crean calles y se cierran otras.

En el último tercio de siglo XIX se construyó la línea de ferrocarril actual que pretendía unir el tramo de Osuna con Marchena; aunque no supuso una gran atracción ni aumento demográfico en el municipio, basando su economía esencialmente en la agricultura. Las últimas actuaciones singulares que cabría destacar son la creación de la calle Antequera y la construcción de la plaza de toros y la manzana que la acoge, que acaba de dibujar los límites de la ciudad, y por primera vez dejan de tener carácter monumental para pasar a ser exclusivamente residencial. Casas con parcelas idénticas y factura simultánea que nos hablan de crecimiento de la población y expansión planificada.

La Osuna histórica permaneció así prácticamente intacta hasta finales del s. XX, cuando se empieza a producir las zonas de expansión residencial, primero mediante promoción estatal de viviendas sociales, con dos casos principales: el barrio de la Rehoya, una operación de empaste y relleno, y el barrio bajo del Ejido, que dota a la actual calle Alfonso XII de la fachada sur que nunca tuvo. Aunque a mediados del siglo XX el total poblacional de Osuna superaba los 20.000 habitantes, la inmigración a otras grandes ciudades españolas durante los años 70 y 80 provocó un decrecimiento demográfico hasta situarse en torno a los 17.000 habitantes a mediados de los años 90 y hasta la actualidad. Las principales causas de esta inmigración fueron, por un lado, la revolución industrial reflejada en las grandes empresas y fábricas, y por otro lado la búsqueda de una mejor calidad de vida con respecto a la economía basada en la agricultura que existía en el municipio.

De ahí hasta nuestros días, Osuna ha experimentado una expansión considerable en forma de promociones de viviendas unifamiliares adosadas que están ocasionando en la actualidad cambios en el carácter de los nodos de actividad. El tradicional eje comercial de la Carrera se ha prolongado con fuerza hacia la Carrera de Caballos, el nuevo Hospital ha generado una notable fuerza aglutinadora en su entorno que ha promovido el desarrollo de la zona Sur de la ciudad. Todo ello dibuja un panorama que parece fortalecer el arco suroeste de la ciudad y que tiene como límite físico la variante de la autovía A 92.

### 4.3.2. Descripción de la estructura y morfología urbana

Osuna comenzó su asentamiento primitivo en época turdetana ubicando su primer emplazamiento en la parte alta del cerro o promontorio que servía de atalaya, cambiando su ubicación hacia otras partes de las laderas del pequeño cerro (movimientos justificados por motivos defensivos). Durante la Edad Media y el Renacimiento la expansión urbanística fue extendiéndose hacia el valle, buscando lugares de crecimiento más accesibles.

Esta expansión durante los siglos XV, XVI y XVII se fue originando fuera de los límites de la muralla medieval aprovechando dos ejes históricos; un primer eje en dirección norte-sur conformado por las siguientes calles: Calle Écija - Calle de la Carrera - Calle del Asistente Arjona - Calle San Agustín - Calle Capitán.

Y un segundo eje histórico de expansión que avanza hacia el oeste desde la Plaza Mayor y está formado por las siguientes calles: Calle Sevilla - Calle Sor Ángela de la Cruz.

Existen dos nodos centrales que fueron los que señalaron el desarrollo del primer eje histórico norte-sur fuera de las murallas del núcleo medieval como son la Plaza Mayor y la Plaza de Rodríguez Marín (Plaza de Santo Domingo). También podemos establecer dos nodos secundarios que aparecen por la confluencia del tráfico de la actual calle Alfonso XII con los dos ejes históricos al noroeste del núcleo, como son la Glorieta del Olivo y el Arco de la Pastora.

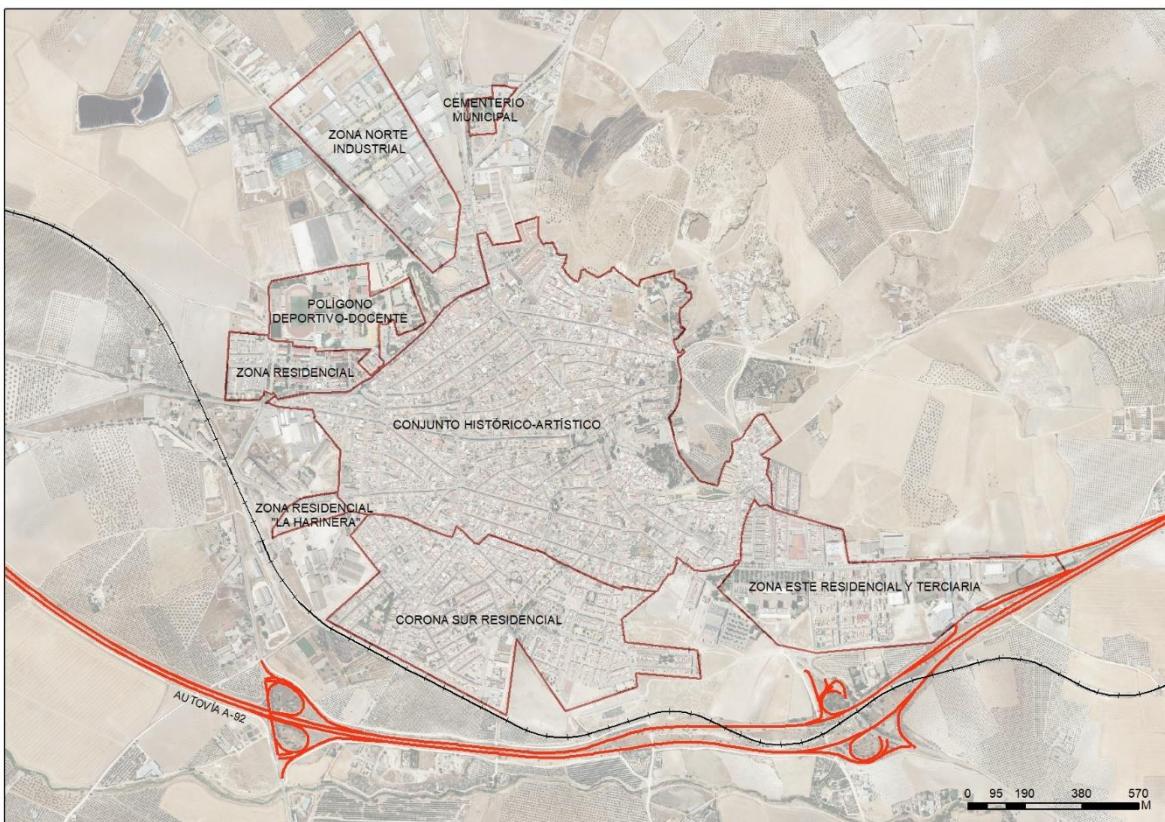


18: Esquema de los ejes y nodos principales del origen de Osuna. Fuente: COTESA.

Esta expansión comenzó a mediados del siglo XV durando aproximadamente hasta el siglo XIX bajo el dominio de los Téllez Girón, dinastía cuyo deseo de ascender en el estamento nobiliario los lleva a desarrollar todo un programa constructivo que remodelará absolutamente el paisaje urbano de Osuna.

Durante el siglo XX se fueron colmatando diferentes áreas, sin sufrir grandes transformaciones sobre el casco histórico.

En la actualidad, a grandes rasgos, el asentamiento urbano exterior al conjunto histórico es el siguiente: al norte se ha consolidado el uso industrial en torno al cementerio. Al noroeste destacan los bloques de viviendas plurifamiliares y las grandes áreas de equipamiento comunitario deportivo y docente. Al oeste, el núcleo ha “engullido” las antiguas instalaciones agroindustriales dedicadas a la producción de aceite. Toda la corona sur ha mantenido un crecimiento continuado de viviendas unifamiliares hasta las barreras físicas de la vía del ferrocarril y la Autovía A-92. Al sureste alrededor del Hospital Comarcal, el crecimiento, además de residencial, es de usos terciarios y de servicios o apoyo a la autovía.



19: Esquema de la morfología urbana actual de Osuna. Fuente: COTESA.

Morfológicamente hablando, el PGOU recoge un total de 41 “Áreas Morfológicas” dentro del núcleo urbano principal. Estas “Áreas Morfológicas” se obtuvieron a partir de las características sectoriales de los distintos aspectos espaciales de la trama urbana. La morfología del municipio según el PGOU se concreta y define teniendo en cuenta algunos aspectos de la trama viaria, el origen y evolución histórica, la tipología parcelaria y edificatoria y la existencia de solares o zonas vacías urbanas.

Respecto a la evolución histórica, el PGOU diferencia cinco zonas, que se explicarán resumidamente, a continuación, según las características que definen la trama urbana de cada una de ellas:

- **El Conjunto Histórico-Artístico:** se caracteriza por la predominancia de calles largas con acerado muy estrecho o inexistente. Estas calles se disponen de manera paralela y transversal a los grandes ejes de expansión históricos. Es cierto que la zona del Conjunto Histórico-Artístico de Osuna no posee calles muy sinuosas ni estrechas, propias de la época de dominio musulmán, de la que han llegado hasta nuestros días escasos vestigios. Predominan las calles más anchas y salpicadas de numerosos edificios patrimoniales, fruto de la expansión artística del linaje de los Téllez-Girón durante siglos. En la actualidad, predomina en esta zona

la convivencia conjunta del uso residencial y terciario; coexistiendo viviendas de tipo unifamiliar adosadas y alineadas al vial utilizándose las plantas bajas de las edificaciones con uso terciario generalmente.

- **La Expansión hasta 1940:** como se ha detallado anteriormente ya durante el S.XIX y comienzos del S.XX la influencia de los Téllez-Girón se fue desvaneciendo, sin llegar a producirse grandes transformaciones en el núcleo urbano de Osuna. En el desarrollo residencial producido durante esta etapa se fueron anexionando barriadas residenciales, tanto al norte, como al sur y al este del municipio, adyacentes a los límites del Conjunto Histórico-Artístico. Estas zonas más contemporáneas ya se edificaron con un entramado del viario de mayor amplitud, aunque con ciertas carencias respecto a la banda libre del acerado. En la actualidad, predomina en esta zona la convivencia conjunta del uso residencial con viviendas unifamiliares adosadas y alineadas al vial y viviendas plurifamiliares en bloque; con algunos equipamientos de diversa índole.

- **La Expansión hasta 1974:** este proceso expansivo se caracterizó por ser escaso y aislado, colmatando pequeños espacios libres a lo largo de la corona exterior de Osuna.

- **La Expansión hasta 1984:** durante los años 80 y 90, los procesos expansivos fueron importantes y extensos. En la zona norte se empezaron a edificar la zona industrial, de equipamientos y residencial con viviendas unifamiliares en línea. En la zona oeste se empezaron a desarrollar los espacios de equipamientos deportivos y docentes junto con zonas de uso residencial, coexistiendo viviendas unifamiliares en línea y plurifamiliares en bloque. Las zonas de crecimiento y expansión hacia el sur del municipio albergan usos industriales con usos residenciales predominando los tipos de viviendas unifamiliares en línea. La expansión hacia el este estructurada por la Avenida de la Constitución se llevó a cabo principalmente por albergar zonas de uso residenciales con viviendas unifamiliares en línea; además de zonas de equipamientos comunes. La trama viaria de estas zonas de expansión es de nuevo trazado con mayor amplitud.

- **La Expansión posterior a 2002:** comprende zonas residenciales de reciente creación al sur del municipio, conformadas por viviendas unifamiliares en línea. Estas zonas residenciales también están estructuradas por un entramado viario de mayor amplitud, de calles más rectas y ortogonales e itinerarios peatonales más accesibles.

En el PGOU también se delimitan una serie de **áreas de interés urbano y ambiental**, teniendo en cuenta la calidad de la edificación, la calidad de la escena urbana, la calidad de la urbanización, el potencial paisajístico, y el potencial urbanístico. En total son seis áreas que se enumeran a continuación:

**1. Conjunto Histórico-Artístico:** es la zona menos accesible del municipio por la existencia de entramado viario antiguo y con los itinerarios peatonales mayoritariamente inaccesibles. Dentro de los límites del Conjunto Histórico-Artístico se desarrolla gran parte de la actividad urbana.

**2. Plaza Mayor:** es la plaza central del municipio y se utiliza como lugar de paso además de zona de confluencia. A pesar de estas funciones reconocidas, la Plaza Mayor tiene algunos obstáculos que dificultan la accesibilidad a la misma, como desniveles, pavimento con dificultad, inexistencia de cruces que conecten la Plaza con itinerarios peatonales adyacentes o pavimentos-guía orientativos.

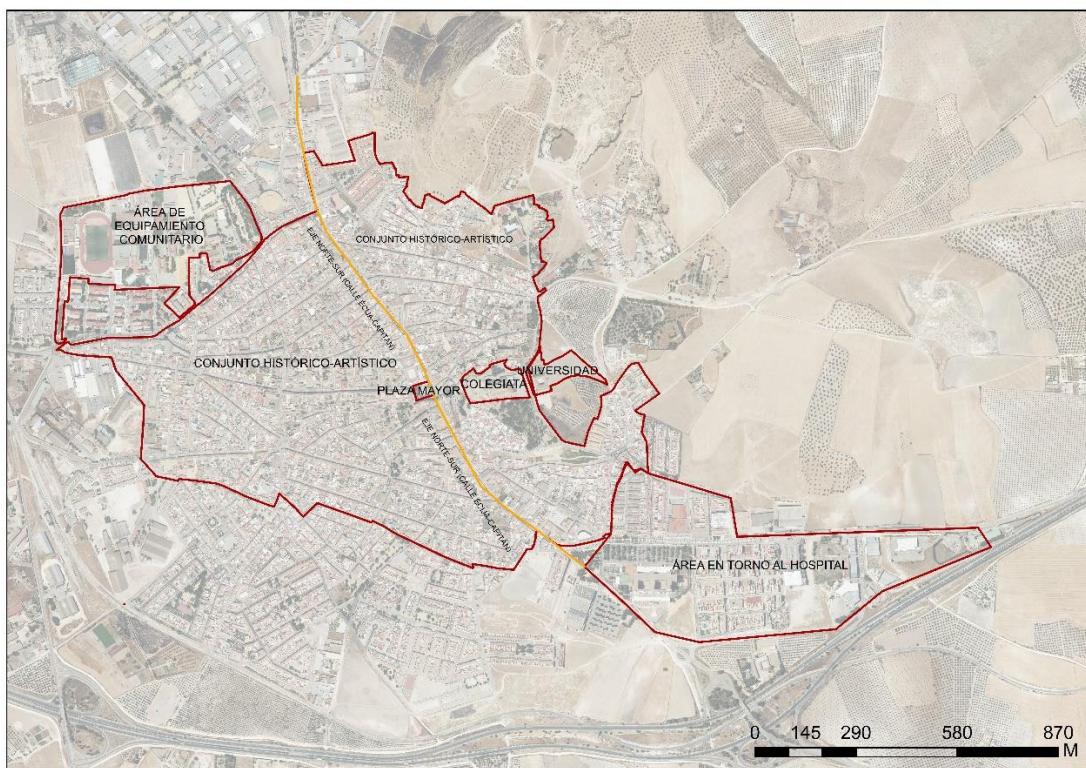
**3. Eje calle Écija a calle Capitán:** es uno de los ejes principales y más concurridos de Osuna, tanto por tráfico rodado como peatonal. En algunos tramos se dan zonas de acerado totalmente inaccesible por su estrechez, además de pavimentos deslizantes.

**4. Área de Equipamiento Comunitario:** es una zona bastante amplia donde se concentran la mayoría de centros docentes, el polideportivo municipal y el recinto ferial. Generalmente es una zona con itinerarios peatonales accesibles.

**5. Área en torno al Hospital:** zona de reciente expansión con elevada concurrencia de peatones y vehículos; se estructura a partir de la Avenida de la Constitución con calles e itinerarios peatonales de anchura suficiente.

También existen algunas zonas de estancia como parques o jardines que son accesibles para las personas con algún tipo de discapacidad.

**6. Colegiata y Universidad:** es la zona más antigua de Osuna y además alberga la Iglesia Colegiata de Santa María de la Asunción y el edificio antiguo de la Universidad. Se sitúa en la parte más elevada del municipio por lo que la pendiente longitudinal es un obstáculo propio e inevitable. Además, el pavimento empedrado también dificulta la subida a pie hasta la parte alta monumental.



20: Esquema de las áreas de interés urbano y ambiental de Osuna según el PGOU. Fuente: COTESA.

A grandes rasgos, el principal uso del suelo existente en el núcleo de Osuna es el residencial, mezclado principalmente con el uso terciario ubicado en las plantas bajas de las parcelas. La superposición de las diferentes áreas morfológicas, los diferentes usos del suelo urbano y las áreas de interés urbano y ambiental, proporcionan una zonificación final, catalogadas en el PGOU como "Zonas Homogéneas", donde los usos cohabitan y se entremezclan.

En cuanto al crecimiento del núcleo urbano de Osuna se ha producido, en los últimos años, en las siguientes direcciones:

- De una parte, el crecimiento hacia el sur que ha colmatado el núcleo en la zona suroeste hasta el límite con la línea de ferrocarril.
- Al norte, el crecimiento se ha reducido a actuaciones industriales a ambos lados de la carretera A-351 Osuna-Écija.
- Al oeste, el crecimiento ha sido prácticamente inexistente, mientras que al sureste el crecimiento se ha centrado en la Avenida de la Constitución.
- El resto de los crecimientos producidos han sido muy puntuales.

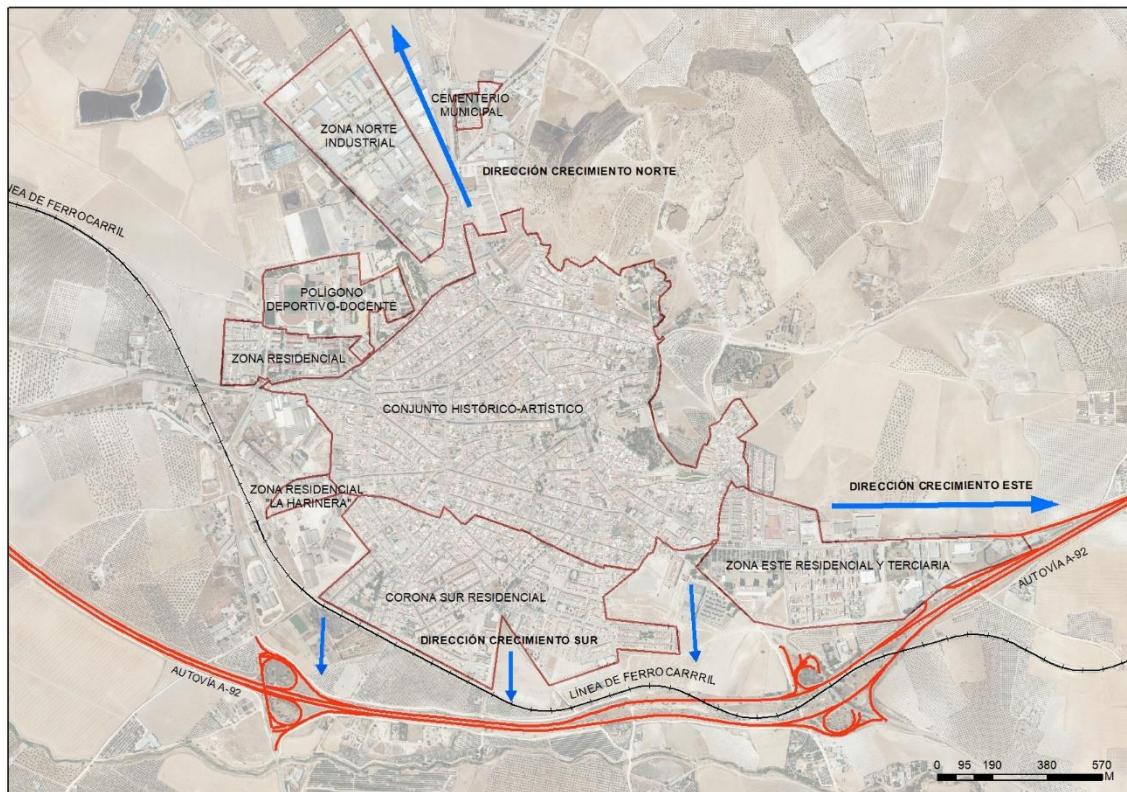
Como barreras urbanas que limitan este crecimiento podemos señalar las siguientes:

- Al Norte del núcleo urbano, la ubicación del Cementerio Municipal y el Polígono Industrial supone una barrera al crecimiento residencial urbano en esa dirección, debido a causas higiénico sanitarias y psicológicas.

- Al Sur, con la existencia de la Autovía A-92 y la línea del ferrocarril, el núcleo ve cortado su desarrollo.
- Al Noreste, la topografía de elevada pendiente y la existencia del yacimiento arqueológico de la ciudad de Urso suponen una barrera al crecimiento urbano.
- Al Oeste, la lejanía con el centro urbano y la existencia de grandes industrias puede producir una barrera al desarrollo urbano.

Por lo tanto, las posibles zonas de expansión del núcleo quedan limitadas tanto el crecimiento producido en los últimos años, como las barreras urbanas, en las siguientes direcciones:

- Hacia el oeste, mediante la sustitución del uso industrial de las grandes instalaciones, por el uso residencial.
- Hacia el norte y noroeste, en base a uso industrial.
- Hacia el sur y este con implantaciones de uso residencial en aquellas áreas que permiten las barreras existentes (autovía, yacimiento arqueológico y línea del ferrocarril).



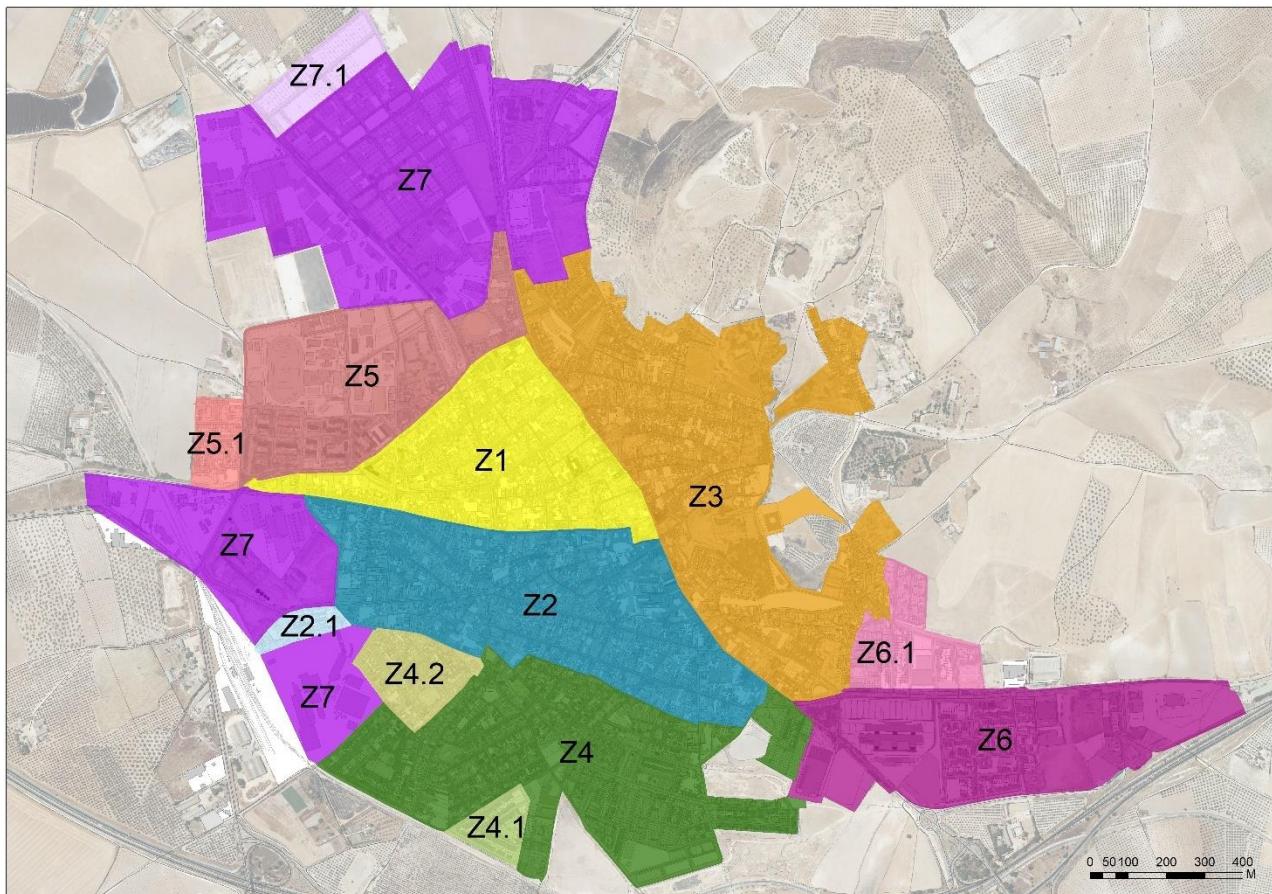
21: Esquema de las posibles zonas de expansión y principales barreras de crecimiento urbano del núcleo de Osuna. Fuente: COTESA.

### 4.3.3. Zonificación

En base a la estructura y morfología urbana compleja y homogénea del núcleo urbano de Osuna, se ha realizado una zonificación para facilitar el posterior análisis y diagnóstico de la accesibilidad, agrupando ámbitos urbanos con características urbanas similares. Para ello se ha tenido en cuenta tanto la topografía del terreno, la alineación de los edificios, morfología de parcelas y manzanas, la estructura del viario, la tipología edificatoria, como la existencia de medios de transportes públicos, el flujo peatonal, el nivel de afluencia a determinados equipamientos, la residencia de población con movilidad reducida y la cercanía a

los centros de interés más visitados. Evaluando todas estas características, se diferenciarán itinerarios de mayor o menor interés, zonas que presentan pendientes muy pronunciadas, zonas ya accesibles, etc.

La zonificación propuesta para el estudio de la accesibilidad en el núcleo urbano de Osuna es la siguiente:



22: Esquema de la propuesta de zonificación de Osuna. Fuente: COTESA.

## ■ Zona 1 (Z1)

Corresponde exactamente con la parte noroeste del Conjunto Histórico-Artístico del núcleo urbano de Osuna. En el PGOU vigente también se cataloga como “Zona Homogénea I”. Se caracteriza por estar limitada por los dos ejes históricos, por un lado, la calle Carrera en dirección norte-sur y, por otro lado, el eje que se extiende hacia el oeste (Calles Sevilla y Sor Ángela de la Cruz). Cierra la delimitación de esta zona una de las calles principales del municipio como es la calle Alfonso XII, la cual conecta estos dos ejes históricos.

Por ser una de las zonas con mayor antigüedad (siglo XV-XVI), presenta un entramado viario con calles estrechas con acerado también muy estrecho, en la mayoría de los casos menor a 90 centímetros.

## ■ Zona 2 (Z2)

Corresponde exactamente con la parte sur del Conjunto Histórico- Artístico del núcleo urbano de Osuna. En el PGOU vigente también se cataloga como “Zona Homogénea I”. Se caracteriza por estar también limitada por los dos ejes históricos, por el norte con el eje que se extiende hacia el oeste (Calles Sevilla y Sor Ángela de la Cruz) y por el este por el eje norte-sur, concretamente por las calles Asistente Arjona y San Agustín. Al oeste limita con espacios de uso industrial y al sur con zonas residenciales.

Por ser una de las zonas con mayor antigüedad (siglo XVI-XVII), presenta un entramado viario con calles estrechas con acerado también muy estrecho, en la mayoría de los casos menor a 90 centímetros.

Consideramos que tenemos que diferenciar dentro de la Zona 2, un espacio al suroeste de la misma catalogado en el PGOU como zona industrial; que actualmente es una barriada totalmente consolidada con uso residencial. Esta zona es la barriada de “La Harinera”, de reciente creación y por lo tanto con características urbanísticas distintas al resto de la zona 2. La denominación que se otorgará a este espacio es Z.2.1.

### ■ **Zona 3 (Z3)**

Corresponde con la zona este del Conjunto Histórico-Artístico del núcleo urbano de Osuna. En el PGOU vigente la mayor parte de esta zona también se cataloga como “Zona Homogénea I”, además de otros espacios catalogados como “Zona Homogénea II, V, VII, VIII, IX”, que corresponden con zonas residenciales, de equipamiento comunitario, espacios libres o zona del sector terciario. Se caracteriza por estar limitada al oeste por el eje histórico norte-sur.

Dentro de los límites de la Zona 3 se enmarcan los primeros asentamientos turdetanos-romanos y la primitiva ciudad medieval. Consideramos que no debemos subdividir esta Zona 3 en otras subzonas, porque las características urbanísticas son similares por toda su extensión, prevaleciendo las calles estrechas con acerado muy estrecho y dificultoso, además de la pendiente excesiva y desniveles existentes propios de esta zona con orografía elevada, origen histórico del municipio de Osuna.

### ■ **Zona 4 (Z4)**

Se enclava en la zona sur de Osuna fuera de los límites del Conjunto Histórico- Artístico del núcleo urbano. En el PGOU vigente se cataloga como “Zonas Homogéneas II y III” de uso residencial y algunos espacios como “Zona Homogénea IX” en proceso de consolidación. Sus límites son; un eje histórico secundario al norte (calle Cruz y María de la Cueva), al oeste equipamientos y usos industriales y al sur la línea del ferrocarril.

La expansión histórica de esta Zona 4 se ha producido principalmente durante el siglo XX continuando en la actualidad, por lo tanto, aunque siguen existiendo calles más antiguas con su característica estrechez y con amplitud de acerado insuficiente u obstáculos, mayoritariamente predomina un entramado urbano más ortogonal con calles más amplias y rectilíneas.

Hemos creído conveniente diferenciar dos barrios residenciales dentro de esta Zona 4, al considerar que son zonas de nueva creación o que han sufrido actuaciones recientes, las cuales, han concedido a estas zonas situaciones buenas u óptimas en cuanto a la accesibilidad, respecto al resto de la Zona 4:

- El barrio del “Huerto de los Padres” denominada Z.4.1
- El barrio de “Fátima” denominada Z.4.2

### ■ **Zona 5 (Z5)**

Limita al noroeste con la zona del Conjunto Histórico- Artístico, actuando como límite la calle Alfonso XII. En el PGOU vigente se cataloga como “Zonas Homogéneas III, IV, VII y VIII” albergando las principales zonas de equipamientos comunitarios tanto deportivos como docentes, espacios libres y espacios residenciales. La Plaza de Toros incluida también en esta Zona 5 pertenece también al Conjunto Histórico-Artístico del municipio.

Aunque existen algunos espacios históricos de principios del siglo XX como la Plaza de Toros, la mayoría de las zonas deportivas, docentes, espacios libres o residenciales son creados desde mediados de dicho siglo.

Durante la toma de datos en el trabajo de campo creímos conveniente diferenciar una barriada diferenciándola del resto de la Zona 5. La problemática existente generalizada con los aparcamientos en esta barriada fue lo que nos llevó a tomar esta decisión; pues al existir calles estrechas y no existir una zona de

aparcamientos comunes, todos los vehículos particulares se aparcan sobre el acerado dejando prácticamente inaccesible toda la barriada. Estamos hablando de la barriada de "El Granadillo", denominada Z.5.1.

## ■ **Zona 6 (Z6)**

Se extiende al sureste del núcleo urbano en torno a la Avenida de la Constitución. Según el PGOU actual, en esta zona conviven las "Zonas Homogéneas III, V, VII, VIII y IX"; mezclándose zonas de uso residencial, equipamientos comunitarios, espacios libres o usos terciarios.

La expansión histórica reciente de esta zona comenzó a desarrollarse en los años 90 del pasado siglo con la construcción del Hospital Comarcal de Ntra. Sra. de la Merced.

Hemos creído conveniente la destacar de esta Zona 6 otra subzona que corresponde con el uso residencial, pues esta subzona coincide también con la ladera del promontorio donde se encuentra enclavada Osuna; por lo tanto, existe pendiente excesiva y desniveles propios de esta zona con orografía elevada, aspecto relevante en cuanto a la accesibilidad. También podemos destacar la ocupación generalizada del acerado por aparcamientos de vehículos particulares, otro de los problemas en cuanto a la accesibilidad que hemos apreciado en esta subzona delimitada por las Barriadas "Pablo Iglesias", "Buenos Aires" y "Cruz del Humilladero" denominada Z.6.1.

## ■ **Zona 7 (Z7)**

Corresponde a las zonas con uso exclusivamente industrial, se extiende a lo largo de dos zonas claramente diferenciadas; una al norte del municipio y otra al oeste. El cementerio municipal también se ha incluido en esta zona y se cataloga en el PGOU como equipamiento comunitario (Zona Homogénea VII), mientras que el resto se establece como "Zona Homogénea VI".

La expansión histórica reciente de esta zona industrial comenzó a desarrollarse en los años 80-90 del pasado siglo hasta la actualidad.

Consideramos que debemos diferenciar en esta Zona 7 otra subzona, porque, aunque en general existen calles anchas con uso industrial; en la primera fase del Polígono la mayoría del acerado se podría catalogar como inaccesible debido a su estrechez y a una serie de obstáculos que dificultan en gran medida el tránsito peatonal. Sin embargo, en la segunda fase del Polígono parece ser que se está respetando la anchura mínima de banda libre. Esta subzona con marcados problemas de accesibilidad se encuentra en el Polígono Industrial "El Ejido" Fase II y se ha denominado Z.7.1.

## 4.4. Servicios y lugares de especial interés

---

Tras el análisis de algunos documentos estratégicos y normativos del municipio, así como el trabajo de campo realizado en Osuna y correspondiente a la Fase 3; se han identificado y caracterizado una serie de servicios y lugares de especial interés en la estructura urbana de Osuna, clasificándolos en tres categorías diferentes:

- Equipamientos y lugares turísticos.
- Áreas estanciales
- Transporte y movilidad.

### 4.4.1. Equipamientos y lugares turísticos

---

#### 4.4.1.1. Equipamientos

Se han subdividido según el uso para el que se destinen estos equipamientos o espacios. De esta manera, se han establecido nueve subcategorías que son las siguientes: "Administrativo", "Asistencial", "Comercial", "Cultural", "Docente", "Deportivo", "Ocio", "Religioso", "Sanitario" y "Servicios urbanos".

#### ■ Administrativo

La mayoría de los equipamientos administrativos se sitúan en el eje que forman la c/Carrera-c/San Agustín y c/Capitán. Dentro de esta categoría se han identificado 9 equipamientos: el Ayuntamiento, el Centro de Innovación e Interpretación Turística, la Unidad de Recaudación Ejecutiva de la Seguridad Social, la Agencia Tributaria, los Juzgados de Primera Instancia, el Servicio Andaluz de Empleo, el Centro Municipal de Servicios Sociales, la Oficina Comarcal Agraria, la Notaría, el Servicio Andalucía Orienta y la Tesorería General de la Seguridad Social.

#### ■ Asistencial

Los equipamientos asistenciales (de abastecimiento, residencias, de seguridad, etc.) se distribuyen de forma homogénea por el núcleo de Osuna, incluso a las afueras como es el caso del nuevo Parque de Bomberos. Dentro de esta categoría se han identificado 13 equipamientos: la Cruz Roja, la Casa de la Juventud, el Mercado Central, la Jefatura de Policía Local, Residencia de Mayores en el edificio del antiguo Pósito Municipal, la Residencia de Personas con Discapacidad Gravemente Afectadas Virgen de Belén, la Residencia de Personas con Discapacidad Hermano Francisco (Paz y Bien), la Casa-Hogar de Salud Mental FAISEM (tanto la sede de la Ermita Cruz del Humilladero, como la sede en calle Vicerrector Adolfo González y la nueva sede aún por concretar), el Centro Ocupacional Unidad de Día Nuevo Reto, el Centro Participación Activa de Mayores, el Cuartel de la Guardia Civil, Protección Civil y el Parque de Bomberos (actualmente se ubica fuera de la zona de estudio en el Polígono Industrial Las Vegas).

#### ■ Comercial

Dentro de esta categoría se han identificado 9 equipamientos: una Zona Comercial al oeste, la Zona Comercial-Family Cash junto al Hospital, la Farmacia-C/Carrera 39, la Farmacia-C/Alfonso XII 71, la Farmacia-C/Capitán 20, la Farmacia-Plaza Rodríguez Marín 14, la Farmacia-C/Asistente Arjona 33, la Farmacia-Plaza Salitre y la Farmacia-C/Derramadero 29. Como se puede observar se han identificado con especial interés, las zonas de grandes supermercados con uso comercial y las diferentes farmacias que existen en el municipio,

por ser lugares de especial concurrencia de personas con una edad media elevada, por razones obvias requieren mejores condiciones de accesibilidad en el entorno público.

## ■ Cultural

Dentro de esta categoría se han identificado 5 lugares de interés: la Plaza de Toros, la Casa de Cultura, el Museo Arqueológico, el Museo de Osuna y el Museo Andaluz del Juguete Vintage. Los de construcción más reciente se sitúan en el entorno de la Calle Alfonso XII como el Museo Andaluz del Juguete Vintage, el resto están repartidos por el casco histórico de Osuna.

## ■ Deportivo

Los equipamientos deportivos de Osuna se agrupan en un polígono deportivo-docente situado en la zona noroeste del núcleo urbano, entre la Barriada Andalucía y la Barriada Carrero Blanco y el Polígono Industrial El Ejido. En este polígono deportivo-docente se encuentran 4 equipamientos deportivos: el Estadio Municipal Raúl Carrosa, la Piscina Municipal, las Pistas de Tenis y Pádel Municipales y el Polideportivo Municipal.

## ■ Docente

Los equipamientos docentes, aunque muchos de ellos se sitúan en el polígono deportivo-docente, el resto se distribuyen de forma homogénea por las distintas barriadas y barrios para dar servicio a todo núcleo urbano. Dentro de esta categoría se han identificado equipamientos tanto públicos como privados o concertados de diferentes niveles de enseñanza: destaca la Universidad por su antigüedad, el nuevo edificio de la Universidad de Osuna Edificio Crear, el Conservatorio Profesional de Música, el CEPER Clara Campoamor el CEIP Ntra. Sra. de Fátima, las Escuelas Profesionales SAFA, Centro Educativo Santa Ángela, el C.P.E. Ntra. Sra. de la Merced, el Centro E. Infantil Dados integrada en la zona comercial oeste, la Escuela Andaluza de Economía Social, la Escuela Infantil Municipal Victoria Kent y en el polígono deportivo-docente se sitúan la E.I. Puerta de Osuna, la E.I. Gabriel Mistral, el I.E.S Sierra Sur y el C.E.I.P. e I.E.S. Rodríguez Marín.

## ■ Ocio

Dentro de esta categoría la única zona que se ha identificado es el Casino de Osuna, situado en la cara este de la Plaza Mayor, el Centro Cívico Mohedana-Fátima situado en la barriada del mismo nombre, la Peña Bética de San Arcadio de Osuna, la Peña Cultural Sevillista de Osuna y la Peña Flamenca la Siguiriyá

## ■ Religioso

Dentro de esta categoría se han identificado 15 edificios de interés entre iglesias y conventos, aunque el que destaca por su importancia y como referente de la ciudad es la Colegiata. La mayoría de ellos se sitúan en el Casco Histórico, en eje de la Calle Sevilla-Calle Sor Ángela de la Cruz y en el eje de la Calle Carrera-Calle San Agustín, extramuros del núcleo histórico original. También hay pequeñas parroquias asociadas a los diferentes barrios y barriadas. Los equipamientos religiosos son los siguientes: la Colegiata de Osuna, la Iglesia de Santo Domingo, la Parroquia de Ntra. Sra. de la Victoria, el Convento de la Inmaculada Concepción, Iglesia del Carmen, Iglesia de Consolación y la Iglesia de San Agustín, el Convento de San Pedro, Convento del Espíritu Santo, la Iglesia de San Carlos, la Iglesia de la Merced, Iglesia de Sta. Clara, la Iglesia de Ntra. Sra. del Rosario de Fátima en la Bda. De Fátima, el Convento de las Mercenarias Descalzas y la Ermita de San Arcadio asociada al I.E.S. Rodríguez Marín.

## ■ Sanitario

Dentro de esta categoría se han identificado 2 equipamientos: el Centro de Salud y el Hospital Comarcal de la Merced. El Centro de Salud se ubica en la zona céntrica del municipio junto a la Calle San Agustín. El Hospital Comarcal situado al este en una zona de nueva expansión junto a la Avenida de la Constitución, destaca no sólo por su tamaño, sino por ser un centro neurálgico del municipio, ya que a él acuden no sólo los vecinos de Osuna sino también de toda la comarca.

## ■ Otros servicios urbanos

En esta categoría se han incluido el Cementerio y el Tanatorio de Osuna como servicios funerarios para los habitantes de la localidad, ambos situados en la parte norte del núcleo junto al Polígono Industrial El Ejido.



23: Ventana del plano de los principales equipamientos de Osuna según su grado de concurrencia. Fuente:  
COTESA.

#### 4.4.1.2. Lugares turísticos

Osuna es una ciudad con un esplendoroso pasado, muestra de ello son los numerosos edificios tanto religiosos como civiles con interés turístico y cultural. Tanto en el núcleo original de la ciudad como en los alrededores hay varios yacimientos arqueológicos y restos de murallas o antiguas edificaciones. Toda la historia de Osuna se muestra en los diferentes museos recogidos en el apartado de equipamientos. Las iglesias y conventos también enumerados en el apartado de equipamientos religiosos son un atractivo turístico, que se completa con los Palacios y Casas de la nobleza situadas en su mayoría, a lo largo la Calle Sevilla y en la Calle San Pedro. Si bien estos edificios en la mayoría de los casos son de propiedad privada, por lo que la visita interior no es posible, si los recoge la oficina de turismo para admirar sus singulares fachadas barrocas. En el área de estudio para el Plan de Accesibilidad se han contabilizado un total de 14 lugares turísticos que no están incluidos entre los equipamientos del municipio: El Parque Arqueológico Caldeneiros, situado en la parte alta del Casco Histórico, la Cilla del Cabildo Colegial, el Palacio de los Cepeda, Casa del Marquesado de Campo Verde, Palacio Marqués de la Gomera, Casa particular - C/ San Pedro 2, Casa particular - C/ San Pedro 21, Casa particular - C/ San Pedro 24, Casa particular - C/ San Pedro 26, Casa particular - C/ San Pedro 27, Casa de los Rosso, Palacio de Govantes y Hereda, Casa de los Torres, Casa del Conde de Puerto Hermoso.



24: Ventana del plano de los lugares turísticos de Osuna según su grado de concurrencia. Fuente: COTESA.

## 4.4.2. Áreas estanciales

---

Se han identificado una serie de áreas estanciales que constituyen los espacios urbanos en los que priman las funciones estanciales, sociales, representativas, de esparcimiento y ocio más representativos de la localidad de Osuna. Se clasifican de la siguiente manera, en función del papel que desempeñan en la trama urbana y los elementos que las definen: Parques, Zonas de Juego, Zona de deporte biosaludable y Plazas.

### ■ Parques

Dentro de esta categoría destacan 4 parques por sus dimensiones y su relevancia en la ciudad: el Parque San Arcadio y el Recinto Ferial, ambos se sitúan junto al polígono docente deportivo, en el norte del núcleo urbano; el parque entorno a la Colegiata, actualmente un vacío urbano con una zona arbolada en su parte sur; y el Parque Urbanización Mohedana-Fátima, al suroeste del casco urbano, epicentro de la Barriada Mohedana-Fátima. Se tratan de espacios libres con arbolado, algunos albergando también en sus inmediaciones zonas de juegos infantiles y zonas ajardinadas.

### ■ Zonas de juego

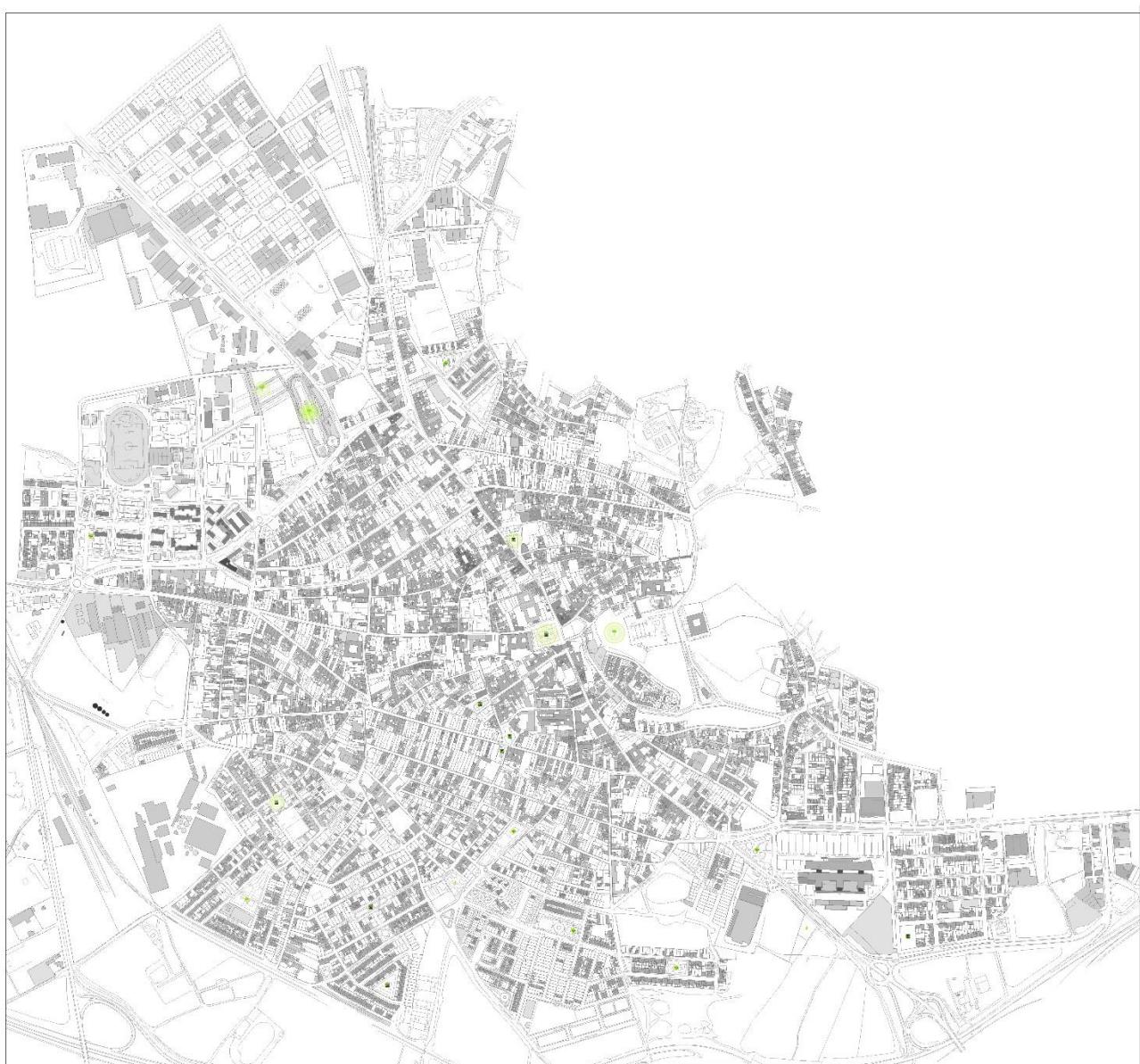
Las zonas de juego se distribuyen por los diferentes barrios y barriadas, la mayoría de ellas fuera del casco histórico, en zonas de nueva expansión. Se han identificado 6 Zonas de juego: en el Parque C/Derramadero, la zona de juego del Parque Bda. Las Autonomías, la zona de juego en el Parque de la Bda. Andalucía, el parque infantil de la Bda. La Pionera, el parque infantil en la Bda. Los Lirios y un parque infantil Rector Miguel Florencio Lora junto al Hospital Comarcal. Se tratan también de espacios libres con zonas ajardinadas que albergan juegos infantiles, pero posee una menor amplitud e importancia en relación con el municipio.

### ■ Zona de deporte biosaludable

Además de parques infantiles, en algunos espacios libres se han instalado parques biosaludable, para poder practicar deporte al aire libre. Dentro de esta categoría se han identificado 3 zonas de interés: Zona de deporte biosaludable en la C/Huelva, Zona de deporte biosaludable junto al Supermercado Family Cash y Zona de deporte biosaludable en el entorno de la ITV, todas en la parte sur del casco urbano.

### ■ Plazas

El municipio de Osuna cuenta con diferentes plazas situadas en los distintos barrios y barriadas y constituyen un elemento urbano importante como centro de actividades de la vía pública. Algunas cuentan con zonas ajardinadas, parques infantiles u otros elementos del diseño urbano. En su mayoría peatonales, si bien, muchas están rodeadas por vías de tráfico rodado. Destaca la plaza Mayor, como centro neurálgico del casco histórico. Otras plazas a destacar son: la plaza de los Turistas en la Bda. Santa Ana, la plaza Motoclub Urso en la Bda. Molinos Nuevos, la plaza de la Bda. Huerto de los Padres, la plaza de los Reyes Católicos centro de la Bda. De Fátima, plazas del casco histórico como la plaza del Arcipreste Govantes y la plaza Consolación junto a la calle Antequera, la plaza el Duque, la plaza Rodríguez Marín y la plaza Vicerrector Juan José Iglesias.



25: Ventana del plano de las principales áreas estanciales según su grado de concurrencia. Fuente: COTESA.

#### 4.4.3. Transporte y movilidad

Los servicios y lugares de especial interés de la ciudad de Osuna relacionados con el transporte y la movilidad son los transportes públicos, líneas de bus, las zonas de aparcamiento, paradas de taxi, etc. Los habitantes para desplazarse utilizan tanto el transporte público como el privado. Según esta clasificación se han analizado una serie de servicios y lugares: para el transporte público de Osuna, la estación de tren, la estación de autobuses y las paradas del autobús urbano, mientras que para el transporte privado se analizan las paradas de taxi y las plazas de aparcamientos reservadas a personas con movilidad reducida (PMR).

#### 4.4.3.1. Transportes públicos

##### ■ Estación de autobuses

La estación de autobuses ubicada al sureste de Osuna, junto al hospital Comarcal, comunica la localidad con otros municipios cercanos.

##### ■ Ferrocarril

La estación de ferrocarril de Osuna fue inaugurada en 1875 y se encuentra enclavada al suroeste del municipio. Cuenta con dos andenes y cuatro vías, por las que discurre la línea 67 de Media Distancia que conecta Sevilla con Málaga. La titular de las instalaciones es ADIF, mientras que RENFE es la operadora que presta el servicio.

##### ■ Transporte urbano

El servicio de transporte urbano en el municipio de Osuna es de titularidad municipal y es gestionado directamente por el Ayuntamiento. Existe una única línea circular diurna de autobús urbano que circula por toda la localidad. Está regulada por una ordenanza municipal que establece las siguientes paradas obligatorias:

- 1.- Plaza Mayor (con marquesina)
- 2.- Plaza Rodríguez Marín (con marquesina)
- 3.- Carrera a la altura del Antiguo Hospital
- 4.- Plaza Cervantes
- 5.- Alfonso XII a la altura del Instituto Rodríguez Marín (con marquesina)
- 6.- Glorieta Alfonso XII
- 7.- San José de Calasanz a la altura del Polideportivo (con marquesina)
- 8.- Barriada Andalucía (con marquesina)
- 9.- Alfonso XII a la altura del barrio del Granadillo
- 10.- Travesía Estación cruce con Renfe
- 11.- Plaza La Harinera
- 12.- María de la Cueva - Conde de Ureña
- 13.-Maria de la Cueva – Iglesia de Fátima (con marquesina)
- 14.- José de Mora
- 15.- Evandro (con marquesina)
- 16.- Aragón – Extremadura (con marquesina)
- 17.- Plaza Miguel Florencio
- 18.- Avenida de la Constitución – Hospital (con marquesina)
- 19.- Avenida de la Constitución – Salida del Hospital
- 20.- Avenida de la Constitución – Molino
- 21.- Avenida de la Constitución – Edificio Conyper
- 22.- Avenida de la Constitución a la altura de la óptica
- 23.- Avenida de la Constitución – Parada de Autobuses
- 24.- Plaza Santa Rita
- 25.- San Agustín a la altura del Ambulatorio.

No todas estas paradas están bien señalizadas, cuentan con marquesinas o cumplen la normativa en materia de accesibilidad.



26: Esquema del recorrido de la línea de bus urbano y las paradas en Osuna. Fuente: COTESA.

#### 4.4.3.2. Transporte privado

##### ■ Paradas de taxi

En Osuna existen solo dos paradas de taxi identificadas, una de ellas ubicada en la Plaza Mayor y otra en el Hospital Comarcal de la Merced con espacio para 4 taxis como máximo. Ninguna de las dos cumple los parámetros recogidos en la Orden TMA/851/2021, del 23 de julio.

##### ■ Plazas de aparcamientos reservadas

La realidad del conjunto de PMR en Osuna, es que son insuficientes estando por debajo de la media, “una de cada cuarenta plazas o fracción” según recoge la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la

utilización de los espacios públicos urbanizados. En total durante el trabajo de campo se contabilizaron un total de 32 PMR. Cualitativamente, ninguna de ellas cumple todos los parámetros recogidos en la anterior orden citada, por lo tanto, se podría afirmar que todas las PMR existentes en el municipio actualmente requieren alguna actuación para cumplir con la normativa de accesibilidad vigente.

El reparto de las PMR a lo largo del municipio de Osuna no es equitativo, pues se puede observar que la mayoría de las PMR existentes en Osuna se ubican en las inmediaciones de edificios públicos como las grandes superficies comerciales y en el Hospital Comarcal de la Merced, existiendo una minoría fuera de estos espacios en los distintos barrios.



27: Esquema de las PMR en Osuna. Fuente: COTESA.

## 4.5. Análisis de la movilidad urbana

La movilidad dentro de los núcleos de población o entre ellos, se justifica por las diferentes actividades de interés que desean desempeñar las personas como trabajar, estudiar o comprar, entre otras muchas. Estos desplazamientos se pueden realizar a pie o con diferentes medios motorizados o no.

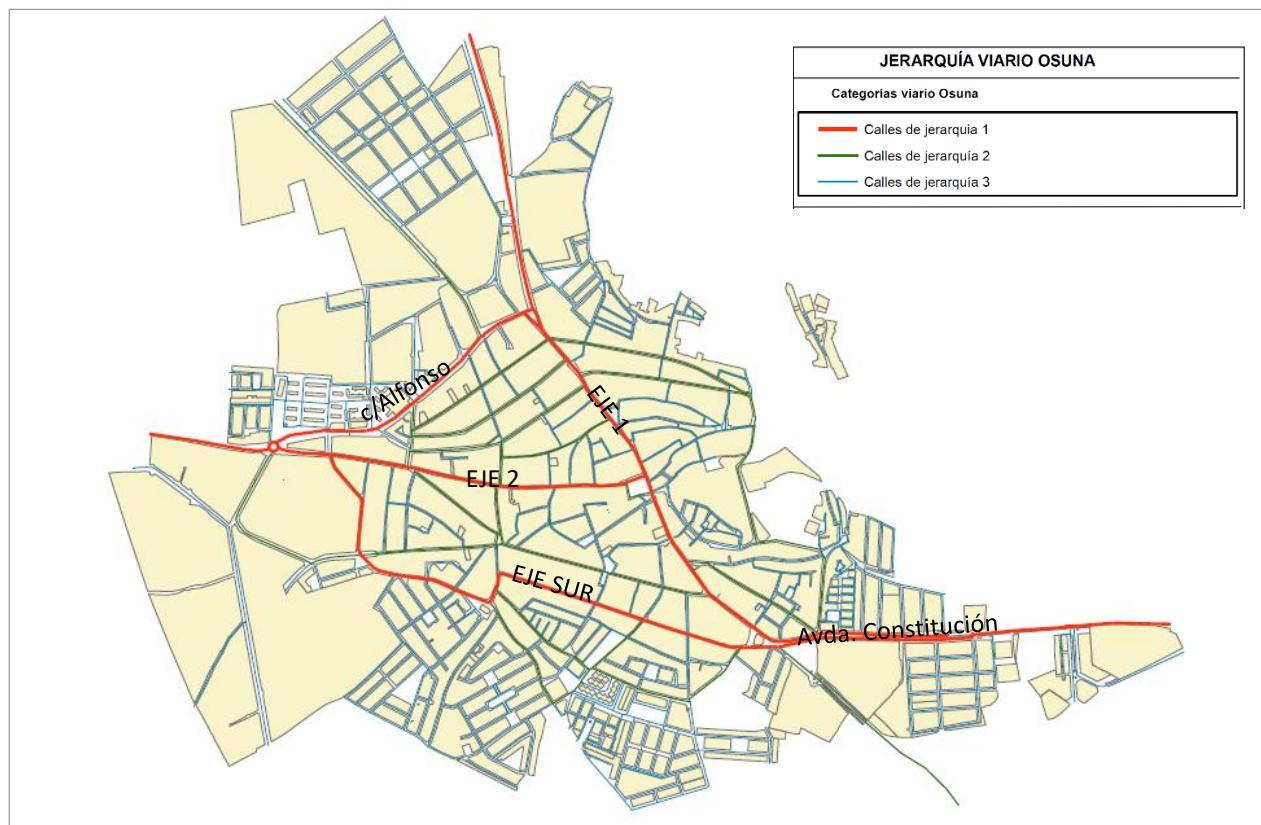
En el caso de Osuna, al ser un municipio con una larga tradición histórica reflejada en su entramado viario; además de ser núcleo de cabecera de la comarca de la Sierra Sur con todas las atracciones que conlleva, existe la convivencia de ciertos problemas de movilidad urbana.

### 4.5.1. Jerarquía del viario

Los principales flujos de movilidad urbana tanto peatonal como de tráfico rodado en el municipio se canalizan a través de los dos ejes históricos ya mencionados con anterioridad; el primero de ellos va de norte a sur por la zona este del casco urbano, desde el polígono industrial El Ejido hasta cruzarse con la avenida Constitución junto al hospital comarcal, está conformado por las siguientes calles: Calle Écija - Calle de la Carrera - Calle del Asistente Arjona - Calle San Agustín - Calle Capitán. Y el segundo eje, de expansión desde la Plaza Mayor en dirección oeste divide el casco histórico en dos, está conformado por las siguientes calles: Calle Sevilla - Calle Sor Ángela de la Cruz.

Además, estos ejes principales se conectan entre sí a través de otras vías de gran importancia para la canalización del tráfico rodado como son la Calle Alfonso XII (al norte) y el trayecto de las Calles: Olivillos, María de la Cueva, Puerta Ronda y Cruz (al sur). Estas vías descritas, corresponden con los límites de las Zonas 1 y 2 de la Zonificación propuesta.

No se puede excluir de este análisis de movilidad, la Avenida de la Constitución (principal eje de vertebración de la zona de expansión sureste).



28: Esquema de la jerarquía del viario urbano de Osuna. Fuente: COTESA.

Todas las vías descritas en los párrafos anteriores, se recogen en el esquema de la jerarquía propuesta del viario urbano de Osuna, como “Calles de jerarquía 1” canalizando el tráfico de manera concéntrica con un solo carril y en una única dirección. En el caso de la Avenida de la Constitución, sí existen dos carriles paralelos en ambas direcciones. Es en esta Avenida junto con la Calle Alfonso XII donde se alcanza mayores velocidades de tráfico rodado, posiblemente por la longitud continuada y la anchura de las mismas.

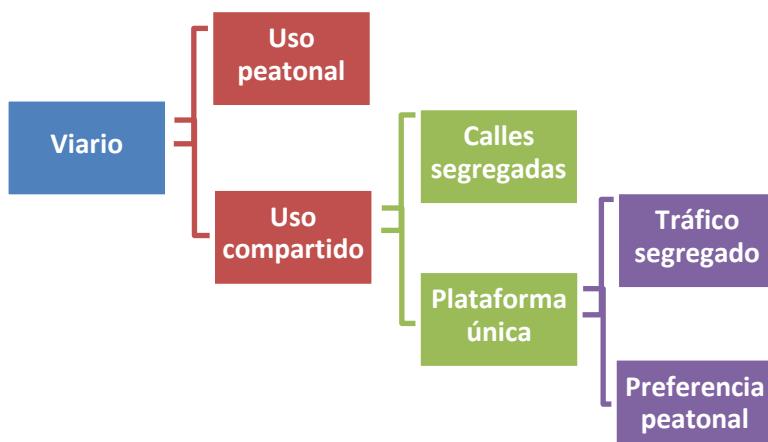
En un segundo nivel “Calles de jerarquía 2” se pueden incluir las vías que atraviesan transversalmente las Zonas 1 y 2, manteniendo la función de suavizar y descongestionar el tráfico rodado en las “Calles de jerarquía 1”. Algunas de estas vías son: Calle Aguilar, Calle Esparteros, Calle San Pedro, Calle La Cilla, Calle Cristo, Calle Carmen, Calle Gordillos, Calle Carretería, Calle Mancilla y Calle Antequera.

Dentro del segundo nivel “Calles de jerarquía 2”, también se incluyen las vías que canalizan el tráfico por la zona de mayor altitud del municipio “Zona 3”, que son: Calle San Cristóbal, Calle Granada, Andén de la Colegiata, Cuesta de los Cipreses, Paseo de la Universidad, Calle Farfana Baja y Calle Santa Ana.

Por último, en un tercer nivel denominado “Calles de jerarquía 3” se incluyen el resto de vías del municipio con menor densidad de tráfico rodado y peatonal (de uso compartido o peatonales), que mayoritariamente articulan barrios residenciales adyacentes al Casco- Histórico.

## 4.5.2. Tipología de calles según sección del viario

Si se analiza el conjunto del viario total de Osuna en base a sus características morfológicas y funcionales primordiales, se puede categorizar, de la siguiente manera:



En el caso concreto de Osuna, tras la observación directa del trabajo de campo realizado se detallarán, a continuación, la relación de nombres de una selección de vías identificadas dentro de las categorías anteriormente descritas.

### 4.5.2.1. Vías de uso peatonal:

- Calle Comedias
- Calle Cuesta de las Enanas
- Calle Tía Mariquita
- Calle Virgen del Belén
- Calle Antonio Villa
- Calle Cuesta de los Abades
- Calle San Antón

- Calle Jaretilla
- Calle del Cerrajero
- Calle Aguacil
- Calle Senda del Gato
- Calle Nicanor Morillo
- Calle Rosario Sánchez
- Callejón Farfana Alta

#### 4.5.2.2. Vías de uso compartido:

##### ■ Plataforma única:

- Tráfico segregado:
  - Calle Puerta Ronda (tramo): Señal de circulación Zona a 20 km/h.
  - Calle Carrera (tramo): Señal de circulación Zona a 20 km/h.
  - Calle Alcantarilla (tramo)
  - Calle Olivillos (tramo)
- Preferencia peatonal:
  - Calle Hornillos
  - Calle Santísimo
  - Calle Quijada
  - Bda. Blas Infante
  - Calle Cueto
  - Calle Aguadulce
  - Calle Almorrón
  - Calle Alonso Cano
  - Calle Roque Balduque
  - Calle Casariche
  - Calle Martín de Gainza
  - Calle Estepa
  - Calle Alcalde Antonio Pérez
  - Calle El Saucejo
  - Calle Gilena
  - Calle Jerónimo Gudiel
  - Calle Condestable
  - Calle Martagón
  - Calle Pedrera
  - Calle Pedro Salinas
  - Calle San Patricio
  - Calle San Miguel
  - Calle Santiago
  - Calle Santa Rosa
  - Calle Villanueva de San Juan
  - Calle Herrera
  - Calle Quemada
  - Calle Quintana
  - Calle Hazuelas
  - Calle Los Corrales

- Calle Luis Cernuda
- Calle Labrador
- Calle Martos
- Calle Martín de la Jara
- Calle Vicente Aleixandre
- Calle El Rubio
- Calle del Sillar
- Calle Camino del Canterón
- Calle Algámitas

### ■ Vías segregadas:

El resto de calles de Osuna no se catalogan como de uso compartido ni de uso peatonal, diferenciándose claramente en ellas el tráfico rodado del tráfico peatonal (en aceras).

Las “Calles de jerarquía 1 y 2” son vías de tipo segregado, donde el tráfico peatonal discurre por las aceras, siendo la mayoría de ellas inaccesibles con una banda libre inferior a 90 cm, lo que supone un gran obstáculo para los peatones que son obligados en ciertas zonas a abandonar las aceras y compartir la calzada con el tráfico rodado, suponiendo cierto riesgo vital. Además, estas vías son las que albergan mayor concurrencia de tráfico rodado. Este es uno de los problemas entre la movilidad y la accesibilidad en el municipio de Osuna.

En cuanto al tráfico rodado no motorizado (uso de bicicletas), hay que aclarar que en Osuna no existen carriles-bici que concentren el tráfico de este tipo de medio de transporte sostenible para conectar las diferentes zonas del municipio, esto es principalmente debido a la topografía del terreno y las características morfológicas complejas de las calles. A pesar de la complejidad que conlleva se están estudiando posibles alternativas.

### 4.5.3. Zonas de aparcamiento

---

Una vez realizado un análisis aproximado al funcionamiento del tráfico peatonal y rodado en Osuna, se analiza también las zonas de aparcamiento a nivel general.

Tomando como referencia la jerarquización viaria propuesta, se puede realizar una aproximación de la situación general de las plazas de aparcamiento según la tipología o nivel jerárquico de la calle en la que se encuentren.

A rasgos generales, la tipología de las plazas de aparcamiento predominante son los aparcamientos en línea, aunque también existen algunas zonas comunes que albergan aparcamientos en batería.

Generalmente, las personas aparcan de manera ordenada sin interferir en el itinerario peatonal.

Existen excepciones identificadas durante el trabajo de campo respecto a los aparcamientos, en las que suponen ocupaciones puntuales del itinerario peatonal.

Algunas de estas zonas ocupadas por aparcamientos de vehículos se encuentran en la Bda. Blas Infante, Bda. El Granadillo, Bda. Pablo Iglesias o en algunas vías de plataforma única con preferencia peatonal. Este problema de ocupación de los itinerarios peatonales, aunque no se da de manera generalizada en todo el municipio, se deriva de la falta de zonas de aparcamientos para albergar a la alta demanda actual del vehículo privado.

## 4.6. Análisis de otros documentos estratégicos y de planificación

Existen dos documentos de carácter estratégico y territorial que el Ayuntamiento de Osuna considera de interés para la elaboración del Plan de Accesibilidad. Estos son, el vigente Plan de Accesibilidad y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible que, según la información disponible, se encuentra en fase de redacción.

### 4.6.1. Plan de Accesibilidad vigente

El Plan de Accesibilidad vigente fue redactado en 2003 en colaboración con la Unión Europea, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de OSUNA y la Fundación ONCE. Dicho Plan contempla diferentes actuaciones en edificios públicos, viario y transporte urbano (en este caso centradas solo en la adecuación de las paradas del autobús urbano de Osuna).

Respecto a las posibles actuaciones en edificios públicos fueron un total de 27 actuaciones programadas, en relación al viario fueron un total de 234 actuaciones programadas en calles diferentes. Mientras que las actuaciones de transporte programadas fueron 17 exactamente para la instalación de marquesinas en todas las paradas que realizaba la única línea de autobús urbano que existía.

### 4.6.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible se encuentra en redacción, a través del avance del documento podemos analizar los principales aspectos del PMUS que pueden afectar al Plan de Accesibilidad.

Como no podría ser de otra manera, se evidencia cómo el trabajo realizado por ambos equipos de forma independiente es coincidente en los puntos comunes tanto de diagnóstico como de propuesta. Por lo tanto este Plan de Accesibilidad integra las consideraciones descritas en el PMUS con incidencia en la accesibilidad.

En particular es significativa la coincidencia en el diagnóstico sobre la importancia y relevancia del envejecimiento de la población, la existencia de equipamientos de servicio comarcal, o el incremento de turistas que visitan el municipio.



Figura 1: Detalle del diagnóstico del PMUS con incidencia en Accesibilidad. Fuente PMUS Osuna

En lo referente a las propuestas, se enumeran a continuación aquellas que son coincidentes con lo detallado en este plan, al ser actuaciones del PMUS con una incidencia directa sobre la Accesibilidad del municipio. Estas actuaciones son:

- P2. M1. Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales principales
- P2. M2. Peatonalización del centro urbano
- P2. M3. Plan de accesibilidad universal
- P2. M4. Mejora de la accesibilidad a las paradas e itinerarios
- P2. M5. Plan de señalización urbana de orientación
- P3. M1. Actuación en la Plaza Cervantes y Arco de la Pastora para la reordenación del tráfico
- P3. M3. Zonas de Bajas Emisiones (que incluye el incremento de la seguridad peatonal en el eje cívico)
- P3 .M4. Jerarquización del viario urbano
- P3. M7. Mejora del número y calidad de las plazas de PMR
- P4. M1. Mejora de la seguridad Vial en los itinerarios peatonales principales
- P5. M2. Mejora de la integración de las plazas públicas/ Red de áreas de convivencia

## 5. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

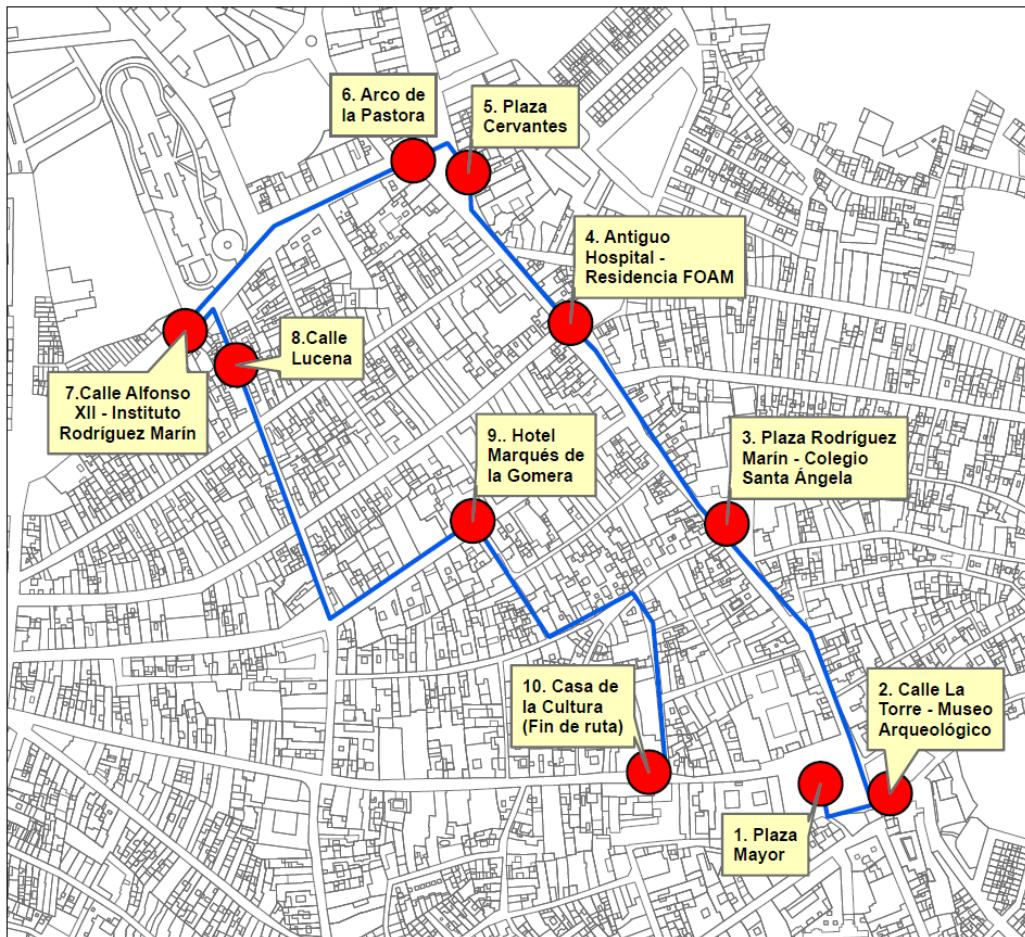
Un apartado importante a la hora de desarrollar un Plan de Accesibilidad es la participación ciudadana, para visibilizar los problemas y necesidades de los vecinos que utilizan diariamente las vías y espacios públicos, así como, para visibilizar la relevancia que tiene la accesibilidad urbana en la vida cotidiana de todas las personas. Para ello se realizó un taller in situ que constaba de un paseo vecinal y una mesa taller de participación.



29: Cartel del "Paseo vecinal" por Osuna, parte del taller de participación ciudadana. Fuente: COTESA.

El paseo vecinal se ha realizado siguiendo la metodología de los “Paseos de Jane” (Jane’s Walk), la cual se origina por la activista y urbanista Jane Jacobs realizando acciones y recorridos por ciudades de todo el mundo, para reivindicar las calles como espacio público de convivencia y encuentro.

El paseo se ha realizado por una parte del centro histórico de Osuna, partiendo de la plaza Mayor en un recorrido circular, donde se ha invitado a los participantes a enfrentarse a diferentes situaciones cotidianas de posible dificultad: llevar tacones, una maleta, carrito de bebé, carrito de la compra... que se comentaban a lo largo del recorrido y durante las paradas técnicas.

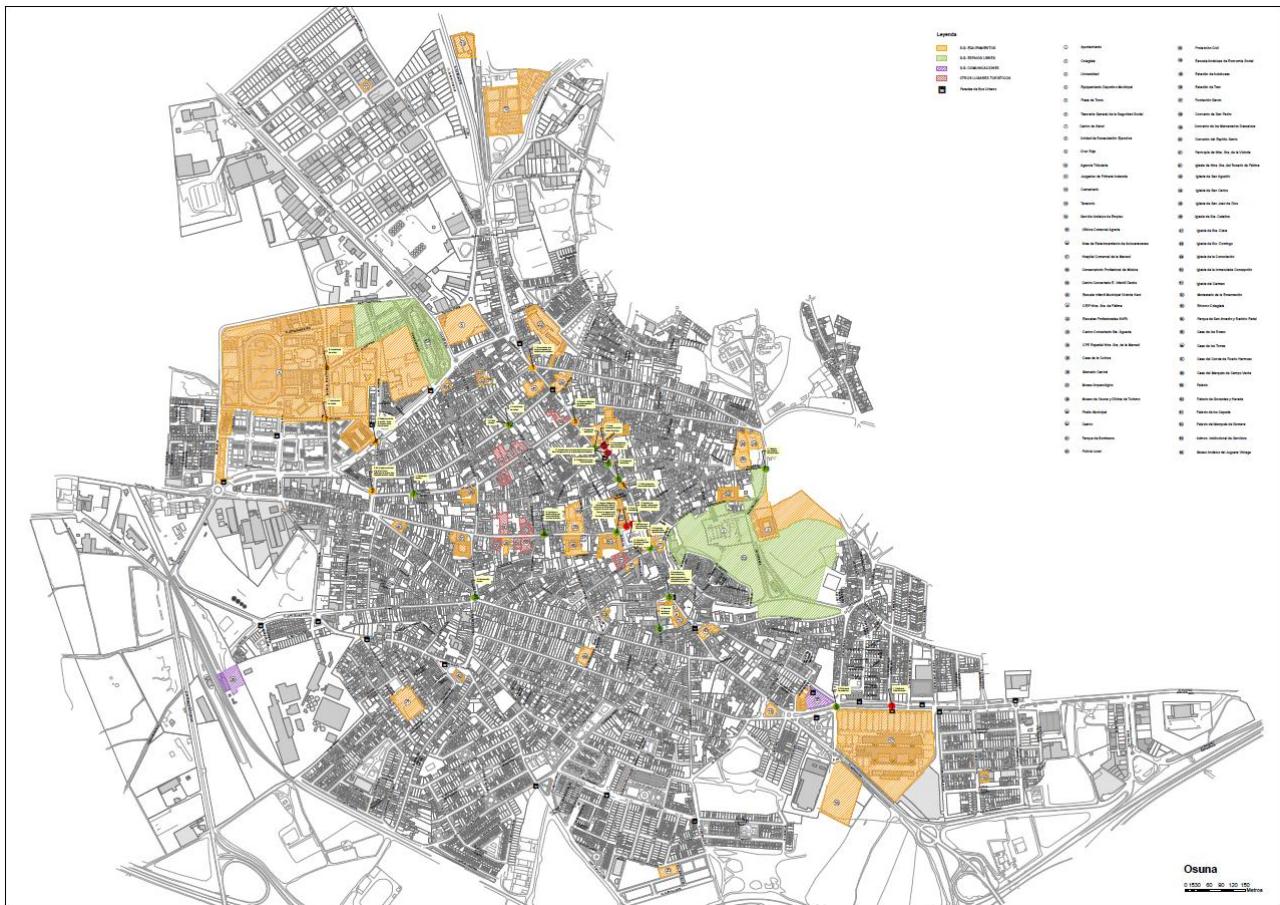


30: Recorrido realizado en el paseo vecinal. Fuente: COTESA.



31: Imágenes del paseo vecinal. Fuente: COTESA.

En la mesa taller de participación se han analizado todos los aspectos derivados del paseo, anotando las inquietudes y aportaciones de los diferentes colectivos y asociaciones que han participado en representación a la ciudadanía de Osuna. Se ha llevado a cabo un debate en torno a la accesibilidad del que se han extraído una serie de conclusiones que se recogen en un plano resumen.



32: Ventana del plano resumen resultado del taller de participación ciudadana. Fuente: COTESA.

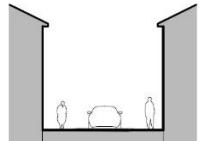
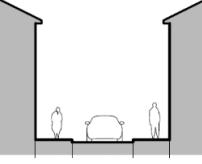
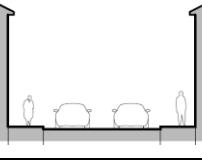
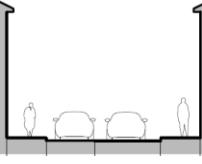
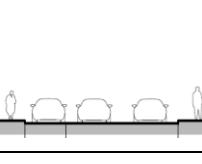
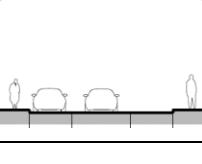
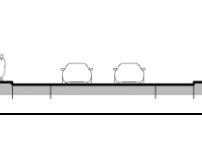
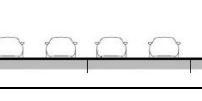


33: Imágenes de la mesa taller de participación. Fuente: COTESA.

## 6. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD

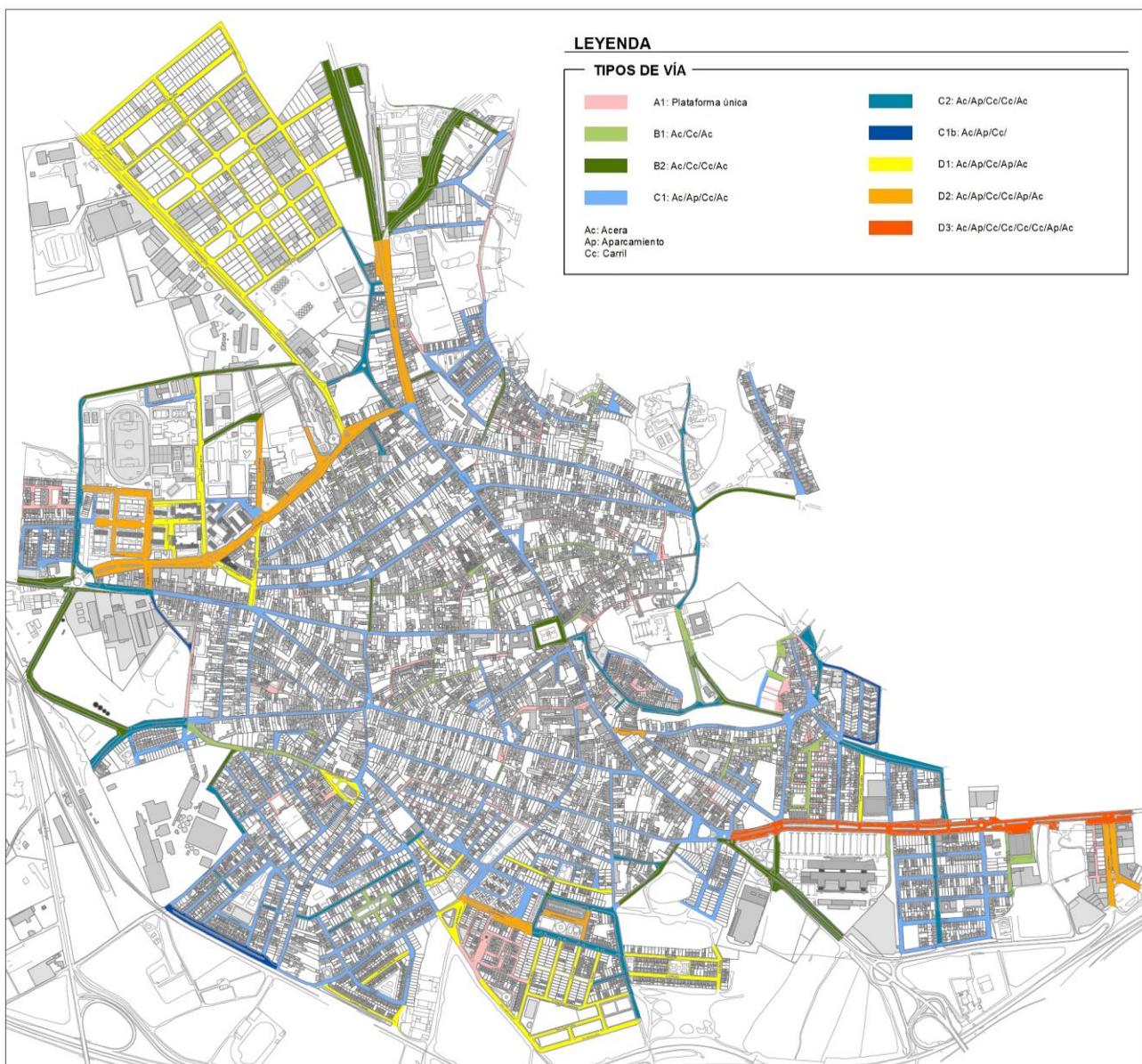
### 6.1. Análisis general del viario según su sección

Como un primer análisis del viario y los itinerarios peatonales de Osuna se ha tenido en cuenta la sección de las vías, según la siguiente clasificación:

TIPO	SECCIÓN	ANCHURA MÍNIMA	GRÁFICO
A1	Plataforma única	3,00 m.	
B1	Ac/Cc/Ac	6,60 m.	
B2	Ac/Cc/Cc/Ac	9,10 m.	
C1	Ac/Ap/Cc/Ac	9,20 m.	
C2	Ac/Ap/Cc/Cc/Ac	11,80 m.	
D1	Ac/Ap/Cc/Ap/Ac	11,00 m.	
D2	Ac/Ap/Cc/Cc/Ap/Ac	14,00 m.	
D3	Ac/Ap/Cc/Cc/Cc/Ap/Ac	20,00 m.	

\*Ac: Acera; Ap: Aparcamiento; Cc: Carril de circulación (un sentido).

Según las secciones del cuadro anterior, se ha analizado la situación real de las vías de Osuna objeto de estudio, los resultados se recogen el siguiente plano:



34: Ventana al plano de análisis de la sección real de las vías. Fuente: COTESA.

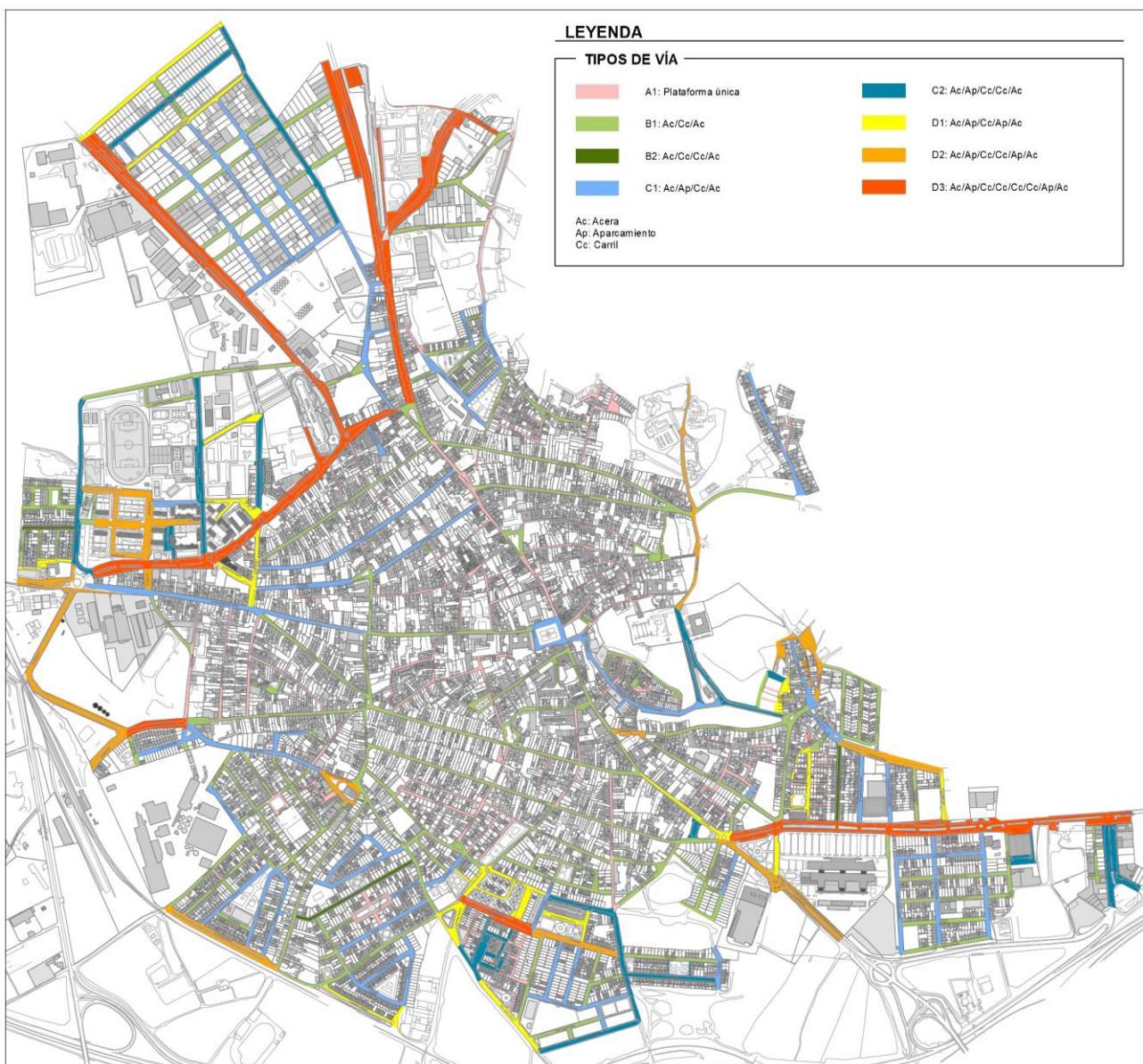
En el plano se observa que la mayoría de las vías del centro urbano y algunas barriadas se corresponden con el tipo C1, con aceras a ambos lados, una línea de aparcamientos y un carril en una sola dirección. En el casco histórico también podemos observar algunas calles de plataforma única, tipo A1, y calles del tipo B1, con aceras a ambos lados y un solo carril en una dirección, sin espacios para aparcamiento.

Tanto la calle Alfonso XII, al noroeste, como la Avenida Constitución, al sureste siendo los accesos principales al núcleo urbano cuentan con vías de dos carriles en ambas direcciones, líneas de aparcamiento a ambos lados de la calzada y aceras. La calle Alfonso XII con un carril para cada dirección mientras que la Avenida Constitución de dimensiones más holgadas cuenta con dos carriles para cada dirección y una zona central de tránsito peatonal ajardinada.

El resto de accesos secundarios al núcleo son calles de tipo B2, con aceras a ambos lados de la calzada y un carril para cada sentido de circulación.

Tanto en el polígono industrial El Ejido como en algunas calles de la corona residencial sur encontramos vías de tipología D1, con acera y zonas de aparcamiento a ambos lados de la calzada, pero con un solo carril, constituyendo calles de una única dirección.

Atendiendo al ancho de vía mínimo ideal para cada tipo de sección, se han analizado las vías objeto de estudio. Como resultado de este análisis se ha obtenido un plano con las secciones ideales que deberían tener cada calle para que las dimensiones de cada elemento de la vía (aceras, aparcamiento y carril) fueran las adecuadas.



35: Ventana al plano de análisis de la sección ideal de las vías. Fuente: COTESA.

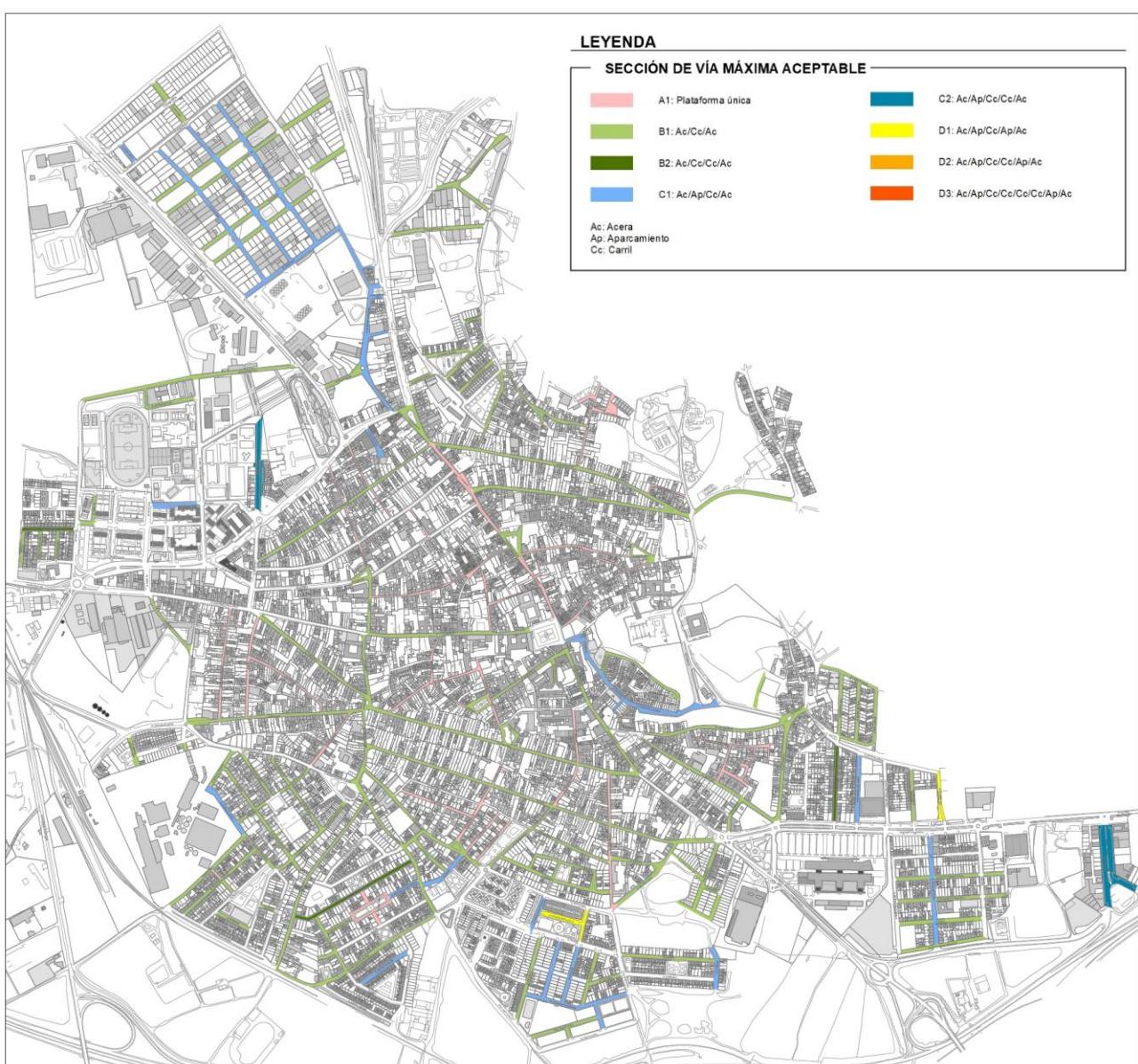
Según el plano con las secciones ideales para cada vía, se puede deducir que muchas de las calles del casco histórico, deberían ir a secciones de plataforma única, para garantizar unas dimensiones mínimas que permitieran la accesibilidad de los itinerarios peatonales. Otras muchas calles del centro urbano deberían limitarse a un carril, sin zonas de aparcamiento para poder ensanchar las aceras que actualmente no tienen las dimensiones mínimas adecuadas.

La mayoría de las calles del polígono industrial El Ejido o de la corona residencial sur con tipología real D1, deberían reducir el número de carriles o aparcamientos y pasar a secciones tipo B1 o C1 para aumentar las dimensiones de la acera.

Las avenidas están bien dimensionadas, ya que la sección real y la ideal coinciden o incluso como en el caso de la calle Alfonso XII tiene menos elementos de los que la sección ideal marca.

Por tanto, si comparamos ambos planos, el plano de las secciones reales y el plano de las secciones ideal se puede tener una idea general de las calles que necesitarán una reforma integral en el núcleo de Osuna. Algunas de estas reformas, además de cambiar la sección de la calle para favorecer la accesibilidad peatonal, también implicarían una reordenación global de la movilidad en el núcleo urbano. Por la complejidad que esto supondría se han llevado a cabo una serie de análisis más exhaustivos de los diferentes parámetros que ayuden a priorizar actuaciones que se describen en los apartados siguientes.

A continuación, se muestra el plano que compara la situación real y la ideal y marca las vías que deberían cambiar su sección y el tipo de **sección máxima** que debería tener cada vía, sin pretender ser la sección definitiva, ya que para cada caso la solución final puede ser otro tipo de sección que favorezca más la accesibilidad en los itinerarios peatonales, como el caso de la plataforma única o la peatonalización de calles.



36: Ventana al plano de análisis de las vías que deberían cambiar la sección. Fuente: COTESA.



## 6.2. Análisis de los principales parámetros de accesibilidad en itinerarios peatonales

### ■ Banda libre

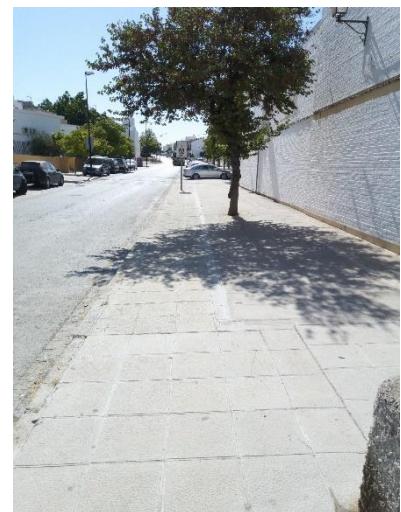
Un 23,49% de los itinerarios objeto de estudio, que se corresponde con más del 25% de la longitud analizada, cuentan con una anchura de banda libre inferior al 0,90m que provocan que sean completamente inaccesibles.

El 23,63% de los itinerarios analizados, correspondientes al 18,61 % de la longitud total estudiada, cuentan con una anchura de banda libre igual o superior a 1,80m tal y como establece la normativa urbanística.

El restante 52,87 % de los tramos no cumplen la anchura mínima definida.

Anchura de banda libre	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
> 1,80 m.	514	23,63%	1.9615,72	18,91%
1,80-1,50 m.	211	9,70%	9.721,90	9,37%
1,50-1,20 m.	240	11,03%	11.914,44	11,49%
1,20-0,90 m.	699	32,14%	55.625,07	34,34%
< 0,90 m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.3731,60</b>	<b>100,00%</b>

De manera general se observa que las zonas con itinerarios con anchuras libres mayores de 1,80 se concentran en los ámbitos de crecimiento contemporáneo, y a ambos lados de las vías principales (como calle Écija o Alfonso XII).



37: Ejemplos de itinerarios con anchura libre mayor que 1,80 m. Fuente: COTESA.

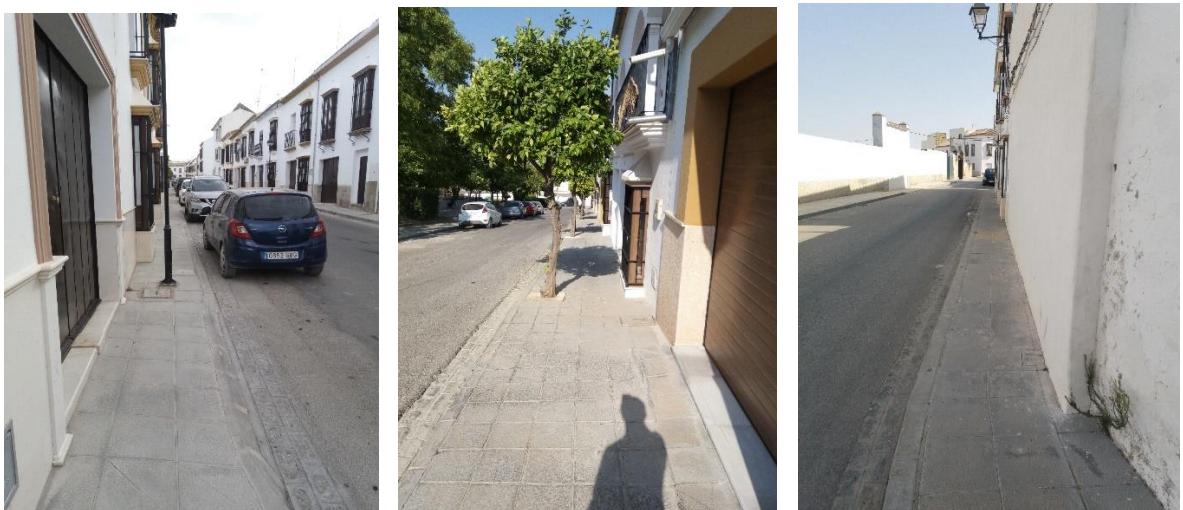


38: Ejemplos de itinerarios con anchura libre mayor que 1,80 m. Izquierda Vía Principal (Eje de crecimiento histórico) Calle Alfonso XII. Centro Zona de expansión contemporánea (años 1970-1980) Barriada Vera Cruz. Derecha Vía Principal (Eje de crecimiento histórico) Calle Écija. Fuente: COTESA.

Por el contrario, aquellas zonas del centro histórico que mantienen una configuración de vía segregada presentan en general acerados con anchuras libres muy inferiores a las mínimas exigidas por la normativa. Así mismo se encuentran vías con sección suficiente en ámbitos de crecimiento contemporáneo que, sin embargo, cuentan con acerados de anchura menor que 1,80 m.



Ejemplos de itinerarios con anchura libre menor que 1,80 m en el centro histórico. Fuente: COTESA.



Ejemplos de itinerarios con anchura libre menor que 1,80 m en ámbitos de crecimiento contemporáneo. Fuera de los límites del centro histórico. Fuente: COTESA.



39: Ventana al plano de análisis de segmentos. Anchura de banda libre. Fuente: COTESA.

Atendiendo a las características de la vía, cabría destacar dos situaciones:

- Calles segregadas, con secciones viarias de anchura inferior a 8 o 9 m. o cuyo trazado presenta estrechamientos y que, en general se ubican en el casco histórico. Estas calles cuentan con aceras de anchura libre inferior a 0,90 m. con una función más de protección de la edificación que para el tránsito peatonal. En este caso las actuaciones irán dirigidas, preferentemente, a ejecutar soluciones de plataforma única. Destaca el caso de las calles Carrera o Sevilla, entre otras con mucho tráfico, donde se da este tipo de situación y requiere una intervención preferente para solucionar el problema del tráfico y la accesibilidad.
- Calles que, teniendo una anchura superior a los 9 m, presentan itinerarios peatonales con bandas libres inferiores a 1,80 m. Estas vías se encuentran en las zonas de crecimiento contemporáneo y también, aunque en menor número, en vías del casco histórico. En este caso las propuestas de actuación irán dirigidas a un rediseño de la sección viaria que permitan incrementar el espacio destinado al peatón.

## ■ Estrechamientos

Más de un 67% de los segmentos analizados, que se corresponden con el 64,80% de la longitud total estudiada, no presentan estrechamientos de la banda libre en su recorrido. Un 8,60% cuenta con un estrechamiento y, de manera más puntual, existen tramos del itinerario con entre dos y 3 estrechamientos.

El 23,49% de los tramos analizados, que se corresponde 25,89% de la longitud total, son segmentos con banda libre inferior a 0,90 m., anchura que impide completamente el paso y que, además en muchas ocasiones, también cuentan con elementos que provocan estrechamientos aún mayores de la banda libre.

Número de estrechamientos	N.º de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Sin estrechamientos	1.460	67,13%	67.219,15	64,80%
1 estrechamiento	187	8,60%	8.806,09	8,49%
2 estrechamientos	15	0,69%	744,56	0,72%
3 estrechamientos	2	0,09%	107,34	0,10%
Banda libre < 0,90m.	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.7031,60</b>	<b>100,00%</b>

Analizando el impacto de los estrechamientos en función de la banda libre se observa como los estrechamientos no son muy habituales, sino más bien puntuales. El porcentaje de estrechamientos más alto en relación al total se produce tanto para la banda libre > 1,80 m, banda libre entre 1,80-1,50 m y banda libre entre 1,80-1,5 m para un estrechamiento y, cuya longitud total en cada caso está en torno a 3%.

Para el resto de casos de número de estrechamientos en relación a su banda libre los elementos no superan el 2,5%.

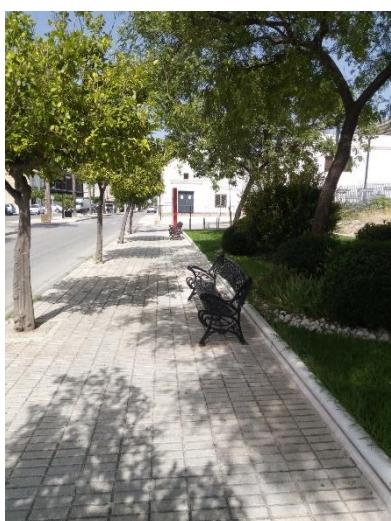
Número de estrechamientos	N.º de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
<b>Banda libre &gt; 1,80 m</b>	<b>514</b>	<b>23,63%</b>	<b>19.615,72</b>	<b>18,91%</b>
Sin estrechamientos	448	20,60%	16.943,84	16,33%
1 estrechamiento	59	2,71%	2.430,61	2,34%
2 estrechamientos	6	0,28%	201,51	0,19%
3 estrechamientos	1	0,05%	39,76	0,04%
<b>Banda libre 1,80 – 1,50 m.</b>	<b>211</b>	<b>9,70%</b>	<b>9.721,90</b>	<b>9,37%</b>
Sin estrechamientos	149	6,85%	6.862,61	6,62%
1 estrechamiento	57	2,62%	2635,43	2,54%
2 estrechamientos	5	0,23%	223,85	0,22%
<b>Banda libre 1,50 – 1,20 m.</b>	<b>240</b>	<b>11,03%</b>	<b>11.914,44</b>	<b>11,49%</b>
Sin estrechamientos	188	8,64%	9.341,07	9,01%
1 estrechamiento	48	2,21%	2.285,13	2,20%
2 estrechamientos	3	0,14%	220,65	0,21%
3 estrechamientos	1	0,05%	67,58	0,07%
<b>Banda libre 1,20 – 0,90 m.</b>	<b>699</b>	<b>32,14%</b>	<b>35.625,07</b>	<b>34,34%</b>
Sin estrechamientos	676	31,08%	34.097,42	32,87%
1 estrechamiento	22	1,01%	1.429,11	1,38%

2 estrechamientos	1	0,05%	98,55	0,10%
<b>Banda libre &lt; 0,90 m.</b>	<b>511</b>	<b>23,49%</b>	<b>26.854,48</b>	<b>25,89%</b>
Sin estrechamientos	510	23,45%	26.858,68	25,86%
1 estrechamiento	1	0,05%	25,80	0,02%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>15.288,44</b>	<b>100,00%</b>

En relación a la tipología de los estrechamientos detectados el porcentaje más alto, del 25% corresponde a elementos arquitectónicos o es debido al diseño inadecuado del viario, cerca le siguen los estrechamientos producidos por farolas con un 21,21% o señales con el 20,45%, destacan también los estrechamientos debidos a alcorques que representan más de un 9% del total al igual que los estrechamientos producidos por otras causas que no se especifican en la tabla. Otras causas que producen estrechamientos en menor medida son el mobiliario urbano (4,55%), armarios de instalaciones (4,55%), veladores (5,30%) o arbolado (0,76%).

Tipología estrechamiento	Número de estrechamientos	% de estrechamientos
Elemento arquitectónico o de diseño del viario	33	25,00 %
Señal	27	20,45 %
Farola o postes de la red eléctrica	28	21,21 %
Mobiliario	6	4,55 %
Armario	6	4,55 %
Velador	7	5,30 %
Alcorque	12	9,09 %
Árbol	1	0,76 %
Otro	12	9,09%
<b>Total general</b>	<b>132</b>	<b>100,00%</b>

Puede considerarse, por tanto, que aproximadamente más del 45% de estos elementos son actuaciones complejas dado que implican la modificación de infraestructuras o elementos de diseño urbano que suponen la ejecución de obras importantes y que es necesario contemplar en el marco de una solución global en cada una de las vías.



40: Estrechamientos debidos a mobiliario urbano, señales o arbolado. Fuente: COTESA.



41: Estrechamientos debidos a elementos de infraestructuras (farola, postes de la red eléctrica, elementos arquitectónicos, etc.) algunos de difícil remoción. Fuente: COTESA.

También es el caso de estrechamientos debidos al propio diseño del viario o elementos arquitectónicos. Esta última circunstancia, el propio diseño de las edificaciones provoca quiebros o salientes en la fachada que no han sido considerados en el diseño de la acera, provocando un estrechamiento en la misma.



42: Ventana al plano de análisis de segmentos. Estrechamientos. Fuente: COTESA.

## ■ Referencia de itinerario: Materialización de la línea de fachada, elemento de borde o pavimento guía

Casi el 54% de los tramos de la zona de uso peatonal evaluados presentan una correcta referencia del itinerario a través de la materialización de la línea de fachada o existencia de un elemento de borde.

Referencia de itinerario	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Con referencia	1.174	53,98%	56.751,03	54,71%
Referencia con dificultad	107	4,92%	5.138,10	4,95%
Referencia con desorientación	102	4,69%	4.542,03	4,38%
Sin referencia	281	12,92%	10.445,96	10,07%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.3731,60</b>	<b>100,00%</b>

Por el contrario, el 22,53% de los tramos no presentan esta referencia o no está correctamente formalizada, bien porque no existe o porque presenta elementos que la dificultan.



43: Tramos del acerado en los que el seguimiento del itinerario presenta dificultad por obstáculos o falta de borde. Fuente: COTESA.

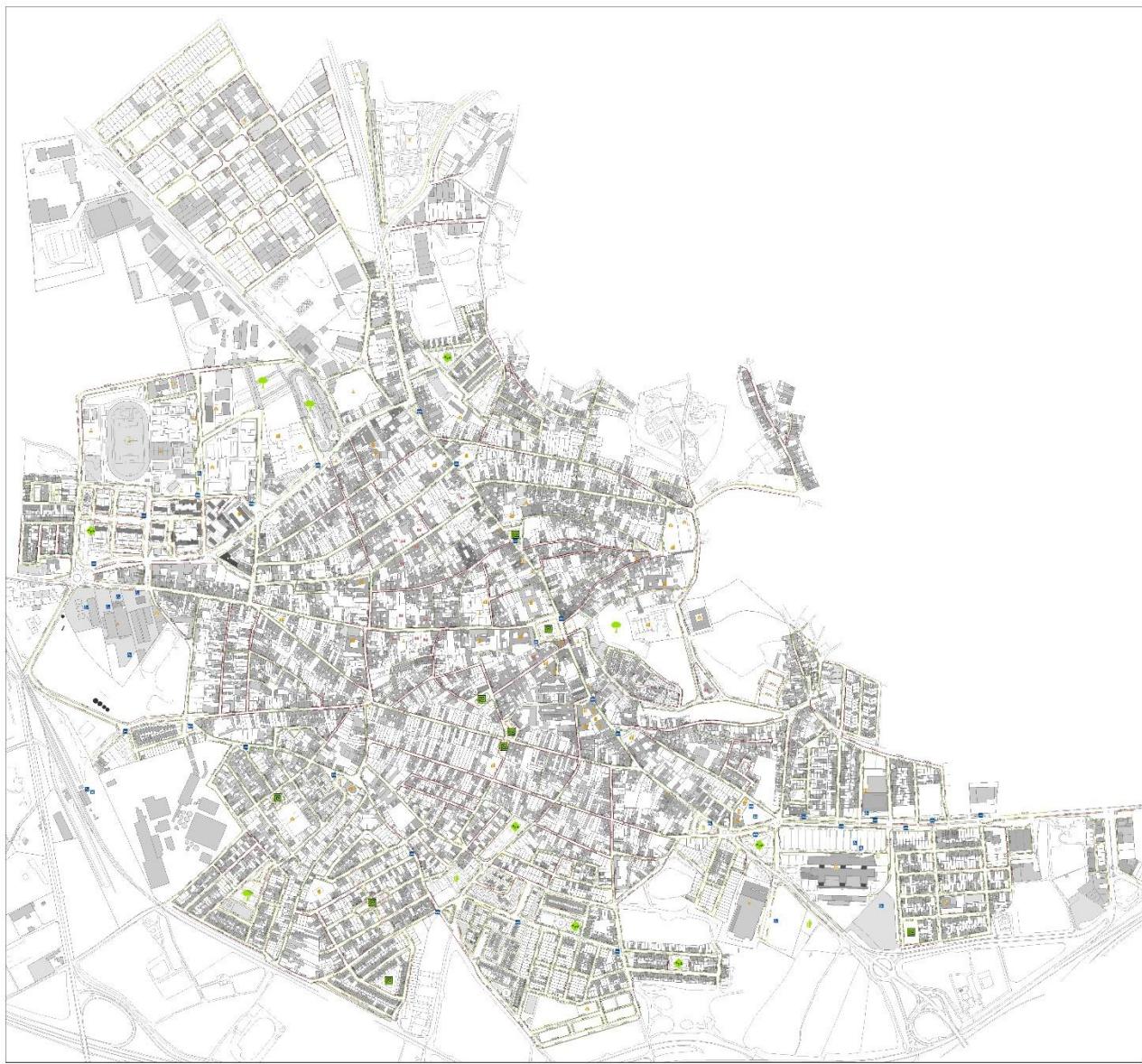
Los casos de no existencia de una correcta referencia del itinerario se localizan generalmente en zonas de crecimiento contemporáneo o más periféricas que cuentan con un tejido urbano menos consolidado (con solares y parcelas sin cerrar) o en los que se dan diseños distintos de la calle corredor típica de los cascos urbanos tradicionales, bloque abierto, retranqueos de la línea de fachada, espacios ajardinados, etc., en los que no siempre se materializa un elemento de borde que permita el seguimiento del itinerario.

Un ejemplo es el entorno abierto del recinto ferial, en la zona residencial con viviendas en bloque plurifamiliares y también en las áreas al sur y al este que se encuentran en desarrollo urbanístico actualmente con presencia de solares y parcelas sin edificar.



44: Tramos del acerado en los que no existe referencia del itinerario. Fuente: COTESA.

Un 23,50% de los elementos corresponden a tramos del acerado cuya anchura es inferior a 0,90 m. y que, conforme a la metodología definida para este estudio, se consideran inaccesibles. Sobre ellos deberán llevarse a cabo actuaciones de carácter estructural y completo que, entre otros aspectos, implicará la resolver adecuadamente el tratamiento de la referencia del itinerario.



45: Ventana el plano de análisis de referencia de itinerario. Fuente: COTESA.

## ■ Estado del pavimento

Desde el punto de vista de la accesibilidad algo menos de tres tercios de los pavimentos de los tramos del espacio peatonal (74,48%) son correctos conforme la normativa de accesibilidad, es decir duro, estable, no resbaladizo y sin resalte.

No obstante, más de un 25% de los tramos analizados presentan un pavimento no adecuado desde el punto de vista de la accesibilidad, de los cuales un 23,49% corresponde a segmentos en tramos de acerado con anchura libre inferior a 0,90 m y, por tanto, completamente inaccesibles, en los que las actuaciones que se desarrollen deberán realizar una transformación estructural y completa que, entre otros aspectos, implicará la modificación del pavimento.

Estado del pavimento	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
Bueno	1.620	74,48%	74.862,54	71,99%
Regular	20	0,92%	839,06	0,81%
Malo	24	1,10%	1.365,53	1,32%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

En general se trata de zonas puntuales que afectan un tramo, donde se dan piezas de pavimento sueltas, rotas, pequeños desniveles o suelo deslizante.



46: Ejemplos de zonas de pavimentos no acordes con los requisitos de accesibilidad. Fuente: COTESA.

Un ejemplo de pavimento deslizante aparece en la calle Carrera y fue uno de los obstáculos que se destacaron en la jornada de participación ciudadana. Las zonas con pavimento empedrado se encuentran mayoritariamente en el entorno anexo a la Colegiata, áreas con gran trascendencia histórica en el municipio. Por último, las zonas puntuales donde se han podido observar piezas del pavimento rotas y sueltas, se corresponden con itinerarios peatonales adyacentes a solares sin edificar que son utilizados para aparcamientos de vehículos. El tránsito regular de vehículos sobre este pavimento provoca su rotura precoz.



47: Ventana al plano de análisis de estado del pavimento. Fuente: COTESA.

## ■ Pendiente transversal

Casi un 70% de los tramos del espacio peatonal analizados presentan una pendiente transversal inferior al 2%, acorde por tanto con los requisitos de accesibilidad. Por el contrario, un 6,46% de todos los tramos analizados, presentan una pendiente transversal superior al 2% incumpliendo los requisitos de accesibilidad. Al igual que lo indicado en otros apartados existe un 25,89% de tramos del itinerario con banda libre inferior a 0,90 m. sobre los que es necesaria una intervención completa que, entre otras cuestiones, deberá atender al requisito de pendiente transversal.

Pendiente transversal	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
< 2%	1.565	71,95%	70.180,91	67,66%
> 2%	99	4,55%	6.696,22	6,46%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.3731,60</b>	<b>100,00%</b>

El 6,46% de los tramos con pendiente transversal excesiva se han identificado principalmente en dos zonas diferenciadas: por un lado, en la mayoría de las vías que conducen hasta la parte más elevada en altitud del municipio, debido a la existencia generalizada de vados que conectan las cocheras particulares con la calzada intentando reducir o aliviar el desnivel propio de estas vías. La materialización de estos vados provoca esta pendiente transversal excesiva en los itinerarios peatonales. Por otro lado, en la segunda zona donde predomina este obstáculo es en el polígono industrial ubicado al norte del municipio debido a su acerado en la mayoría de los casos inaccesible ( $< 0,90$  m) y la realización de vados para conectar las entradas y salidas de las naves industriales con la calzada anexa.



48: Tramos del acerado con pendiente transversal >2%. Fuente: COTESA.



49: Ventana al plano de análisis de la pendiente transversal. Fuente: COTESA.

## ■ Pendiente longitudinal

El 65,43 % de los tramos del espacio peatonal analizados presentan una pendiente longitudinal inferior al 6% indicado en la normativa. Por el contrario, el 11,08 % presentan una pendiente longitudinal superior al 6%, debido fundamentalmente a la orografía natural del municipio, ubicado sobre un leve promontorio natural de la Sierra Sur sevillana.

Un 23,49% corresponde a tramos del itinerario con anchura de banda libre menor a 0,90 m.

Pendiente longitudinal	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
< 6%	1.423	65,43%	64.042,93	61,74%
> 6%	241	11,08%	1.2834,20	12,37%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Los itinerarios peatonales en los que existe una pendiente longitudinal superior al 6% corresponden casi en su totalidad con las zonas más altas de Osuna; coincidiendo mayoritariamente con las zonas 3 y 6.1. de la propuesta de zonificación.



50: Tramos del acerado con pendiente longitudinal >6%. Fuente: COTESA.



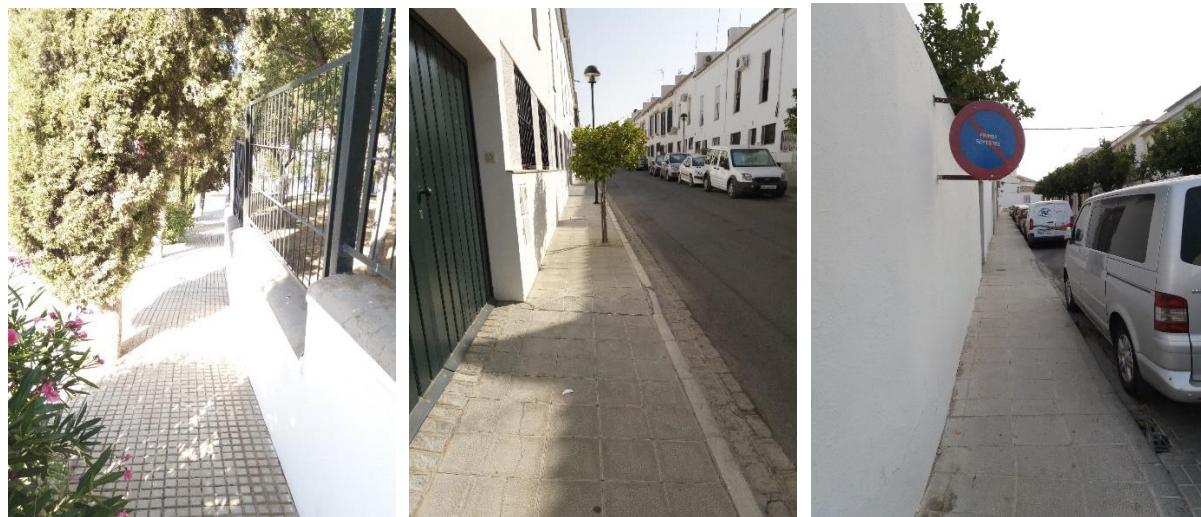
51: Ventana al plano de análisis de la pendiente longitudinal. Fuente: COTESA.

## ■ Altura libre

Se han detectado 73 segmentos con altura libre inferior a 2,20 m en zonas puntuales, debido a la ocupación del itinerario con ramas de árboles, señales u otros obstáculos situados junto a la acera.

Altura libre	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
>2,20 m.	1.591	73,15%	72.125,63	69,53%
<2,20 m.	73	3,36%	4.751,50	4,58%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Estos segmentos con una altura libre inferior a 2,20 m, se han localizado esporádicamente a lo largo de todo el municipio sobre todo en barrios residenciales con viviendas unifamiliares y acerado estrecho (1,20-1,50 m) que poseen implantaciones de arbolado de manera regular, como por ejemplo los barrios de El Granadillo, Cruz del Humilladero o Buenos Aires. Algun segmento aislado posee como obstáculo algunas señales que limitan la altura libre, aunque son meramente residuales.



52: Ejemplos de itinerarios con altura libre <2,20 debido a las ramas de los árboles. Fuente: COTESA.



53: Ventana al plano de análisis de la altura libre. Fuente: COTESA.

## ■ Iluminación

No se han detectado segmentos con condiciones de iluminación no adecuadas.

## ■ Seguridad

Sólo 9 segmentos de todos los analizados con banda libre superior a 0,90m cuentan con condiciones de seguridad inadecuadas. El 23,49% restante se trata, principalmente, de tramos en calles segregadas con aceras con banda libre inferior a 0,90 m, completamente inaccesibles o que obligan al peatón a transitar por la calzada, suponiendo una clara situación de inseguridad.

<b>Seguridad</b>	<b>Núm. De Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud total</b>	<b>% de longitud</b>
Correcto	1.655	76,09%	76.390,25	73,64%
No correcto	9	0,41%	486,87	0,47%
Banda libre < 0,90m	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Estos 9 segmentos en los que se dan situaciones de inseguridad, corresponden con segmentos que se localizan en zonas de entrada y salidas para aparcamientos y sobre los que se produce un elevado trasiego de vehículos; suponiendo para el peatón situaciones de inseguridad ciudadana.



54: Tramos con situaciones de inseguridad para el peatón. Fuente: COTESA.



55: Ventana al plano de análisis de segmentos. Seguridad. Fuente: COTESA.

## ■ Ocupación de la vía

El 71,49% de los segmentos analizados no cuentan con situaciones de ocupación del espacio peatonal.

Del 28,51% restante, el 5,02% supone todos los segmentos que albergan algún tipo de ocupación y el 23,49% son tramos en los que la banda libre es inferior a 0,90 m. y, por tanto, son completamente inaccesibles.

Ocupación de la vía	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Sin ocupación	1.555	71,49%	74.157,72	71,48%
Con ocupación	109	5,02%	5207,32	5,01%
Banda libre < 0,90 m	511	23,49%	26.854,47	25,88%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Estas situaciones se producen, principalmente, por elementos comerciales o terrazas de hostelería que invaden el espacio destinado para el itinerario peatonal. No se trata de terrazas autorizadas sino todo el conjunto de elementos complementarios (mesas altas junto a los accesos, sillas, cartelería, etc.) que suele instalarse en este tipo de establecimientos junto a la fachada, lo que dificulta el seguimiento del itinerario, provoca estrechamientos y situaciones de inseguridad si no son fácilmente detectables. También la instalación de macetas o elementos de particulares en el espacio público dificulta la accesibilidad.



56: Ejemplos de ocupación del itinerario peatonal. Fuente: COTESA.

Dentro del parámetro de ocupación de segmentos, se puede establecer un patrón repetitivo de dos tipos de ocupación. Por un lado, la ocupación por veladores y comercios que aparecen sobre todo cercana a las grandes vías de articulación como son las calles Carrera, Alfonso XII o Avenida de la Constitución; mientras que la ocupación de itinerarios por aparcamientos se repite constantemente en algunas vías de plataforma única como la calle Martos, Hornillos, Santa Clara o el barrio de El Granadillo.



57: Ventana al plano de análisis de segmentos. Ocupación. Fuente: COTESA.

## ■ Obstáculos

El 16,37% de los tramos de itinerarios analizados cuentan con obstáculos en su recorrido. Más del 60% restantes se corresponde con tramos sin obstáculos (60,14%) y mientras que los tramos con anchura libre inferior a 0,90 m. y que, por tanto, constituyen en sí mismos un obstáculo en todo su recorrido suman en total el 23,49 % de todos los elementos analizados.

Obstáculos	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Sin obstáculos	1.308	60,14%	57.538,86	55,47%
Con obstáculos	356	16,37%	19.338,26	18,64%
Banda libre < 0,90m.	511	23,49%	26.854,48	25,89%
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Las principales tipologías de obstáculos detectadas son vados para el acceso de vehículos a garajes que invaden la totalidad del itinerario peatonal. Este hecho provoca pendientes transversales y superficies alabeadas que son muy problemáticas para personas con discapacidad motriz.

También se han detectado numerosos obstáculos debidos a elementos salientes en fachada (escalones, rampas, elementos de protección de esquinas), veladores o aparcamientos que invaden el itinerario peatonal, dificultando el seguimiento de la fachada y provocando estrechamientos.



58: Obstáculos en itinerarios. Fuente: COTESA.



59: Ventana al plano de análisis de obstáculos del itinerario. Fuente: COTESA.

## 6.3. Análisis de los principales parámetros de accesibilidad en cruces

### ■ Anchura

El 44,95% de los cruces analizados cuentan una anchura superior a 1,80 m exigidos por la normativa, coincidiendo la mayor parte con los situados en las vías principales del municipio. El 5,49% de todos los cruces, se han considerado totalmente inaccesibles (< 0,90m).

Anchura	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
> 1,80 m.	392	44,95%	3.942,92	50,43%
1,80 – 1,50 m.	136	15,60%	1.293,69	16,62%
1,50 – 1,20 m.	97	11,12%	851,69	10,94%
1,20 – 0,90 m.	173	19,84%	1.285,77	16,52
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



60: Cruces de anchura superior a 1,80 m., si bien en algunos casos cuentan con otras carencias. Fuente: COTESA.

El hecho de no existir físicamente un cruce configurado como tal no implica que, en la práctica, este no exista. En este sentido, al menos en las intersecciones entre vías se debe considerar que, con el objeto de garantizar la continuidad de los itinerarios peatonales (Artículo 5.4 y artículo 19.1 de la Orden TMA/851/2021), existe un cruce del itinerario peatonal con el vehicular y así se ha identificado en el desarrollo de este trabajo.

En caso de haber tratado únicamente como cruces aquellos físicamente configurados se habrían dado la situación de islas de itinerarios peatonales sin comunicación entre sí.

También se ha detectado la falta de cruces señalizados o señalizados de manera insuficiente.



61: Calles de cruces con anchura inferior a 0,90m. o inexistentes. Fuente: COTESA.



39: Ventana al plano de análisis de cruces. Anchura. Fuente: COTESA.

## ■ Paso elevado

El 8,02 % de los cruces estudiados poseen paso elevado. Siendo la gran mayoría (83,49%) los que no tienen paso elevado. Estos 70 cruces que poseen paso elevado se ubican en las calles principales del municipio. Estos 70 cruces que poseen paso elevado se ubican en las vías principales del municipio, con el fin de calmar las altas velocidades de tránsito elevado de vehículos. Algunas de estas vías son la calle Alfonso XII, María de la Cueva o la Avenida de la Constitución.

Paso elevado	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Con paso elevado	70	8,02%	647,30	8,32%
Sin paso elevado	728	83,49%	6.708,76	86,19%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



40: Ejemplos de cruces con paso elevado. Fuente: COTESA.



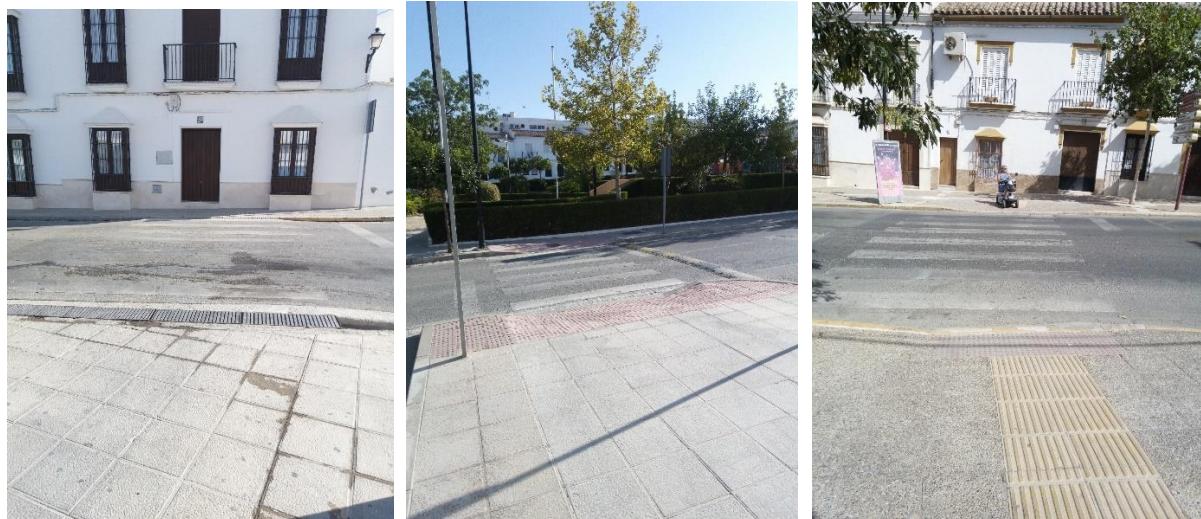
41: Ventana al plano de análisis de cruces. Paso elevado. Fuente: COTESA.

## ■ Vados peatonales

El 41,97% de los vados estudiados se encuentra correctamente ejecutado con un rebaje inferior a 1 cm. Un 49,55%, presentan resalte o desniveles, de ellos más del 35% son debidos a desniveles superiores a 8% que dificultan gravemente la accesibilidad y un 8,49%, en la situación descrita en el apartado anterior de inexistencia física del cruce.

Vado	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Rebajado (0-1 cm.)	366	41,97%	3336,09	42,86%
Resalte (1-8 cm.)	123	14,11%	1082,93	13,91%
Desnivel (>8 cm.)	309	35,44%	2937,04	37,74%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7783,31</b>	<b>100,00%</b>

La mayoría de los vados identificados que se encuentran correctamente ejecutados se ubican en las vías principales del municipio o en barriadas residenciales de reciente ejecución, como son Las Autonomías, Huerto de los Padres o el barrio de Fátima recientemente ejecutado y mejor adaptado en base a la accesibilidad del espacio público.



42: Ejemplos de cruces con vados correctamente ejecutados (rebajado entre 0-1cm). Fuente: COTESA.



43: Ejemplos de vados sin señalizar y con resaltes o desniveles superiores a 1 cm Fuente: COTESA.



44: Ventana al plano de análisis de cruces. Vados. Fuente: COTESA.

## ■ Coherencia: Vados enfrentados

Conforme a la metodología empleada en este informe se entiende por coherencia en un cruce cuando los vados se sitúan de manera enfrentada uno al otro, o en caso de que los vados no estén enfrentados exista un pavimento de encaminamiento que dirija al peatón en la dirección adecuada.

Sin tener en cuenta los cruces inexistentes o de anchura < 0,90m. (8,49%), la mayoría del resto de cruces (más del 89%) si tienen una coherencia, sólo 37 de los cruces analizados no tienen vados enfrentados y por tanto no tienen coherencia.

Coherencia	Nº de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Vados enfrentados	761	87,27%	6.937,22	89,13%
Vados no enfrentados	37	4,24%	418,84	5,38%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



62: Cruces con vados no enfrentados. Fuente: COTESA.

Como se acaba de detallar, la falta de coherencia en los cruces es algo muy residual en todo el municipio; uno de los cruces identificados con falta de coherencia, se pudo ver *en situ* durante la jornada de participación ciudadana y está ubicado en la confluencia de las calles Carrera, Aguilar y San Cristóbal con la Plaza Cervantes.

## ■ Señalización horizontal

Casi el 50% de los cruces analizados no cuentan con señalización horizontal, unos 430 del total de 872.

Este tipo de señalización es, quizás, el elemento que permite una identificación clara de un cruce por parte de todos los usuarios de la vía (peatones y vehículos) y que otorga seguridad en tanto en cuanto concede de manera clara la prioridad al peatón. Por lo tanto, la situación en cuanto a este parámetro tan importante, es deficitaria a nivel general en el municipio.

Tal y como se indica en apartados anteriores, un 88% de los cruces tienen una anchura inferior a 0,90 m. o no existe ningún elemento que permita identificarlos físicamente más allá de la necesidad de continuidad del itinerario peatonal.

Señalización horizontal	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Existe	368	42,20%	3543,26	45,52%
No existe	430	49,31%	3812,80	48,99%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7783,31</b>	<b>100,00%</b>

La falta de señalización horizontal en los cruces se da de manera generalizada por todo el municipio y en muchos casos en cruces con los vados correctamente ejecutados, sin destacar ninguna zona en especial.



63: Ejemplos de cruces sin señalización horizontal. Fuente: COTESA.



64: Ejemplos de cruces con señalización horizontal. Fuente: COTESA.



65: Ventana al plano de análisis de cruces. Señalización horizontal. Fuente: COTESA.

## ■ Señalización vertical

En el caso de la señalización vertical, los porcentajes de elementos analizados son más diferentes que con la horizontal, sólo el 30,96% de los cruces estudiados poseen señalización vertical, existiendo un porcentaje mayor al 60% de los cruces que no poseen este tipo de señalización. El resto de cruces se trata de cruces que o bien tienen una anchura inferior a 0,90 m. o no existe ningún elemento que permita identificarlos físicamente más allá de la necesidad de continuidad del itinerario peatonal.

Señalización vertical	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Existe	270	30,96%	2.577,29	33,11%
No existe	528	60,55%	4.778,77	61,40%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>

La falta generalizada de señalización vertical en los cruces se produce mayoritariamente en el interior de los barrios residenciales y en algunas vías peatonales del centro histórico. La gran mayoría de cruces ubicados en las principales vías de conexión (Alfonso XII, María de la Cueva o Avenida de la Constitución) cuentan con señalización vertical.



66: Ejemplos de cruces con señalización vertical. Fuente: COTESA.



67: Ventana al plano de análisis de cruces. Señalización vertical. Fuente: COTESA.

## ■ Pavimentos podotáctiles

En relación a la existencia de pavimentos podotáctiles de advertencia puede indicarse que la situación es en general deficiente, ya que solo poseen este tipo de pavimento de advertencia para personas con discapacidad visual, el 38,30% de todos los cruces analizados. También se debe de matizar que del resto de cruces con anchura superior a 0,90 m (53,21%), 28 de ellos, poseen este tipo de pavimento, pero no se encuentra normalizado conforme a la normativa.

Pavimento de advertencia	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Pavimento normalizado	334	38,30%	3.062,25	39,34%
Pavimento diferenciado	28	3,21%	248,52	3,19%
Pavimento inexistente	436	50,00%	4.045,30	51,97%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>

La falta de pavimento podotáctil se da de manera generalizada en todo el municipio tanto en las vías principales de mayor tránsito vehicular como en zonas alejadas del centro histórico como dentro de los límites del centro.



45: Ejemplos de cruces que no presentan pavimento podotáctil de advertencia. Fuente: COTESA.



45: Ejemplos de cruces que presentan pavimento podotáctil de advertencia. Fuente: COTESA.



44: Ventana al plano de análisis de cruces. Pavimento de advertencia. Fuente: COTESA.

En el caso del pavimento de guía, el 77,75% de los cruces analizados no cuentan con el pavimento normalizado que indica la normativa (pavimento de acanaladura) ni con otro pavimento diferenciado de encaminamiento, aunque no se encuentre normalizado; existiendo solo 120 cruces en todo el municipio que posean este tipo de pavimento, aunque con algunas carencias en su ejecución.

Pavimento guía	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de Longitud
Pavimento normalizado	120	13,76	1.185,17	15,23
Pavimento inexistente	678	77,75%	6.170,89	79,280%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>

La ausencia de este tipo de pavimento podotáctil es aún más acusada en Osuna. Las zonas donde se ubican la mayoría de cruces ejecutados con este tipo de pavimento, son el barrio de Fátima, la zona residencial en

bloque de la Barriada de Andalucía y algunos cruces de la Avenida de la Constitución, en estas tres áreas se han realizado actuaciones recientemente para introducir este tipo de pavimento.



46: Ejemplos de cruces que presentan pavimento guía. Fuente: COTESA.

No obstante, tal y como se indica en apartados anteriores, el 8,49% de los cruces tienen una anchura inferior a 0,90 m. o no existe ningún elemento que permita identificarlos físicamente más allá de la necesidad de continuidad del itinerario peatonal.

En estos elementos será necesaria una intervención completa que implica su completo rediseño y la incorporación de los pavimentos podotáctiles de advertencia y de acanaladura normalizados.



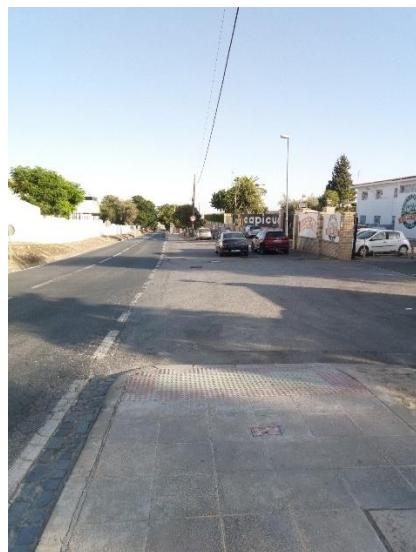
44: Ventana al plano de análisis de cruces. Pavimento guía. Fuente: COTESA.

## ■ Isleta

En el 90,48 % de los cruces analizados se han detectado que la existencia de isletas no es necesaria, ésta clara mayoría se justifica porque en el municipio de Osuna existen muy pocas vías con más de dos carriles de circulación, siendo innecesario este tipo de elemento de protección para los peatones en las zonas de cruces.

Isleta	Núm. De Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
No es necesaria	789	90,48%	7203,48	92,55%
Existe y es correcta	2	0,23%	18,57	0,24%
Existe, pero no es correcta	5	0,57%	69,00	0,89%
No existe y es necesaria	2	0,23%	65,00	0,84%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7783,31</b>	<b>100,00%</b>

Se han identificado en Osuna sólo dos cruces en los que es necesaria la ejecución de una isleta para conectar correctamente dos itinerarios peatonales muy distantes entre sí. Uno de ellos es en la zona residencial del este en torno al Hospital y el otro en la zona industrial del norte junto al cementerio municipal.



52: Ejemplos de cruces con ausencia de isletas necesarias. Fuente: COTESA.



44: Ventana al plano de análisis de cruces. Isleta. Fuente: COTESA.

## ■ Seguridad

Se ha analizado la seguridad de los cruces identificados, considerando que la gran mayoría de cruces, concretamente el 87,84% presentan unas condiciones adecuadas de seguridad atendiendo a parámetros como la visibilidad, ausencia de obstáculos, tiempos de cruce, etc.

Seguridad	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
Correcto	766	87,84%	7.004,32	89,99%
No correcto	32	3,67%	351,75	4,52%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	22	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>

El 12,16% restante puede considerarse que no presenta unas condiciones adecuadas de seguridad, bien porque, no existe un cruce físicamente identificable o bien porque, principalmente, existen obstáculos o el acerado no avanza lo suficiente como para garantizar la visibilidad sobre los vehículos que utilizan la calzada.



68: Ejemplos de cruces inseguros. Fuente: COTESA.

Los cruces identificados con situaciones de inseguridad para el peatón se ubican principalmente en las vías de mayor importancia y concretamente en puntos claves dentro de las mismas. Estas situaciones de inseguridad, se hacen presentes por la falta de visibilidad por parte del peatón y conductores de vehículos a la hora de cruzar alguna vía; o por la falta de señalización horizontal y vertical en puntos de tránsito elevado del tráfico rodado. Algunos de los cruces identificados con falta de seguridad se ubican en el Arco de la Pastora, calle Carrera, Plaza de Consolación o Plaza Salitre.



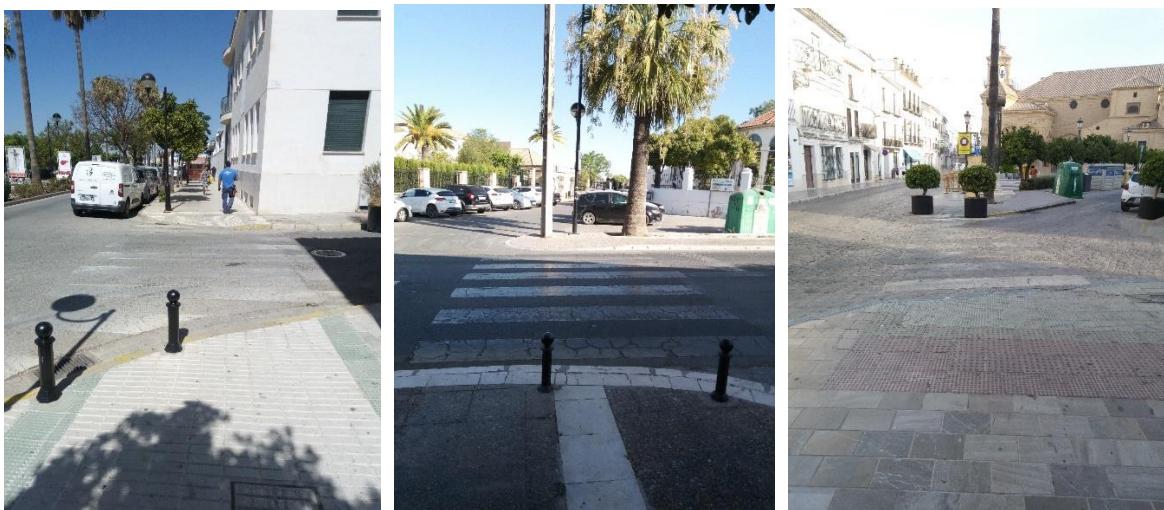
69: Ventana al plano de análisis de cruces. Seguridad. Fuente: COTESA.

## ■ Obstáculos

El 20,75% de los cruces analizados contienen algún tipo de obstáculos que dificultan el itinerario peatonal, como, por ejemplo: bolardos, rejillas, pendiente excesiva, etc.

Obstáculos	Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud total	% de longitud
Con obstáculos	181	20,75%	1.481,95	19,04%
Sin obstáculos	617	70,75%	5.506,69	75,47%
Cruce inexistente o anchura < 0,90 m.	74	8,49%	427,25	5,49%
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>

De los 181 cruces que se han identificado con algún obstáculo, la gran mayoría corresponden con cruces situados en áreas de pendiente excesiva, dentro de los límites de la Zona 3 y 6.1.



53: Ejemplos de cruces con algunos obstáculos. Fuente: COTESA.



70: Ventana al plano de análisis de cruces. Obstáculos. Fuente: COTESA.

## 6.4. Grado de accesibilidad general de la red de itinerarios

En los apartados anteriores se han analizado de manera individual los parámetros que definen la accesibilidad de los itinerarios peatonales. El presente capítulo permite establecer una valoración general de la accesibilidad a través del indicador de grado de accesibilidad, tanto para el caso general de accesibilidad universal como, de manera específica, para los diferentes tipos de discapacidad.

### ■ Accesibilidad universal

Analizada de manera general la accesibilidad de los itinerarios peatonales y sus cruces sobre el espacio vehicular es posible concluir que no existen elementos accesibles que cumplan en su totalidad con el conjunto de parámetros normativos que los definen como tal.

Así, más del 69% de los elementos analizados son inaccesibles mientras que algo más del 30% restante se reparte prácticamente a partes iguales entre elementos con grado practicable alto, medio o bajo.

Grado de Accesibilidad Universal		Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud	% de Longitud
Accesible		0	0%	0	0%
No Accesible	Practicable alto	292	9,58%	11.836,71	10,21%
	Practicable medio	323	10,60%	11.821,25	10,60%
	Practicable bajo	321	10,53%	10.815,19	9,70%
	Inaccesible	2111	69,28%	77.491,77	69,49%
<b>Total general</b>		<b>3.047</b>	<b>100,00%</b>	<b>111.514,91</b>	<b>100,00%</b>

En el caso de segmentos (tramos del itinerario sobre el espacio destinado a los peatones) la situación es ligeramente mejor que en el caso del análisis global, con un 13,43% en situación de practicable alto, si bien más del 63% de segmentos son completamente inaccesibles.

Segmentos		Núm. de Elementos	% de Elementos	Longitud	% de Longitud
Grado de Accesibilidad Universal					
Accesible		0	0%	0	0%
No Accesible	Practicable alto	292	13,43%	11.386,71	10,98%
	Practicable medio	323	13,01%	11.424,71	11,01%
	Practicable bajo	220	10,11%	9.824,73	9,47%
	Inaccesible	1.380	63,45%	71.095,46	68,54%
<b>Total general</b>		<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

Esta situación de no accesibilidad es especialmente grave en el caso de los cruces donde el 83,83% son inaccesibles bien porque el propio cruce no reúne las condiciones de accesibilidad definidas por la normativa o bien por su inexistencia. Es este último aspecto el especialmente relevante.

<b>Cruces</b> <b>Grado de Accesibilidad Universal</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		0	0,00%	0,00	0,00%
No Accesible	Practicable alto	0	0,00%	0,00	0,00%
	Practicable medio	40	4,59%	396,54	5,09%
	Practicable bajo	101	11,58%	990,46	12,73%
	Inaccesible	731	83,83%	6.396,31	82,18%
<b>Total general</b>		<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



56: Ventana al plano de análisis de grado de accesibilidad. Accesibilidad universal. Fuente: COTESA.

## ■ Movilidad reducida

Atendiendo a aquellos parámetros que afectan a la discapacidad motriz leve (movilidad reducida) es posible identificar un 21,30% de elementos accesibles. Proporción prácticamente equiparada a los elementos completamente inaccesibles (21,73%).

<b>Grado de Accesibilidad Movilidad reducida</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	649	21,30%	20.511,24	18,39%
No Accesible	Practicable alto	575	18,87%	13.353,90
	Practicable medio	315	10,34%	12.203,72
	Practicable bajo	846	27,77%	37.270,46
	Inaccesible	662	21,73%	28.175,60
<b>Total general</b>	<b>3.047</b>	<b>100,00%</b>	<b>111.514,91</b>	<b>100,00%</b>

Tal y como se ha señalado en el apartado anterior la situación específica de los segmentos es algo peor que la situación global, con tan solo un 18,99% de elementos (14,66% de la longitud total evaluada) accesibles y además los elementos inaccesibles, un 35,95% de elementos (el 40,29% de la longitud total) y practicables bajo, un 26,11% (el 26,52 % de la longitud total) representan más del 60% del total de los segmentos analizados.

<b>Segmentos</b> <b>Grado de Accesibilidad Movilidad reducida</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	413	18,99%	15.204,22	14,66%
No Accesible	Practicable alto	178	8,18%	7.699,13
	Practicable medio	234	10,76%	11.520,97
	Practicable bajo	568	26,11%	27.512,89
	Inaccesible	782	35,95%	41.794,40
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

En el caso de los cruces, casi el 50% de los mismos son inaccesibles con un 49,20% del total.

El resto de categorías de cruces tanto accesibles como no accesibles, están equilibradas con un porcentaje cercano entre todas ellas, pudiéndose destacar a la baja los cruces no accesibles (practicables medio) con tan sólo un 9,40% del total.

<b>Cruces</b> <b>Grado de Accesibilidad Movilidad reducida</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	126	14,45%	1211,83	15,57%
No Accesible	Practicable alto	111	12,73%	1108,46
	Practicable medio	82	9,40%	736,86
	Practicable bajo	124	14,22%	951,63
	Inaccesible	429	49,20%	3774,53
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7783,31</b>	<b>100,00%</b>



57: Ventana al plano de análisis de grado de accesibilidad. Movilidad reducida. Fuente: COTESA.

### ■ Discapacidad motriz (silla de ruedas)

Atendiendo a los parámetros que afectan a la accesibilidad para el caso de la discapacidad motriz (silla de ruedas) puede indicarse que únicamente un 17,69% de los elementos corresponde a elementos accesibles, mientras que el 82,30% restante son elementos no accesibles de los cuales casi el 40% son completamente inaccesibles.

Es una situación de menor accesibilidad que para el caso de movilidad reducida, algo lógico si tenemos en cuenta que las exigencias y requisitos de accesibilidad son mayores para la discapacidad motriz que implica el uso de silla de ruedas.

<b>Grado de Accesibilidad Discapacidad motriz (silla de ruedas)</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	539	17,69%	16.416,05	14,72%
<b>No Accesible</b>	Practicable alto	289	9,48%	8.807,58
	Practicable medio	316	10,37%	12.257,83
	Practicable bajo	692	22,71%	28.464,52
	Inaccesible	1211	39,74%	45.568,93
<b>Total general</b>	<b>3.047</b>	<b>100,00%</b>	<b>111.514,91</b>	<b>100,00%</b>

En el caso de los segmentos el porcentaje de elementos accesibles es ligeramente superior, con un 18,99%.

En el caso de los elementos no accesibles se incrementan ligeramente los porcentajes de los elementos practicables, pero se mantiene un porcentaje considerable, casi un 36% de segmentos inaccesibles.

<b>Segmentos</b> <b>Grado de Accesibilidad</b> <b>Discapacidad motriz (silla de ruedas)</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	413	18,99%	15.204,22	14,66%
<b>No Accesible</b>	Practicable alto	178	8,18%	7.699,13
	Practicable medio	234	10,76%	11.520,97
	Practicable bajo	568	26,11%	27.512,89
	Inaccesible	782	35,95%	41.794,40
<b>Total general</b>	<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

La situación de los cruces, como para todos los tipos de discapacidad analizados, es peor que los segmentos casi con el 50% de elementos inaccesibles.

<b>Cruces</b> <b>Grado de Accesibilidad</b> <b>Discapacidad motriz (silla de ruedas)</b>	<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible	126	14,45%	1.211,83	15,57%
<b>No Accesible</b>	Practicable alto	111	12,73%	1.108,46
	Practicable medio	82	9,40%	736,86
	Practicable bajo	124	14,22%	951,63
	Inaccesible	429	49,20%	3.774,53
<b>Total general</b>	<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



58: Ventana al plano de análisis de grado de accesibilidad. Discapacidad motriz (silla de ruedas). Fuente: COTESA.

## ■ Discapacidad visual

Tal y como se ha indicado en el apartado de metodología los parámetros que inciden de manera prioritaria en la accesibilidad para la discapacidad visual son diferentes de aquellos que inciden en la discapacidad motriz. Atendiendo a ello puede indicarse que únicamente el 11,49% de los elementos (equivalente al 12,33% de la longitud de itinerarios analizada) puede ser considerado accesible. El 88,51% restante es no accesible, con un 11,65% practicable alto, pero aún un 32,56% inaccesible.

<b>Grado de Accesibilidad Discapacidad visual</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		350	11,49%	13749,09	12,33%
No Accesible	Practicable alto	355	11,65%	13743,60	12,32%
	Practicable medio	391	12,83%	12679,17	11,37%
	Practicable bajo	959	31,47%	33843,10	30,35%
	Inaccesible	992	32,56%	37499,95	33,63%
<b>Total general</b>		<b>3047</b>	<b>100,00%</b>	<b>111514,91</b>	<b>100,00%</b>

De manera particularizada, en el caso de los segmentos, aumenta el porcentaje de elementos accesibles (16,09%) o practicable alto (14,39%) y disminuye el porcentaje de elementos inaccesibles (30,34%).

<b>Segmentos</b> <b>Grado de Accesibilidad Discapacidad visual</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		350	16,09%	13749,09	13,25%
No Accesible	Practicable alto	313	14,39%	13328,25	12,85%
	Practicable medio	242	11,13%	11211,93	10,81%
	Practicable bajo	610	28,05%	30391,66	29,30%
	Inaccesible	660	30,34%	35050,67	33,79%
<b>Total general</b>		<b>2175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103731,60</b>	<b>100,00%</b>

Los cruces, de manera similar a otros tipos de discapacidad analizados, presentan un grado de accesibilidad significativamente inferior, no existiendo ningún cruce accesible y tan solo 42 cruces practicables alto para la discapacidad visual y un porcentaje considerable, más del 38,07%, completamente inaccesible.

<b>Cruces</b> <b>Grado de Accesibilidad Discapacidad visual</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		0	0,00%	0,00	0,00%
No Accesible	Practicable alto	42	4,82%	415,35	5,34%
	Practicable medio	149	17,09%	1467,24	18,85%
	Practicable bajo	349	40,02%	3451,44	44,34%
	Inaccesible	332	38,07%	2449,28	31,47%
<b>Total general</b>		<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7783,31</b>	<b>100,00%</b>



59: Ventana al plano de análisis de grado de accesibilidad. Discapacidad visual. Fuente: COTESA.

## ■ Discapacidad cognitiva

Desde el punto de vista de la accesibilidad para la discapacidad cognitiva no existen ningún elemento completamente accesible. Más de la mitad de los elementos analizados, casi un 50,57% de los elementos son completamente inaccesibles, mientras que un 17,95% no es accesible, pero es practicable bajo. Esta circunstancia es debida a diversos factores como la inexistencia de un sistema completo y coherente de señalización y comunicación, la existencia de numerosas zonas sin cruces físicamente configurados o, en caso de haberlos, escasamente señalizados y la situación de numerosas vías de tráfico segregado con acerados inaccesibles, provocando numerosas situaciones de inseguridad.

El viario estructurante de la trama urbana (avenidas de ronda y acceso en las zonas de ensanche contemporáneo y calles del casco histórico), a pesar de una cierta continuidad en el trazado y homogeneidad en el tratamiento y diseño urbano (mobilario urbano, pavimentación, etc.), presentan numerosos elementos (obstáculos, situaciones de ocupación, interrupciones, etc.) que distorsionan y dificultan la comprensión de estos espacios públicos y su papel en la estructura urbana.

<b>Grado de Accesibilidad Discapacidad cognitiva</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		0	0,00%	0	0,00%
No Accesible	Practicable alto	563	18,48%	19.968,88	17,91%
	Practicable medio	396	13,00%	11.575,66	10,38%
	Practicable bajo	547	17,95%	14.892,42	13,35%
	Inaccesible	1.541	50,57%	65.077,96	58,36%
<b>Total general</b>		<b>3.047</b>	<b>100,00%</b>	<b>111514,91</b>	<b>100,00%</b>

La situación de los tramos del espacio peatonal (segmentos), es idéntica al caso general con la inexistencia de segmentos completamente accesibles para la discapacidad cognitiva. Siendo el 55,77% de segmentos analizados completamente inaccesibles.

<b>Segmentos</b> <b>Grado de Accesibilidad Discapacidad cognitiva</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		0	0,00%	0	0,00%
No Accesible	Practicable alto	511	23,49%	19.449,74	18,75%
	Practicable medio	211	9,70%	9.728,91	9,38%
	Practicable bajo	240	11,03%	11.886,38	11,46%
	Inaccesible	1.213	55,77%	62.666,58	60,41%
<b>Total general</b>		<b>2.175</b>	<b>100,00%</b>	<b>103.731,60</b>	<b>100,00%</b>

En el caso de los cruces se da la situación más deficiente, derivada principalmente de la inexistencia física del cruce. No hay cruces accesibles, contando con un 37,61% de los 872 analizados que son completamente inaccesibles.

<b>Cruces</b> <b>Grado de Accesibilidad Discapacidad cognitiva</b>		<b>Núm. de Elementos</b>	<b>% de Elementos</b>	<b>Longitud</b>	<b>% de Longitud</b>
Accesible		0	0,00%	0,00	0,00%
No Accesible	Practicable alto	52	5,96%	519,14	6,67%
	Practicable medio	185	21,22%	1.846,74	23,73%
	Practicable bajo	307	35,21%	3.006,05	38,62%
	Inaccesible	328	37,61%	2.411,38	30,98%
<b>Total general</b>		<b>872</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.783,31</b>	<b>100,00%</b>



60: Análisis de grado de accesibilidad. Discapacidad cognitiva Fuente: COTESA.

## 6.5. Grado de accesibilidad medio del ámbito de estudio

Se proporciona, en este apartado, una valoración de la accesibilidad media del ámbito de estudio. Para ello se utilizará el indicador de **grado de accesibilidad medio**, en porcentaje, donde 100% indicaría que todos los elementos son accesibles y 0% que todos los elementos son inaccesibles y valores intermedios para las situaciones de practicable alto, medio o bajo.

Otros factores de ponderación son el nivel de complejidad de la trama de itinerarios (relación entre número de elementos y su longitud) o la consideración de los cruces como elemento clave para dotar de continuidad a la red.

Así, para los diferentes tipos de discapacidad se obtienen los siguientes valores medios:

Tipo de discapacidad	% de Longitud
Discapacidad movilidad reducida.	27,34 %
Discapacidad motriz (silla de ruedas).	20,81 %
Discapacidad visual	18,44 %
Discapacidad cognitiva.	12,70 %
<b>Accesibilidad universal</b>	<b>8,15 %</b>

Se observa como el valor mayor se da en el caso de la discapacidad de movilidad reducida (27,34%), cuyos requerimientos son menores que el caso de la movilidad en silla de ruedas. Los peores valores se obtienen para la discapacidad visual y sobre todo para la discapacidad cognitiva, fruto de unos itinerarios peatonales sin referencia de itinerario, sin pavimentos podotáctiles, ni semáforos sonoros y con numerosos factores de inseguridad o falta de continuidad.

Todo ello nos conduce a una valoración global de la accesibilidad universal del 8,15%, muy baja.

## 6.6. Accesibilidad en la comunicación: Itinerarios preferentes

---

Bajo el parámetro de itinerario preferente se identifican aquellos tramos del espacio peatonal incluidos bajo el ámbito de influencia de un sistema de señalización y orientación y diseño del espacio público que permitan reconocerlos como los elementos principales del viario, organizadores y estructurantes de la movilidad peatonal.

De manera similar al parámetro de itinerario preferente utilizado en los segmentos, en el caso de los cruces se identifican, aquellos cruces situados bajo el ámbito de influencia de un sistema de señalización y orientación y diseño del espacio público (mobilario urbano, pavimentos, etc.) que permitan reconocerlos como los elementos principales del viario, organizadores y estructurantes de la movilidad peatonal.

Respecto al sistema de señalización y comunicación, el Artículo 40 de la Orden TMA/851/2021, establece que todo itinerario peatonal accesible deberá tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los diferentes espacios y equipamientos de interés. Esta 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.

Para cada una de las tipologías de elementos que configuran el sistema de comunicación accesible de Osuna se realiza un análisis bajo o una triple perspectiva:

- Análisis General Tipológico sobre dotación y elementos
- Análisis Específico de Diseño de continentes y contenidos
- Análisis Técnico de Instalación, Control y Mantenimiento

### 6.6.1. SEÑALIZACIÓN DIRECCIONAL DE PUNTOS DE INTERÉS

---

Salvo alguna excepción muy puntual, se podría afirmar que no existe en Osuna señalización direccional dirigida a los peatones para orientar a los turistas en los puntos de decisión sobre los itinerarios adecuados (más cortos o más accesibles) que no tienen por qué coincidir con los itinerarios óptimos para los vehículos.

Sin poder analizar el diseño o la ubicación, se deja constancia únicamente sobre la dotación inexistente, siendo reseñable de que se trata de un municipio con trama urbana compleja y varios lugares de gran interés turístico difíciles de localizar.

### 6.6.2. SEÑALIZACIÓN DE CALLES

---

#### 6.6.2.1. SEÑALIZACIÓN DE NOMBRES DE CALLE

No existe una homogeneidad en la señalización de los nombres de calles y plazas de Osuna, detectándose varias tipologías:

##### ■ Azulejería de letras

En este caso se utilizan azulejos para disponer una letra en cada uno de ellos. Se trata de rotulación oscura sobre fondo blanco. El tamaño de la rotulación resulta adecuado, aunque no hay contraste entre los azulejos y muchas de las edificaciones, con paramentos de color blanco. La tipografía utilizada, sin ser óptima (no es recta, de palo) es bastante legible.



71: Calles señalizadas con azulejería de letras. Fuente: COTESA.

### ■ Placa de mosaico de azulejos

En este caso, aunque se utilizan azulejos, estos son únicamente un fondo para una rotulación independiente de los mismos. La cenefa perimetral colabora con el contraste y fácil identificación de la placa. Sin embargo, la tipografía utilizada presenta en algunos casos caracteres excesivamente juntos, dificultando la lectura.



72: Calle señalizadas con placa de mosaicos de azulejos. Fuente: COTESA.

## ■ Altorrelieve sobre placa del mismo color

Casi como excepción cabe señalar la señalización con letras en altorrelieve sobre placa de mismo color. Es obvio que el contraste es un gran problema, más allá de que la tipografía sea clara. La Calle Cristo es un claro ejemplo de ello con la utilización del color negro, o la calle Sor Ángela de la Cruz igualmente, pero en color blanco.



73: Calles señalizadas con altorrelieves sobre placas del mismo color. Fuente: COTESA.

## ■ Rotulación singular

En la Glorieta de Alfonso XII se encuentra una señalización de identificación de la plaza con una rotulación singular y caracteres muy juntos cuya lectura no resulta fácil para algunos lectores. La identificación también resulta más difícil al tratarse de un modelo diferente, no homogeneizado, con el de resto de calles de la ciudad.



74: Calle señalizada con rotulación singular. Fuente: COTESA.

### 6.6.2.2. SEÑALIZACIÓN DE NÚMEROS DE FINCA/PORTAL

En general es reseñable que la inmensa mayoría de propiedades disponen de placa con número identificativo de la finca, por lo que dotación se considera adecuada. En cuanto a la ubicación la mayoría se sitúan sobre la puerta de entrada, con algunas excepciones en el lateral. La identificación suele ser buena con alguna excepción por cableado o balcón que dificulta parcialmente la visión.

En cuanto al diseño se aprecia cierta variedad, con varios modelos, casi todos en azulejo cerámico. La mayoría de los casos presentan fondo blanco con rotulación en azul, resultando más fáciles de identificar aquellos que disponen de cenefa perimetral, ya que genera contraste respecto a la propia fachada, que en la mayoría de los casos es blanca. Los casos de azulejos con fondo azul y rotulación blanca resultan más fáciles de identificar y leer. Hay algún caso de placa blanca con rotulación en relieve blanco que resulta de difícil lectura.



75: Señalización de números de finca/portal. Fuente: COTESA.

Sobre el contenido parece más claro cuando aparece únicamente el número, sin la palabra “casa” o sin la abreviatura “nº” ya que se resta espacio y limita el tamaño de la letra. La tipografía en general es adecuada y el tamaño algo ajustado



76: Señalización de números de finca/portal. Fuente: COTESA.



77: Señalización de números de finca/portal. Fuente: COTESA.

## 6.6.3. SEÑALIZACIÓN EN PUNTOS DE CRUCE

### 6.6.3.1. SEÑALIZACIÓN CON SEMÁFOROS

En Osuna no existe señalización con semáforos en los ninguno de los puntos de cruce peatonal, por lo que no existe una ayuda para las personas que desean cruzar. Esta medida aplicada en avenidas de considerable anchura es una referencia buena de apoyo para personas mayores, con discapacidad cognitiva y para todos en general.

### 6.6.3.2. SEÑALIZACIÓN VERTICAL EN PUNTOS DE CRUCE SIN SEMÁFOROS.

En cuanto a la señalización de puntos de cruce peatonal es significativa la práctica inexistencia (o en cualquier caso dotación muy deficiente) de señalización vertical, y la rotulación en calzada se dispone únicamente en algunos casos. Es significativo que en varios de los cruces analizados la rotulación de calzada está en mal estado por lo que su identificación (tanto para peatones como conductores) resulta más compleja.



78: Señalización vertical en puntos de cruce o ausencia de ella. Fuente: COTESA.



79: Señalización vertical en puntos de cruce o ausencia de ella. Fuente: COTESA.

## 6.6.4. SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN EN TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.6.4.1. SEÑALIZACIÓN DE IDENTIFICACIÓN DE PARADA DE AUTOBÚS URBANO

La identificación de las paradas de autobús urbano se realiza en muchos casos con una señalización vertical, aunque en los casos en los que se dispone marquesina no se dispone dicha señalización, entendiendo que el propio elemento es suficiente para identificar la parada.

Es reseñable algún caso de puntos de parada sin identificación alguna, esto produce una situación problemática para usuarios no locales que no conocen bien la localización exacta de las paradas actuales. Si bien existe una aplicación móvil donde se recogen tanto los puntos de parada como la información sobre horarios e itinerarios, sería adecuado que esta información también pudiera estar disponible en la vía pública.



80: Señalización de paradas de bus urbano o ausencia de ella. Fuente: COTESA.

#### 6.6.4.2. INFORMACIÓN SOBRE LÍNEAS Y HORARIOS

La información sobre líneas, sentido y horarios en las paradas es inexistente, en la vía pública. Si bien hay una aplicación que recoge toda esta información sería adecuado también indicarlo en las propias paradas de la vía pública.

### 6.6.4.3. IDENTIFICACIÓN E INFORMACIÓN EN PARADAS DE TAXI

La señalización de paradas de taxi está más enfocada a un tema de respeto de espacio de aparcamiento dirigido a los conductores (ej. señal de prohibido aparcar excepto taxi) que una señalización vertical que permita una fácil identificación a los peatones. Más allá de eso tampoco existe información sobre teléfono o similar para solicitar el servicio en caso de que no haya ningún taxi en la parada.



81: Señalización en paradas de taxi. Fuente: COTESA.

### 6.6.5. INFORMACIÓN EN ÁREAS DE JUEGO Y EJERCICIO

---

#### 6.6.5.1. INFORMACIÓN SOBRE EDADES DE USO, NORMAS, EMERGENCIAS...

En las áreas de juego infantil, la información que se ofrece es variada. En la mayoría de los casos se opta por señalización escrita con información combinada sobre edad de uso, normas e información de emergencias. Es reseñable el escaso contraste de la tipografía (borde negro y fondo transparente).

En algún otro caso sí se opta por la utilización de pictogramas, así como un mayor contraste en el contenido (rotulación blanca sobre fondo verde oscuro).

En cuanto a la información en zona de ejercicio Biosaludable es reseñable el uso de dibujos, aunque la tipografía explicativa tiene un tamaño pequeño y el cartel está ubicado en un lugar con difícil aproximación (bordillo, cambios de plano...)



82: Información en áreas de juego y ejercicio. Fuente: COTESA.

## 6.6.6. INFORMACIÓN TURÍSTICA

### 6.6.6.1. TÓTEM O CARTEL INFORMATIVO SOBRE RECURSO TURÍSTICO (IGLESIA, MUSEO...)

Existe información sobre los principales recursos turísticos a la entrada de los mismos. No hay homogeneidad en los mismos, existiendo varios modelos que se van repitiendo. En uno de los casos se trata de un pequeño cartel sobre un poste con el nombre del recurso, una foto y una breve descripción. En la mayoría de los casos resulta alto para leer.

En otros casos se trata de un panel apoyado sobre fachada o cierre con nombre, descripción, imágenes, dibujos (ej. plano de planta) ... En estos casos el texto también resulta algo pequeño considerando la distancia de lectura.

También existe algún tótem informativo sobre recursos próximos (ej. Lagunas de Osuna) con una imagen y una breve información, aunque muchas veces insuficiente para poder llegar hasta el destino concreto.

Por último, en algunos casos se presentan carteles informativos con un nombre indicativo, pero sin ninguna información adicional (ej. "Ruta de Washington Irving", ej. "Osuna ciudad de artesanos")



83: Señalización de la información turística. Fuente: COTESA.

## 6.6.7. INFORMACIÓN URBANA A TURISTAS

### 6.6.7.1. MAPAS URBANOS

En la actualidad hay nueve mapas urbanos:

<b>1</b>	<b>Avda. La Constitución – Rte. “El Molino”</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✗
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✗
Altura de lectura adecuada	✗
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✗
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



<b>2</b>	<b>Avda. La Constitución – Edificio Universidad</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✓
Altura de lectura adecuada	✓
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✓
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✓



<b>3</b>	<b>Plaza Mayor</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✗
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✗
Altura de lectura adecuada	✗
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✗
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



<b>4</b>	<b>Plaza Mayor -Ayuntamiento-</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✓
Altura de lectura adecuada	✗
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✓
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



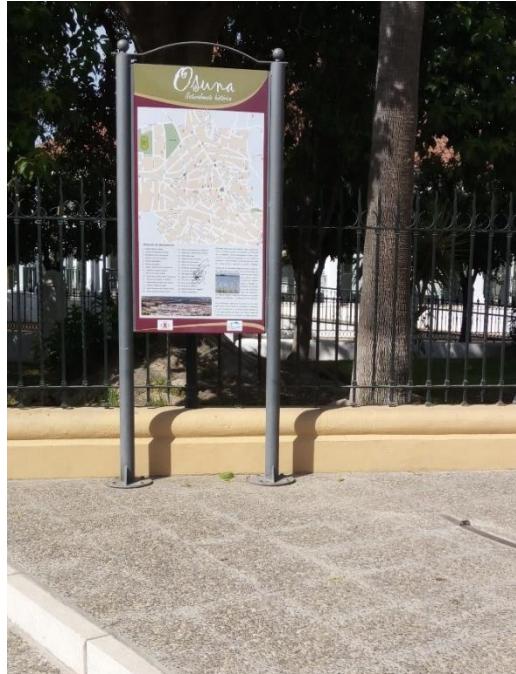
<b>5</b>	<b>Iglesia Colegial de Ntra. Sra. de la Asunción</b>	
Fácil identificación	✓	
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓	
Sin obstruir el paso a peatones	✓	
Fácil de detectar con bastón	✓	
Altura de lectura adecuada (incl.)	✗	
Contraste adecuado	✓	
Sin brillos ni reflejos	✓	
Tamaño de rotulación suficiente	✓	
Con apoyo en imágenes	✓	
Utilización de pictogramas	✗	
Con texto en Braille	✗	
Con acceso a Audioguía o LSE	✗	



<b>6</b>	<b>Plaza Cervantes</b>	
Fácil identificación	✗	
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✗	
Sin obstruir el paso a peatones	✗	
Fácil de detectar con bastón	✗	
Altura de lectura adecuada	✗	
Contraste adecuado	✓	
Sin brillos ni reflejos	✓	
Tamaño de rotulación suficiente	✗	
Con apoyo en imágenes	✓	
Utilización de pictogramas	✗	
Con texto en Braille	✗	
Con acceso a Audioguía o LSE	✗	



<b>7</b>	<b>Parque San Arcadio</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✓
Altura de lectura adecuada	✗
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✓
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



<b>8</b>	<b>Barrio El Granadillo</b>
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✓
Altura de lectura adecuada	✗
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✗
Con apoyo en imágenes	✓
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



9	Glorieta de El Olivo
Fácil identificación	✓
Fácil aproximación (sin obstáculos)	✓
Sin obstruir el paso a peatones	✓
Fácil de detectar con bastón	✓
Altura de lectura adecuada	✓
Contraste adecuado	✓
Sin brillos ni reflejos	✓
Tamaño de rotulación suficiente	✓
Con apoyo en imágenes	✓
Utilización de pictogramas	✗
Con texto en Braille	✗
Con acceso a Audioguía o LSE	✗



De este análisis se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- **Diversidad de Contenidos:**

En realidad, tras la idea de “mapa urbano” en este caso se agrupan varios formatos y diferentes contenidos, que responden a tres objetivos diferentes:

Plano de callejero urbano con puntos de interés turístico -en diferentes formatos- (nº 1 al nº 4, nº 6, nº 7 y nº 9)

Vista panorámica con identificación fotográfica de lugares históricos (nº 5)

Rutas cicloturistas de Osuna (nº 8)

- **Localización adecuada:**

Su ubicación se corresponde con lugares frecuentados por los turistas y además se disponen en diferentes partes del municipio, no sólo en el centro urbano, lo cual se corresponde realmente con su objetivo de poder ayudar a la orientación desde diferentes sitios de la ciudad.

- **Diversidad en la accesibilidad respecto su instalación**

Mientras que algunos de los elementos permiten una aproximación fácil, en otros casos la aproximación se complica o resulta imposible ante la existencia de elementos urbanos que obstaculizan el paso.

Por otra parte, aunque la mayoría no tienen proyección al suelo, la ubicación en algunos casos próxima a un bordillo o con otro elemento inferior (ej. papelera) facilita la detección para las personas con bastón. Esta circunstancia sin embargo puede limitar también la aproximación frontal en silla de ruedas.

- **Dificultad de altura o inclinación de lectura**

Casi todos los elementos están dispuestos a gran altura lo que precisa de una posición erguida y una talla mínima para poder leer con facilidad el contenido. Los usuarios de sillas de ruedas, niños o personas de talla baja pueden tener grandes dificultades para su lectura.

- **Figura – Fondo adecuados**

Los planos y los textos tienen un contraste adecuado. Se evitan las superficies brillantes que pueden dificultar la lectura, así como la rotulación sobre imágenes o fondos irregulares.

- **Rotulación adecuada**

En general se utiliza una tipografía de palo o fácil de leer. Los tamaños de la rotulación parecen adecuados en función de las distancias estimadas de lectura.

- **Diferente utilización de imágenes y pictogramas.**

Mientras que en muchos casos hay un apoyo en las imágenes (dibujos o fotos de elementos históricos de la ciudad) el uso de pictogramas es prácticamente inexistente, perdiendo por tanto la oportunidad de informar sobre otros servicios de interés para el turista.

- **Sin alternativa de otros canales y medios accesibles**

En general no se aprovecha la tecnología (ej. códigos QR, Navilens u otros) para poder acceder a audioguías o información sonora para personas con discapacidad visual.

Por otra parte, tampoco se aprovecha la tecnología para acceder a información o descripciones en Lengua de Signos Española.

## 6.6.8. TECNOLOGÍA E INFORMACIÓN URBANA

---

En Osuna en general no se utilizan tecnologías de información urbana o encaminamiento (códigos QR, códigos Navilens, etc....) para facilitar la accesibilidad de los peatones o los turistas.

## 6.7. Análisis de los principales equipamientos y lugares turísticos

La mayoría de los equipamientos se concentran en el eje norte sur que va desde la c/Carrera – c/Asistente Arjona – c/San Agustín – c/Capitán y continúa por la Avda. Constitución donde se encuentra el Hospital Comarcal. Al tratarse de las calles del eje histórico de Osuna, son vías con una sección de un solo carril y zonas de aparcamiento lo que hace que muchas de las aceras no alcancen las dimensiones mínimas para cumplir la normativa de accesibilidad. No es el caso de la Avda. Constitución que al ser una vía de más reciente construcción sigue otros estándares y dimensiones.

Además de en este eje, muchos de los equipamientos docentes y deportivos se concentran en el polígono deportivo-docente en el noroeste del núcleo urbano. Fuera de este polígono, algunos de los equipamientos docentes se encuentran en edificios del casco histórico, dos ejemplos con un entorno poco accesible son: el Centro concertado Santa Ángela por ubicarse en la zona céntrica de Osuna con existencia de desniveles o banda libre < a 0,90 m para el acceso por su entrada principal o el edificio principal de la Universidad de Osuna ubicado en la zona más alta del municipio y, por lo tanto, con situaciones de pendiente longitudinal excesiva en su entorno.



84: Izquierda, acceso al colegio Sta. Ángela. Derecha, acceso a la Universidad. Fuente: COTESA.

La presencia de desniveles, la existencia de banda libre < a 0,90 metros, la excesiva pendiente longitudinal, el pavimento muy deslizante o la inexistencia de pavimento guía, son algunos de los parámetros a mejorar en el acceso más inmediato a las zonas de especial interés cultural y turístico que se encuentran en el centro histórico.

De los equipamientos administrativos, podemos destacar la Oficina Comarcal Agraria y los Juzgados de Primera Instancia como edificios con mejores condiciones de accesibilidad que el resto de edificios, pues la mayoría están situados en el casco histórico de Osuna donde predominan numerosos obstáculos al ser el entramado urbano más antiguo que existen en el municipio. Algunos de estos obstáculos son: desniveles, banda libre < 0,90 m en acerado, inexistencia de vados o pasos sobrelevados, inexistencia de pavimento de encaminamiento, etc. Una situación parecida ocurre con los equipamientos asistenciales, solo el Cuartel de la Guardia Civil o el Tanatorio cumplen unas condiciones mínimas de accesibilidad que el resto de edificios, con accesos de banda libre > 1,80 metros o inexistencia de desniveles no.



85: Izquierda, acceso a los Juzgados. Derecha, acceso a la Oficina Comarcal Agraria. Fuente: COTESA.

En las zonas comerciales, para la accesibilidad de personas con movilidad reducida no existen desniveles o estrecheces significativas en el itinerario de acceso, pero son zonas de desorientación para personas con discapacidad visual o cognitiva al prescindir de señalización adecuada.

En cuanto a los principales equipamientos sanitarios, el Centro de Salud se ubica en la zona céntrica del municipio, en el acceso al mismo se identifican algunas características que dificultan la accesibilidad como son la banda libre < a 0,90 metros, pavimento deslizante o la inexistencia de pavimento guía para la conducción de personas con discapacidad visual. Por otro lado, el entorno del Hospital Comarcal de la Merced posee mayor amplitud de banda libre en los accesos peatonales, pero también se identifica la falta de elementos que sirvan de guía a las personas con discapacidad visual o cognitiva.



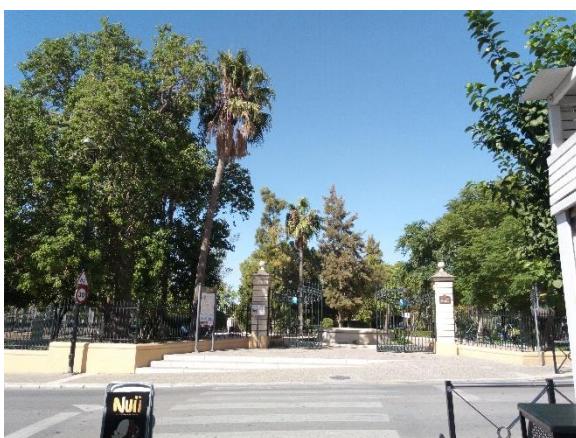
86: Principales equipamientos sanitarios de Osuna. Izquierda, Centro de Salud. Derecha, Hospital Comarcal. Fuente: COTESA.

Un análisis más exhaustivo de los principales equipamientos de Osuna se recoge en las fichas de equipamientos del Anexo 1.

## 6.8. Análisis de las principales áreas estanciales

Las áreas estanciales parques, zonas de juego y deporte biosaludable y plazas se encuentran repartidas por todo el núcleo urbano, constituyendo centros neurálgicos de cada barrio y barriada. Destacan la plaza Mayor y el entorno de la Colegiata por su interés turístico y como centros principales del municipio que mayor atracción de personas pueden generar, aunque a pesar de ello su entorno más cercano posea algunas carencias en cuanto a condiciones de accesibilidad. La presencia de desniveles, la existencia de banda libre < 0,90 metros, la excesiva pendiente longitudinal, el pavimento muy deslizante o la inexistencia de pavimento guía, son algunos de los parámetros a mejorar en el acceso más inmediato a estas zonas.

Dentro de los parques destaca el Parque de San Arcadio, junto al recinto Ferial, donde el acceso al mismo se encuentra limitado por la existencia de desniveles elevados en los cruces adyacentes, además de la inexistencia de elementos de conducción para personas con discapacidad visual o cognitiva, situación que se repite en otros parques de la localidad.



87: Izquierda, Parque de San Arcadio. Derecha, Recinto Ferial. Fuente: COTESA.

En el entorno de acceso a las zonas de juegos infantiles analizadas se repite la ausencia de elementos que sirvan de guía para ayudar a la accesibilidad de las personas con discapacidad visual o cognitiva. Resulta conveniente detallar que en la Zona de juego -Parque C/Derramadero existen desniveles en los vados y cruces adyacentes que limitan el acceso al mismo de personas con movilidad reducida o con discapacidad motriz.



88: Izquierda, c/Derramadero. Derecha, parque biosaludable junto a la ITV. Fuente: COTESA.

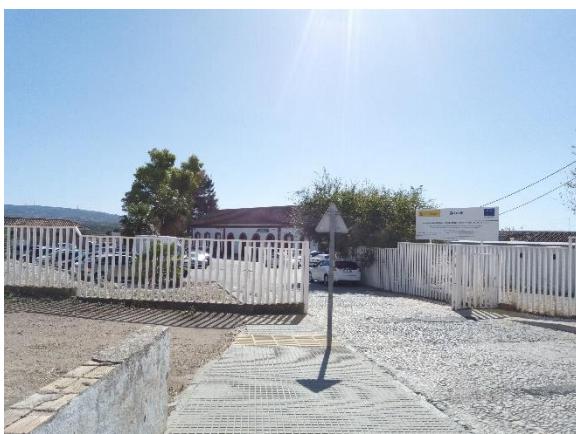
Otros obstáculos que se han encontrado en algunos parques son: la poca compactación del pavimento arenoso y la existencia de escalones con ciertos desniveles, que dificultan la accesibilidad a los mismos.

En las fichas de las áreas estanciales incluidas en el Anexo 2 se realiza un análisis más detallado de los parámetros que interfieren en la accesibilidad para cada área estancial.

## 6.9. Análisis del transporte público

En cuanto al transporte público en la localidad de Osuna se han analizado los accesos a las estaciones de tren y autobús, así como cada una de las paradas de bus urbano.

La estación de tren tiene un acceso que se puede catalogar como accesible para personas con movilidad reducida, pues no presenta ningún escalón o desnivel. Sin embargo, el itinerario de acceso a la misma no es totalmente accesible para personas con algún tipo de discapacidad visual o cognitiva, pues el itinerario peatonal no discurre colindante a la línea de fachada o a la referencia edificada a nivel del suelo ya que carece de la misma, no existiendo además ninguna franja-guía longitudinal de encaminamiento que conduzcan hasta las instalaciones de la estación.



89: Izquierda, entrada estación de tren. Derecha, entrada estación de autobuses. Fuente: COTESA.

La estación de autobuses ubicada al sureste de Osuna, también tiene carencias en materia de accesibilidad, como son: la existencia de la ocupación de la vía de acceso por un velador que supondría un estrechamiento temporal o la inexistencia de franjas-guía longitudinales de encaminamiento que conduzcan desde los cruces adyacentes hasta las instalaciones de la estación o la línea de fachada de la misma estación.

Muchas de las paradas de bus urbano no cumplen unas condiciones mínimas de accesibilidad, tanto por la dificultad de acceso a las mismas debido a su situación o configuración constructiva, como por la falta de señalización e indicaciones. Estas carencias ya se han descrito en el apartado de *Accesibilidad en la comunicación*, no obstante, en el Anexo 3 de las fichas de las paradas de bus urbano se analiza la situación de cada parada de forma individual.



90: Paradas de autobús urbano. Fuente: COTESA.

## 6.10. Análisis de las características generales de aparcamiento reservado a personas con movilidad reducida

La realidad del conjunto de PMR en Osuna, es que son insuficientes estando por debajo de la media, “una de cada cuarenta plazas o fracción” según recoge la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. En total durante el trabajo de campo se contabilizaron un total de 32 PMR. Cualitativamente, ninguna de ellas cumple todos los parámetros recogidos en la anterior orden citada, por lo tanto, se podría afirmar que todas las PMR existentes en el municipio actualmente requieren alguna actuación para cumplir con la normativa de accesibilidad vigente.

El reparto de las PMR a lo largo del municipio de Osuna no es equitativo, pues se puede observar que la mayoría de las PMR existentes en Osuna se ubican en las inmediaciones de edificios públicos como las grandes superficies comerciales y en el Hospital Comarcal de la Merced, existiendo una minoría fuera de estos espacios en los distintos barrios.



91: Plazas de aparcamiento reservado a personas con movilidad reducida. Fuente: COTESA.

## 6.11. Análisis de las características generales del mobiliario urbano

La tipología de mobiliario urbano se ha analizado en las áreas estanciales como son parques, plazas, zonas de juegos infantiles, zonas de deporte biosaludables y entornos o recintos abiertos. Los diferentes tipos de mobiliario urbano analizados son: Bancos, Papeleras, Fuentes de agua potable y Áreas de Juego.

A nivel general, los bancos utilizados en la mayoría de estos espacios son accesibles de acero fundido y contando con respaldo y reposabrazos. Destacan los bancos que existen en la Zona de deporte biosaludable de la ITV por no tener ninguno de estos dos elementos siendo totalmente inaccesibles.



92: Ejemplos de bancos encontrados en Osuna que no cumplen los parámetros mínimos de accesibilidad. Fuente: COTESA.

En las siguientes zonas estanciales los bancos existentes no cuentan con reposabrazos: Parque San Arcadio, Plaza Rodríguez Marín o en el Parque Barriada Las Autonomías.

De las papeleras vistas durante el trabajo de campo se han identificado tres tipos diferentes:

- Cilíndricas: tienen forma cilíndrica desde su base se encuentran por ejemplo en la Plaza Mayor y la Plaza Rodríguez Marín.
- Ovaladas: tienen forma ovalada desde su base y se encuentran en contacto con la línea de fachada. En el entorno de la Colegiata podemos encontrar papeleras de este tipo.
- Cilíndricas en altura: tienen también forma cilíndrica, pero están elevadas en altura sobre sobre dos anclajes. Este tipo aparece repartido por muchas de las áreas estanciales del núcleo urbano.



93: Ejemplos de papeleras encontrados en Osuna. Fuente: COTESA.

Sólo las fuentes de agua potable identificadas en las siguientes áreas estanciales cumplen con algunos de los parámetros de accesibilidad requeridos, es decir, no interfieren en el itinerario peatonal, su boca se encuentra entre 0,70-0,90 metros de altura o poseen el botón de accionamiento en el mismo cuerpo de la fuente, se encuentran en los siguientes lugares: Recinto Ferial, Plaza de los Reyes Católicos, Parque Calle Derramadero, Parque Barriada Las Autonomías o en el Parque Barriada La Pionera. Ninguna de las fuentes identificadas posee un pavimento de advertencia en su entorno que alerte de su presencia.



94: Ejemplos de papeleras encontrados en Osuna. Fuente: COTESA.

Las zonas de juegos infantiles identificadas, cumplen mayoritariamente con los parámetros de accesibilidad específicos para estos espacios, ya que poseen suelo engomado y antideslizante para amortiguar las posibles

caídas. Sólo en el Parque Infantil Junto al Hospital, Parque Infantil de la Barriada del Huerto de los Padres y en la Zona de deporte biosaludable Supermercado Family Cash, se han identificado desniveles entre estas zonas engomadas y el resto del pavimento del área estancial.



95: Ejemplos de juegos infantiles en los parques y plazas de Osuna. Fuente: COTESA.

## 7. PLAN DE ACTUACIÓN

### 7.1. Introducción

El objeto de este apartado es establecer un conjunto de **propuestas de actuación para la mejora de las condiciones de accesibilidad** en el espacio público urbanizado en los principales itinerarios peatonales y áreas estanciales del municipio de Osuna.

### 7.2. Principales conclusiones del diagnóstico

A partir del análisis desarrollado en el apartado anterior es posible afirmar que, en el ámbito de estudio, el **nivel de accesibilidad del espacio público urbanizado es bajo**.

Esto es debido principalmente, a un diseño viario en el que, de manera generalizada, el **espacio peatonal presenta reducidas dimensiones**, con anchuras por debajo del 1,80 m. exigido por la normativa y, en muchos casos, con anchuras inferiores a 0,90 m.

En relación a este aspecto cabría distinguir dos situaciones respecto a la sección del viario:

- Por un lado, el **viario de escasa anchura** (con una sección viaria inferior a 8 o 9 metros de anchura), situado generalmente en las zonas del casco histórico, y que suele contar con un acerado mínimo, inferior a 0,90 m. de anchura en muchos casos, cuyo objetivo es proteger la edificación más que permitir el tránsito de peatones.
- Por otro lado, el **viario de las zonas de ensanche** contemporáneo donde, a pesar de contar con anchuras totales suficientes, el espacio se destina prioritariamente a la movilidad rodada (calzadas y aparcamientos para vehículos) mientras que las aceras cuentan con un espacio residual y muy inferior a la anchura mínima de 1,80 m. establecida por la normativa.

Otro aspecto que incide en la baja accesibilidad general de los itinerarios analizados es la **inexistencia de puntos de cruce** físicamente definidos o, en caso de existir, su incorrecto diseño desde el punto de vista de la accesibilidad, lo que implica una baja continuidad de los itinerarios. Esta falta de continuidad se ve agravada en muchas ocasiones por las propias características cambiantes de las aceras por las que discurre el itinerario peatonal, siempre subordinado al tráfico de vehículos.

Puntualmente se detectan problemas de accesibilidad derivados de problemas en pavimentos, estrechamientos u obstáculos.

Todo ello nos lleva a la conclusión de la necesidad de abordar la mejora de la accesibilidad en el municipio mediante una **estrategia global de rediseño en el espacio público**, dado que no se trata de problemáticas (pavimentos, estrechamientos, etc.) que puedan corregirse a través de actuaciones puntuales 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** (ejecución de vados, señalización horizontal y vertical, pavimentos podotáctiles, etc.). 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 acerado no es accesible.

Las dos situaciones descritas anteriormente permiten avanzar las **soluciones tipo de intervención** sobre ellos:

- En el casco histórico, o en vías con **anchura total inferior a 8-9 m., intervenciones de tipo plataforma única compartida** y prioridad peatonal.
- En las zonas de ensanche o 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. Será necesario también dotar en números suficiente de elementos de mobiliario urbano con un diseño accesible, especialmente bancos en áreas estanciales. 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.

## 7.3. Objetivos

---

Atendiendo al diagnóstico de accesibilidad se establecen los siguientes objetivos para la mejora de la accesibilidad de Osuna:

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:
  - **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.
  - **Definir ámbitos de prioridad peatonal** y acceso de vehículos limitado a los residentes de la zona y que coincide con la zona del Casco histórico de Osuna.
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, principalmente en el casco histórico, pero también en otros ámbitos del ensanche contemporáneo.
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 criterios 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.

## 7.4. Estrategias de actuación

---

Tras el análisis y diagnóstico realizados se plantean las siguientes propuestas de actuación, estructuradas en **Cinco Estrategias de mejora de la accesibilidad en el espacio público urbanizado en Osuna**. Estas estrategias y sus proyectos, que se detallan más adelante, son:

### ■ ESTRATEGIA 1: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN ITINERARIOS PEATONALES

- Mejoras en vías de tráfico segregado: recrcido de aceras y reorganización de aparcamiento.
- Mejoras en espacios de convivencia: construcción de Plataforma Única, reorganización de la movilidad.

### ■ ESTRATEGIA 2: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN PUNTOS DE CRUCE

- Mejoras de mantenimiento en la señalización: señalización vertical y en calzada.
- Mejoras en la orientación y advertencia: pavimento podotáctil.
- Reforma integral o nueva construcción: rebaje de bordillos, espacios de espera, etc.

### ■ ESTRATEGIA 3: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

- Mejoras en la información turística: Mapas urbanos y señalización direccional.
- Mejoras en la identificación de calles e inmuebles: placas de calle y números de calle.

### ■ ESTRATEGIA 4: MEJORAS DE ACCESIBILIDAD EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE URBANO

- Habilitación y mejora de plazas de aparcamiento para PMR
- Adaptación de paradas de transporte público urbano

### ■ ESTRATEGIA 5: MEJORAS EN EL EJE CÍVICO DE LA CIUDAD

- Mejora de la accesibilidad en la Plaza Mayor.
- Nueva configuración urbana en c/ Carrera
- Nueva configuración urbana en Plaza Cervantes y Arco de la Pastora.

## 7.5. ESTRATEGIA I: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN ITINERARIOS PEATONALES

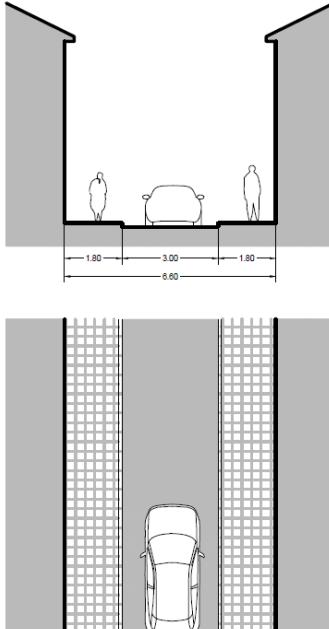
Los itinerarios peatonales, (junto con los puntos de cruce y las zonas estanciales) son los elementos clave para garantizar la accesibilidad en el espacio público urbano. En particular son los que conectan unas edificaciones con otras posibilitando acciones cotidianas como ir al trabajo, al colegio, a la compra... así como conectar también con los medios de transporte (paradas de autobús, taxi, estación de autobús o tren...)

En la ciudad de Osuna, para mejorar la accesibilidad existente en estos itinerarios, tras el análisis y diagnóstico realizados, se proponen esta estrategia con las siguientes propuestas de actuación.

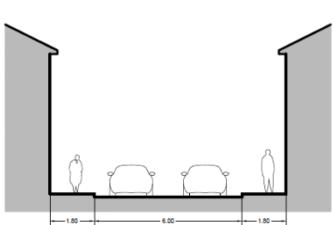
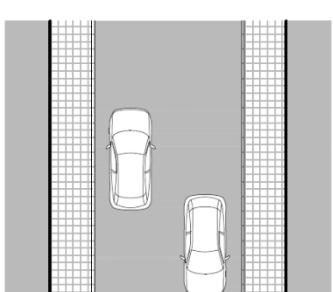
### 7.5.1. Mejoras en vías de tráfico segregado: recresco de aceras y reorganización de aparcamiento.

#### 7.5.1.1. Configuraciones básicas de viario segregado.

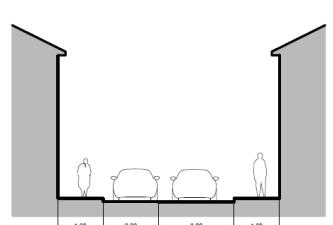
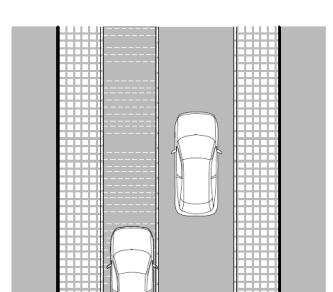
Conforme lo señalado en apartados anteriores con el objeto de conseguir **ámbitos peatonales que cuenten con la anchura mínima libre establecida por la normativa (1,80 m.)** es necesario el desarrollo de actuaciones de reurbanización y nuevo diseño de la sección viaria, las cuales deben ir coordinadas en una estrategia integral de movilidad y espacio público dado que, en la mayoría de los casos la **ampliación del espacio peatonal implica la reducción del espacio destinado al tráfico rodado**, bien en aparcamiento o bien reduciendo carriles de circulación. Para ello se han definido **soluciones tipo de viario segregado**, señalando las dimensiones mínimas de cada una de las bandas y total de la vía para poder ejecutar esta sección.

<b>Tipo B1: Ac/Cc/Ac</b>	
<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Carril de circulación (3,00 m.) Acera (1,80 m.)
<b>Anchura mínima</b>	6,60 m.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> </ul> 

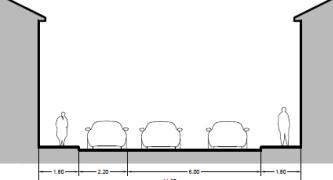
**Tipo B2: Ac/Cc/Cc/Ac**

<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Carril de circulación (3,00 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Acera (1,80 m.)	
<b>Anchura mínima</b>	9,10 m.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> </ul>		

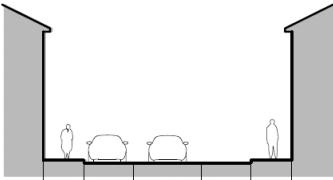
**Tipo C1: Ac/AP/Cc/Ac**

<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Acera (1,80 m.)	
<b>Anchura mínima</b>	9,20 m.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> <li>- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.</li> <li>- Posibilidad de ampliación de la zona peatonal sobre la banda de aparcamiento para generar áreas de descanso, zonas de acera de mayor anchura, etc.</li> <li>- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m. permite la localización de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, si bien su anchura puede ser más reducida.</li> </ul>		

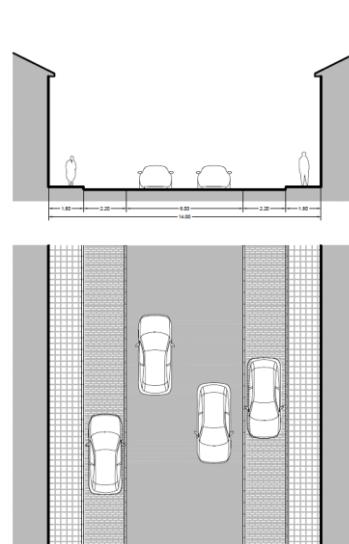
**Tipo C2 Ac/Ap/Cc/Cc/Ac**

<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Acera (1,80 m.)	
<b>Anchura mínima</b>	<b>11,80 m.</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> <li>- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.</li> <li>- Posibilidad de ampliación de la zona peatonal sobre la banda de aparcamiento para generar áreas de descanso, zonas de acera de mayor anchura, etc.</li> <li>- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m. permite la localización de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, si bien su anchura puede ser más reducida.</li> </ul>		

**Tipo D1 Ac/Ap/Cc/Ap/Ac**

<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Acera (1,80 m.)	
<b>Anchura mínima</b>	<b>11,00 m.</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> <li>- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.</li> <li>- Posibilidad de ampliación de la zona peatonal sobre la banda de aparcamiento para generar áreas de descanso, etc.</li> <li>- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m. permite la localización de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, si bien su anchura puede ser más reducida.</li> </ul>		

<b>Tipo D2 Ac/Ap/Cc/Cc/Ap/Ac</b>	
<b>Sección</b>	Acera (1,80m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Carril de circulación (3,00 m.) Banda de aparcamiento (2,20 m.) Acera (1,80 m.)
<b>Anchura mínima</b>	14,00 m.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con aceras de anchura 1,80 m. la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras urbanas puede provocar la disminución de la anchura libre.</li> <li>- Procurar ampliar al menos una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras que no incida en la anchura libre mínima.</li> <li>- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.</li> <li>- Posibilidad de ampliación de la zona peatonal sobre la banda de aparcamiento para generar áreas de descanso, zonas de acera de mayor anchura, etc.</li> <li>- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m. permite la localización de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, si bien su anchura puede ser más reducida.</li> </ul>



Atendiendo a las **anchuras mínimas existentes en las calles de Osuna** objeto de este estudio de accesibilidad, así como a su jerarquía y papel en la estructura urbana y en la movilidad local, los usos que alberga, su relación con las configuraciones viarias de su entorno, etc. se ha asignado alguna de las configuraciones básicas anteriores a aquellas vías que, por contar con aceras de anchura muy insuficiente requieran de actuaciones completas de reurbanización y nuevo diseño de la sección viaria.

En cualquier caso, la adaptación de esta propuesta de configuración básica a cada una de las vías deberá ser objeto de un **estudio específico** que incorpore, además de las accesibilidad universal, otros parámetros como la calidad del espacio público, el fomento de la movilidad sostenible, segura y conectada, las infraestructuras y servicios urbanos existentes en la zona, vegetación y mobiliario urbano, y atienda a las soluciones específicas a adoptar en cruces, accesos a equipamientos, zonas de mayor intensidad peatonal, etc.

### 7.5.1.2. Consideraciones generales

En las calles de configuración más tradicional de tráfico segregado (acera-calzada) se propone un incremento del espacio peatonal que garantice no sólo el paso sino también el cruce de peatones o la maniobra (ej. cambio de sentido) a cualquier persona, independientemente de su forma de desplazamiento (en silla de ruedas, con muletas, perro guía, andador, acompañante, maletas, carrito de bebé...)

Para ello se toma como referencia el capítulo III “Itinerarios Peatonales” de la actual normativa de obligado cumplimiento sobre accesibilidad en el espacio público urbanizado (TMA/851/2021). En particular en su artículo 5.2. establece que el itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a. Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo.
- b. En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- c. En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
- d. No presentará escalones aislados.
- e. Con pavimento duro, estable, no deslizante (DB-SUA CTE), sin piezas sueltas, continuo (sin resaltes) y diferenciado del pavimento táctil.
- f. La pendiente transversal máxima será del 2%.
- g. La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- h. Con una iluminación adecuada en todo su desarrollo (según RD 1890/2008 y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07)
- i. Dispondrá de una correcta comunicación y señalización (capítulo XI TMA/851/2021)

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.**

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.

## VIAS PÚBLICAS

Los itinerarios peatonales accesibles se definen como aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas.

Especificaciones técnicas de diseño a considerar:

Discurrirá siempre adyacente a la fachada o elemento similar que marque el límite edificatorio

Banda de paso mínima libre de ancho 1,80m y 2,20m de altura\*.

Pendientes máximas del 6% longitudinal y 2% transversal

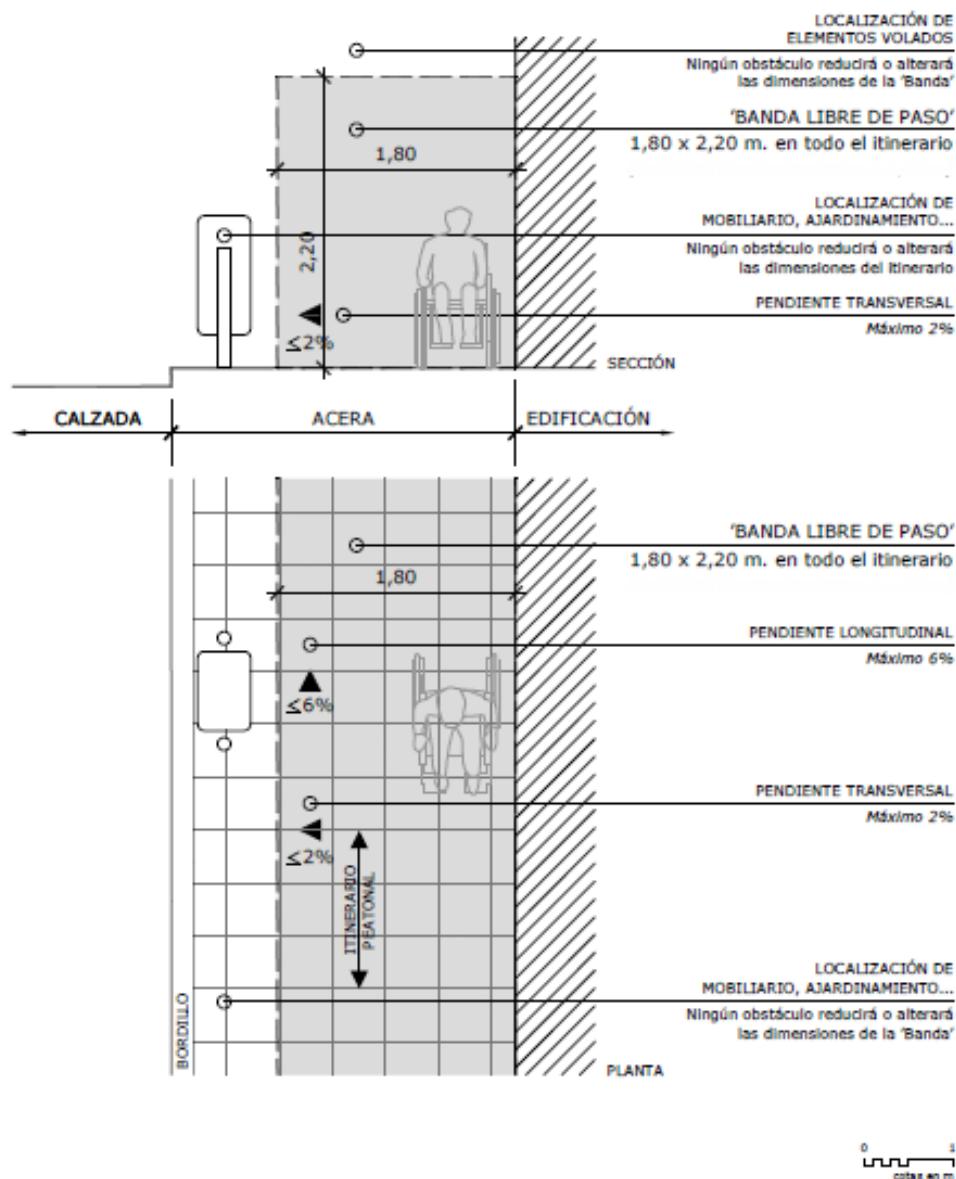
No presentará escalones ni resalte s aislados o no señalizados

Iluminación adecuada al entorno y uniforme, evitando el deslumbramiento

Características del entorno e interacción con los demás elementos

Ficha IP.01  
Versión Julio 2016

desarrollo urbano | MADRID  
sostenible



MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 2. Esquema general de itinerario peatonal accesible. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

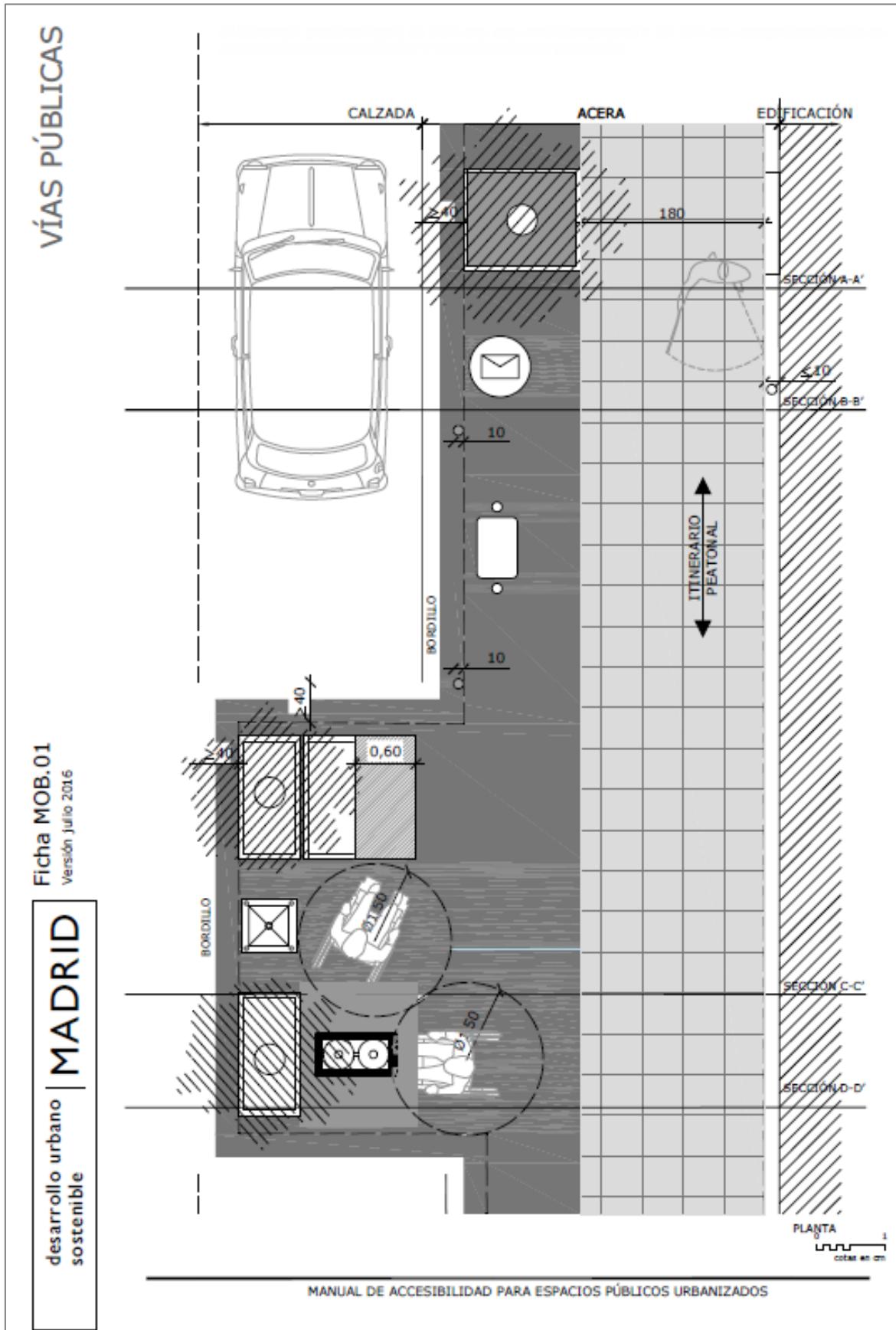


Figura 3: Esquema general de ubicación de mobiliario urbano. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Las rejillas, tapas de instalación y alcorques ubicados en las zonas de uso peatonal se colocarán 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 cara vista 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.

Además, 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. Así, 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.

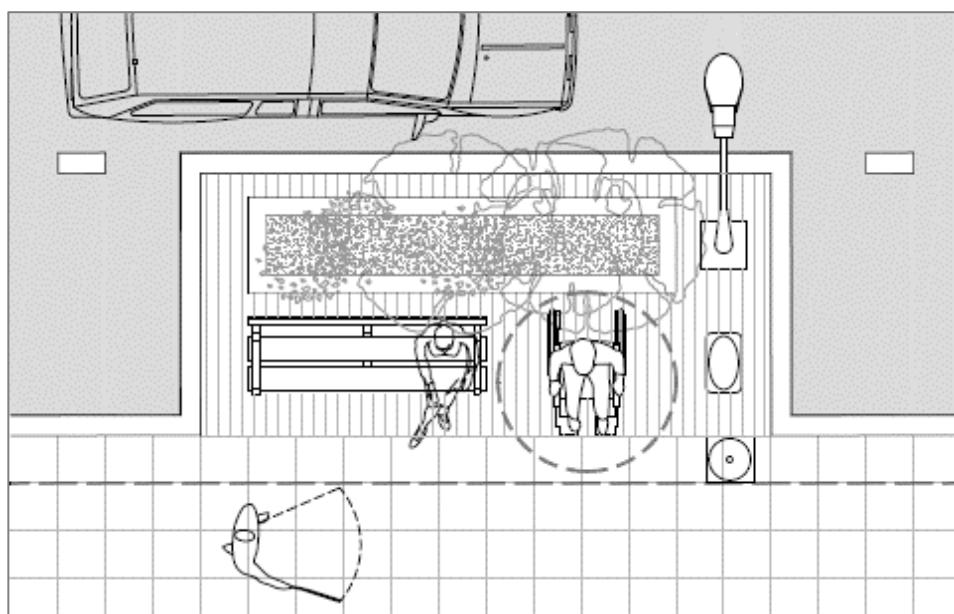


Figura 4: Ejemplo de configuración de área estancial sobre banda de aparcamiento. Fuente: Manual Técnico de Accesibilidad en Municipios. Fundación ONCE y Fundación ACS

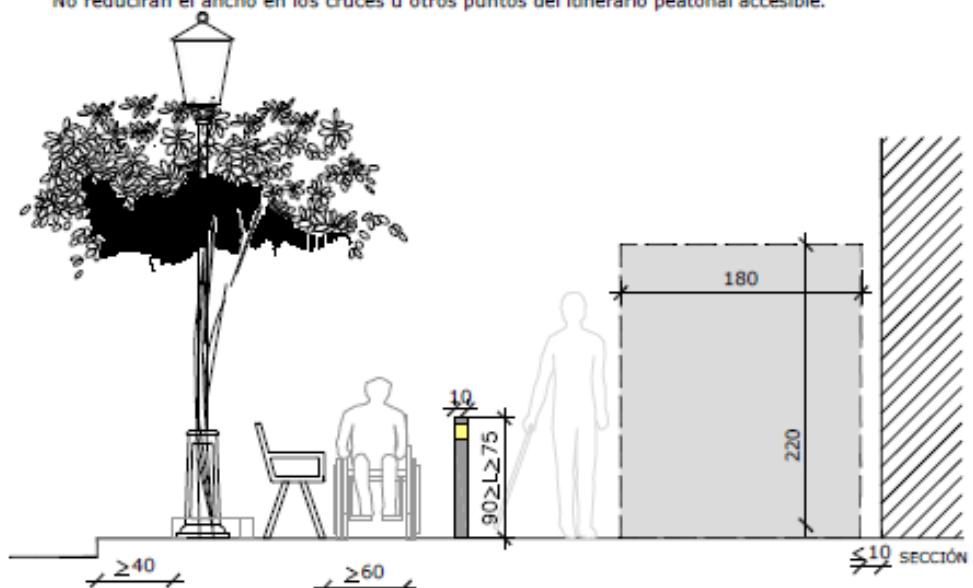
## VÍAS PÚBLICAS

Los bancos dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 40 cm. y 45cm. y altura entre 40 cm. y 45 cm. un respaldo a una altura mínima de 40 cm. y reposabrazos a ambos lados.

Los bolardos tendrán una altura entre 75 y 90 cm., y un diámetro mínimo de 10 cm. Serán de color que contrasta con el pavimento en toda la pieza o como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad nocturna.

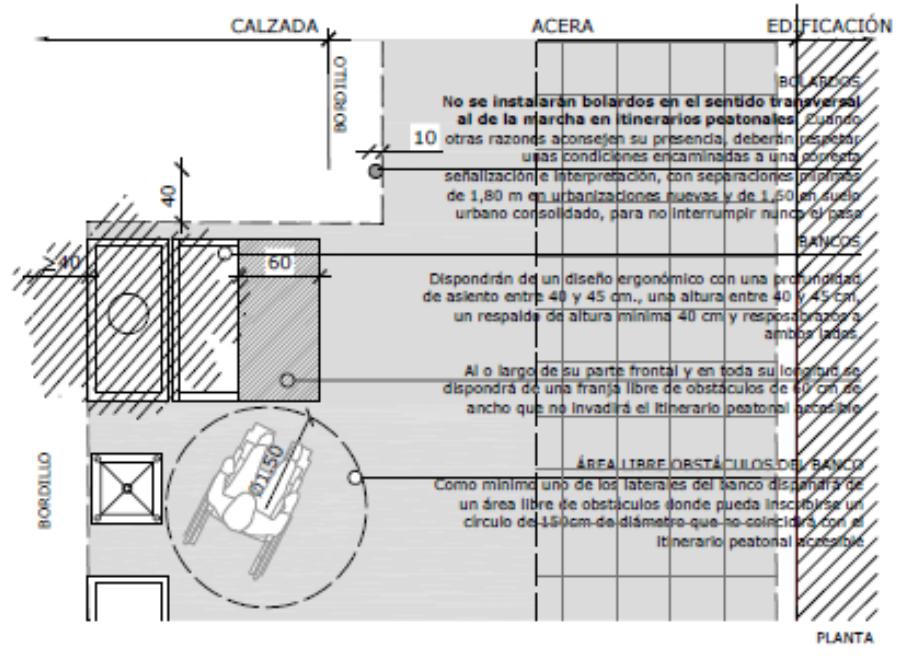
En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible.

No reducirán el ancho en los cruces u otros puntos del itinerario peatonal accesible.



Ficha MOB.04  
Versión julio 2016

desarrollo urbano | MADRID  
sostenible



MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 5: Instalación de bancos y bolardos. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

El recresco de acera solo es posible en aquellas calles cuya sección posibilite mantener el tráfico segregado, es decir, al menos un carril de circulación vehicular más itinerarios peatonales accesibles a ambos lados por lo que en general nos referimos a viarios con ancho de calle superior a 7 m entre fachadas. Dependiendo del número de carriles y de la existencia de bandas de aparcamiento en algunos casos será preciso realizar una reorganización vial, recortando espacio bien del aparcamiento o de los carriles de circulación. En particular se han establecido tres categorías en cuanto recresco de aceras:

- Eliminación de un carril de circulación, convirtiendo la vía en calle de sentido único
- Eliminación de banda de aparcamiento en uno o ambos lados
- Construcción de acera a ambos lados porque en la actualidad sólo existe acera en uno de ellos



Figura 6: Detalle de plano de propuesta sobre mejora de accesibilidad en itinerarios peatonales en Osuna. Fuente: COTESA

En general el criterio a contemplar no es considerar la mínima dimensión necesaria a las aceras, sino considerar la mínima dimensión necesaria a la calzada (paso de autobús, emergencias...) para mejorar la calidad y accesibilidad del espacio peatonal de Osuna.



Figura 7: ejemplos simulación de recrecio de aceras en dos calles de Osuna. Fuente: COTESA

## 7.5.2. Mejoras en espacios de convivencia: construcción de Plataforma Única, reorganización de la movilidad.

### 7.5.2.1. 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:

### 7.5.2.2. Garantía efectiva de un uso dinámico y fluido de la calle de coexistencia.

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.

### 7.5.2.3. 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.



Figura 8: 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).

#### 7.5.2.4. 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 puede 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.)



Figura 9: Ejemplos de bandas de encaminamiento en plataforma única en Exhibition Road. Fuente: Jiménez D.

#### 7.5.2.5. 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.)

### 7.5.2.6. 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/**.

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.

### 7.5.2.7. 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:

- **No diferenciar pavimento en bandas** (zona central un pavimento para coches, y laterales con otro pavimento para peatones) ya que la estructuración en bandas fomenta la segregación en lugar de la coexistencia, induciendo a conductores y peatones a pensar que la parte central es para uso vehicular y solo los laterales para peatones (como en las calles de tráfico segregado). Se deberá intentar un mismo pavimento (salvando las consideraciones precisas de resistencia a carga de las zonas que soportan el tráfico) donde la apariencia es de calle peatonal a la que permiten el acceso de vehículos.
- **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**.

### 7.5.2.8. Criterios de ubicación del mobiliario urbano

De manera general se observa un planteamiento heterogéneo en relación a 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 preferente para colectivos vulnerables y trazados no rectilíneos** para los vehículos.
- Disposición de elementos de manera **alineada y predecible**, en el **límite exterior de la zona de tránsito preferente para colectivos vulnerables**.
- **Garantizar que los elementos de mobiliario comercial o de hostelería se ubican fuera de la zona de tránsito preferente para colectivos vulnerables**, 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 de manera aislada**. En caso de utilizar este tipo de elementos se debe garantizar su detección mediante el uso de contraste cromático.

### 7.5.2.9. Experiencia de las calles tipo woonerf

Los criterios señalados en los apartados anteriores se han trasladado exitosamente a los llamados *woonerf*, término neerlandés que significa “patio viviente” y que conceptualmente entiende la calle como un espacio social más que un simple canal para la movilidad rodada.

En Holanda es habitual que las calles residenciales adopten un diseño de este tipo, en las que la convivencia entre los diferentes tipos de movilidad se hace armoniosamente, siempre bajo la preferencia peatonal, y en los que el uso compositivo del mobiliario urbano, vegetación, definición de áreas estanciales, plazas de aparcamiento, consiguen en conjunto disuadir el tráfico de vehículos, calmar el escaso tráfico restante y generar espacios públicos de calidad en el que encontrar ámbitos de juego, descanso y socialización.

Esta experiencia puede ser trasladada a numerosas vías de la zona de Osuna, donde encontramos calles residenciales de tráfico rodado limitado prácticamente a los residentes de la zona.

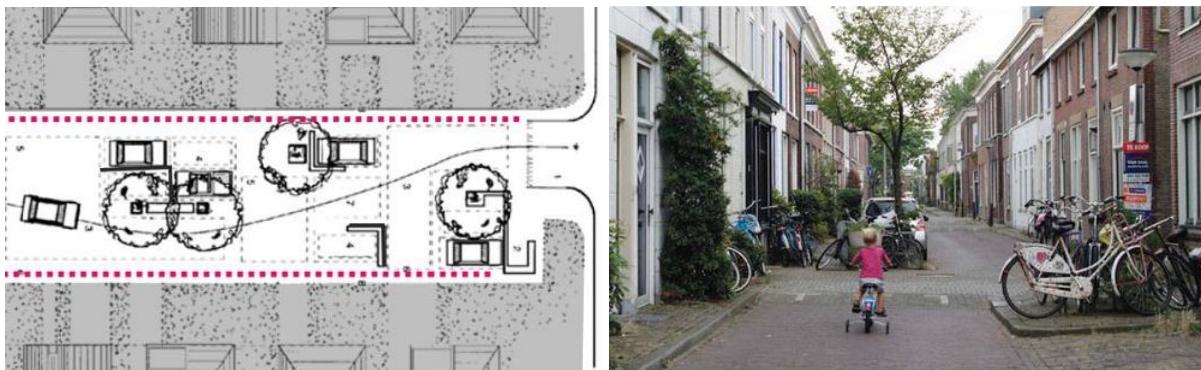


Figura 10: Ejemplo de calle tipo Woonerf. Fuente: Informe sobre la accesibilidad en plataforma única compartida. CERMI

En Osuna las intervenciones de transformación en vías de transforma única de convivencia se centran en el eje cívico de la calle Carrera (desde Plaza Mayor a Plaza Cervantes) así como algunas otras calles y plazas del centro histórico (Plaza de El Duque, calles Gordillo, Navalagrulla, ...)

Una buena práctica que se puede tomar como referencia es el proyecto realizado en la calle Carrera (entre Plaza Mayor y calle nueva) si bien implementando algunas consideraciones detalladas en la Estrategia V.



Figura 11: Propuesta de intervención en el eje Plaza Mayor – Calle Carrera – Plaza Cervantes. Fuente: COTESA.

Independientemente de las intervenciones globales en los itinerarios, en muchas ocasiones basta con intervenciones puntuales para suprimir barreras urbanísticas. De los diferentes tipos identificados en el análisis, se puede ahora organizar la intervención en dos tipos de intervenciones:

### 7.5.2.10. Resolución de incidencias de baja complejidad

Se identifican las siguientes situaciones de incidencias de baja complejidad:

- **Ubicación de mobiliario urbano o señalización:** Se han detectado **elementos de mobiliario urbano o señalización que deben ser desplazados** fuera del itinerario peatonal, bien por estar situados en la fachada, incidiendo en el seguimiento de la referencia al itinerario peatonal, o bien por provocar un estrechamiento que reduce su anchura libre.
- **Protección superficial de alcunes:** Se han identificado numerosos **alcunes** que inciden sobre el itinerario peatonal accesible reduciendo su anchura libre y que deben ser **protegidos**

**superficialmente con rejillas o material poroso pero duro y estable que permitan el tránsito sobre ellos.** De ese modo, además de ofrecer mayor seguridad al peatón ante tropiezos se aumenta la anchura libre del itinerario.

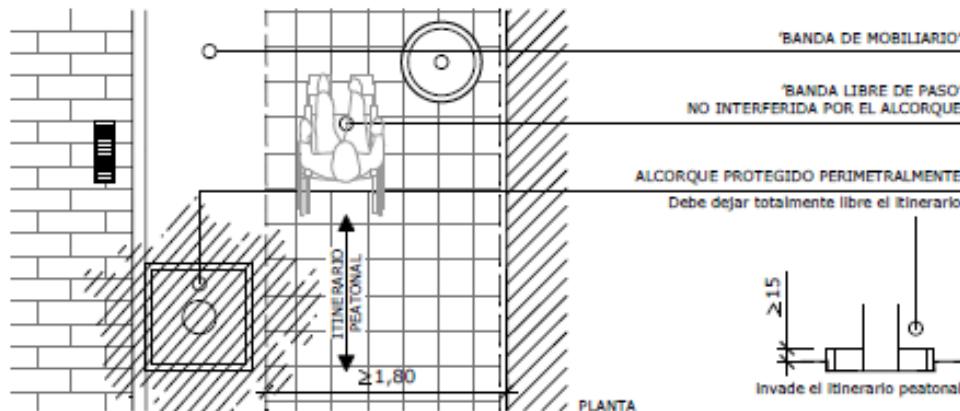
- **Encintado de alcorques:** Los alcorques en calles arboladas se encuentran enrasados a la cota del pavimento. En aquellos **casos en que estos no incidan sobre el itinerario peatonal** (objeto de la actuación descrita anteriormente de protección superficial) deberán ser objeto de una **actuación de encintado con bordillo de altura mínima 15 cm. con el objeto de permitir su detección.**
- **Referencia del itinerario peatonal:** Se han detectado varios tramos del itinerario peatonal en los que se produce la **pérdida de la referencia del itinerario peatonal**, fundamentalmente en plazas y espacios abiertos o por desaparición del borde edificado o elemento equivalente (bordillo, vallado o similar).

El pavimento de los itinerarios peatonales será duro y estable, sin piezas sueltas, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Asimismo, no presentará cejas, resaltos, bordes o huecos, que hagan posible el tropiezo de las personas, ni será deslizante en seco o mojado.

#### Criterios de colocación de rejillas, alcorques y tapas de instalación

1. Los que estén ubicados en áreas de uso peatonal se colocarán sin invadir el itinerario peatonal accesible
2. En el caso de contar con rejillas en el pavimento, éstas cumplirán las condiciones de accesibilidad, y por tanto, no dispondrán de aperturas superiores a 1cm en ambos sentidos.
3. Se colocarán enterradas con el pavimento.

Queda prohibida la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m. de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal



Un elemento de singular tratamiento a considerar al definir un itinerario peatonal es el alcorque que, excepcionalmente, podrá invadir en parte de su superficie la 'banda libre de paso' siempre que se encuentre protegido superficialmente y no ofrezca discontinuidad del pavimento

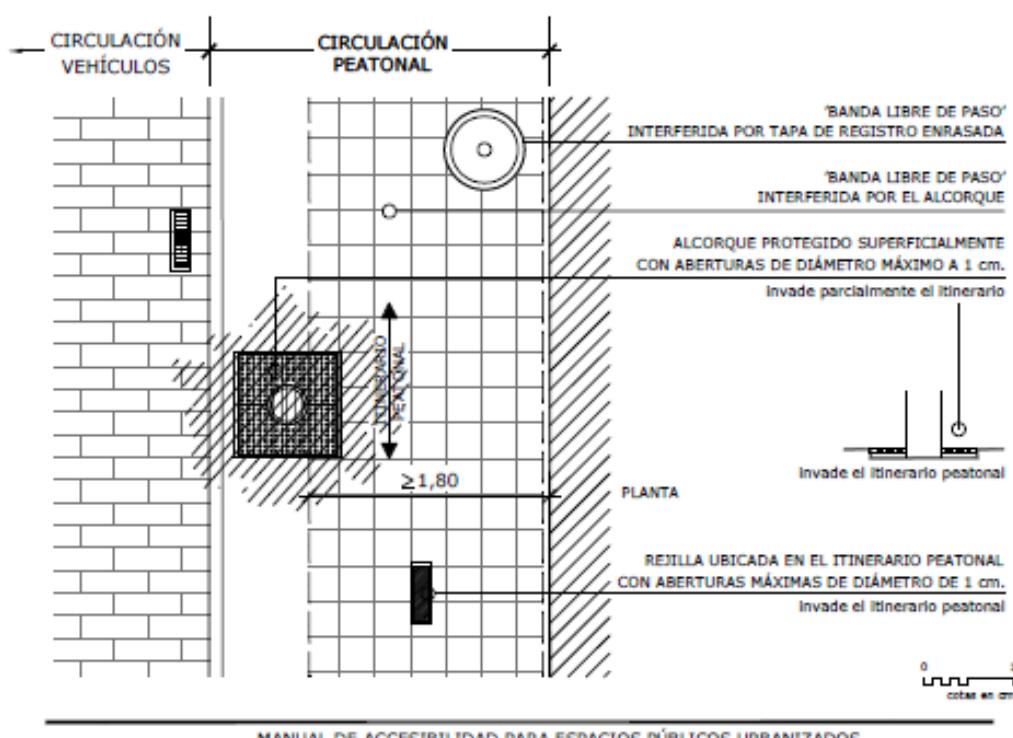


Figura 12: Criterios de colocación de rejillas, alcorques y tapas de instalación. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

Cuando el itinerario peatonal pierde el apoyo de la edificación (al discurrir junto a una plaza o espacio abierto) es recomendable definir un trazado virtual de la acera para evitar confusiones. Esto puede realizarse empleando pavimentos diferenciados, en este caso como se puede observar en el gráfico, colocando una banda de acanaladura de 40 cm de espesor alineada a las fachadas y en el sentido de la marcha.

#### Criterios de diseño de rejillas, alcorques y tapas de instalación

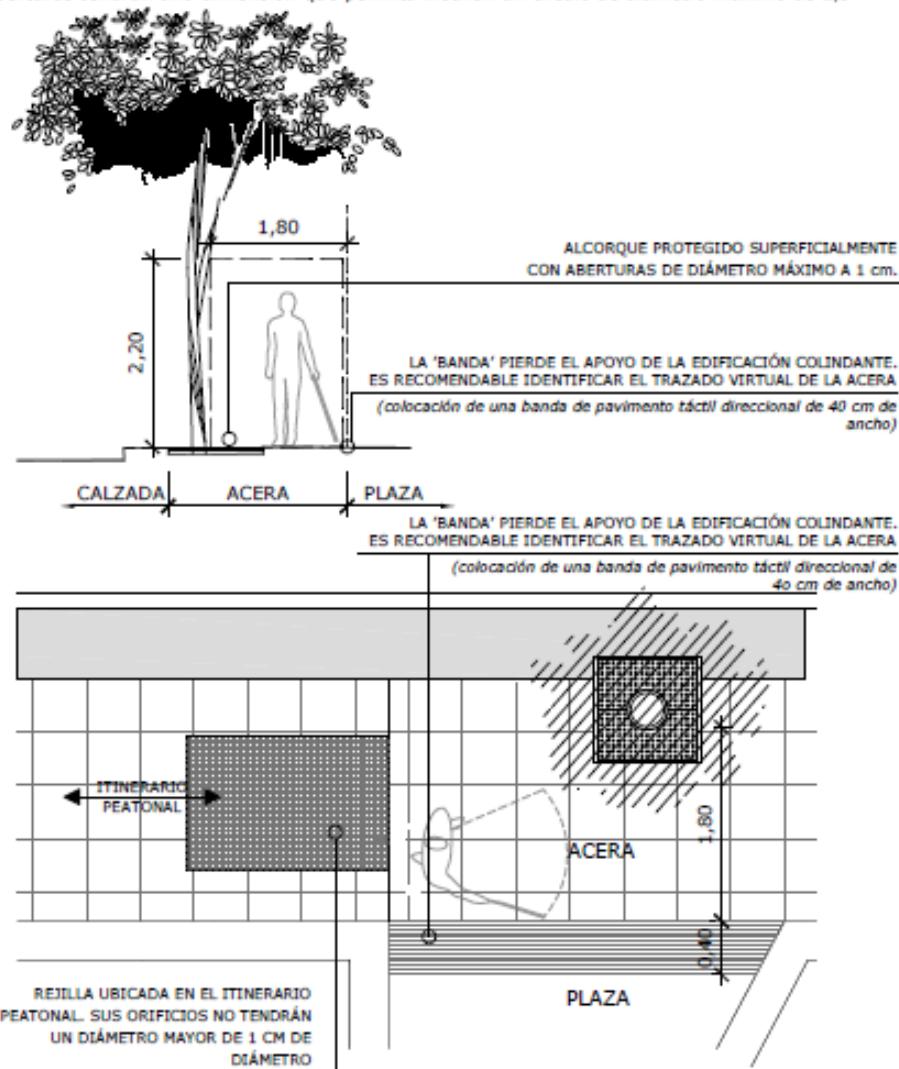
##### 1. Si están ubicadas en itinerario peatonal:

Sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de diámetro máximo de 1 cm.

Si el enrejado está formado por vacíos lontitudinales, estos se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha

##### 2. Si están ubicadas en la calzada:

Sus aberturas tendrán una dimensión que permita inscribir un círculo de diámetro máximo de 2,5 cm.



Los alcorque deben localizarse fuera de la "banda libre de paso" por lo que deberán permitir un ancho de paso en las aceras libre de obstáculos de mínimo 180cm  
Sin embargo, se puede admitir, si así lo aconsejan las dimensiones de la vía pública, una protección superficial permanente ensenada con la acera, de manera que la banda libre contabilice entre la fachada y el tronco del arbolado.

0 1  
cotas en cm

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 13: Criterios de diseño de rejillas, alcorques y tapas de instalación. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

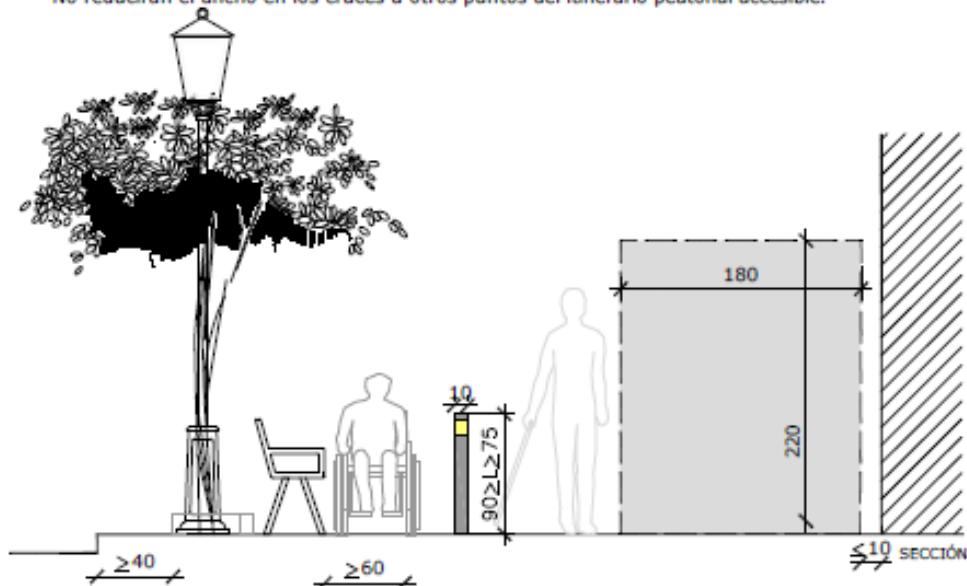
## VIAS PÚBLICAS

Los bancos dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 40 cm. y 45cm. y altura entre 40 cm. y 45 cm. un respaldo a una altura mínima de 40 cm. y reposabrazos a ambos lados.

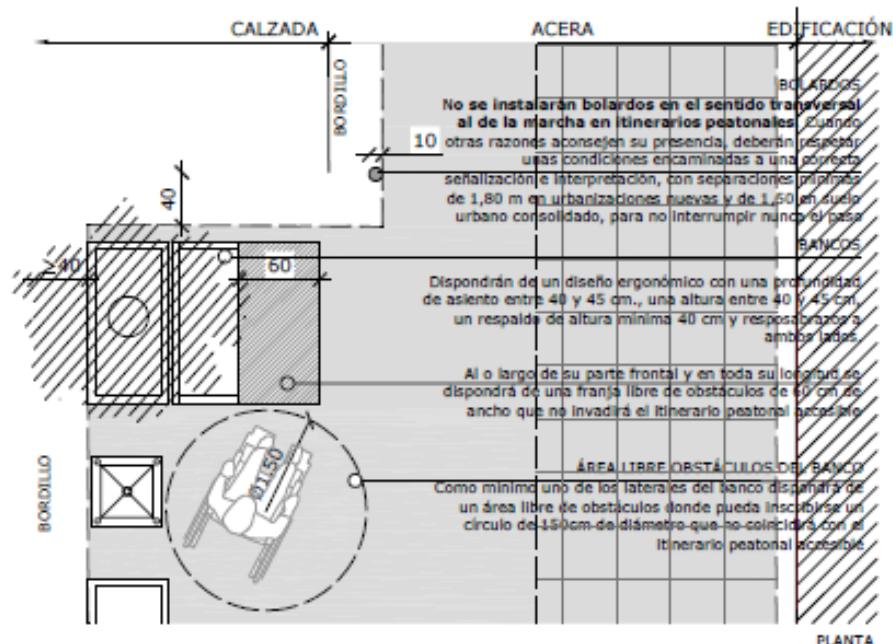
Los bolardos tendrán una altura entre 75 y 90 cm., y un diámetro mínimo de 10 cm. Serán de color que contrasta con el pavimento en toda la pieza o como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad nocturna.

En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible.

No reducirán el ancho en los cruces u otros puntos del itinerario peatonal accesible.



Ficha MOB.04  
Versión Julio 2016  
desarrollo urbano | MADRID  
sostenible



MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 14: Instalación de bancos y bolardos. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

### 7.5.2.11. Resolución de incidencias de gran complejidad

Se identifican las siguientes situaciones de incidencias de gran complejidad:

- **Desplazamiento de postes de alumbrado público o de la red de electricidad.**: Tal y como se ha señalado se han detectado numerosos puntos donde los postes de alumbrado público y de la red eléctrica provocan estrechamientos en el itinerario peatonal. Es necesario desplazar estos elementos fuera del itinerario peatonal lo cual puede conllevar la modificación de arquetas, zapatas y de la propia línea eléctrica soterrada o aérea.
- **Remoción de elementos arquitectónicos que inciden sobre la línea de fachada**: Algunas edificaciones cuentan con **soluciones para el acceso al interior del edificio (escalones, rampas, etc.) que invaden el espacio público y el itinerario peatonal**. Si bien la solución debería integrarse en el interior de la parcela hasta el momento en que esta se ejecute deberían llevarse a cabo actuaciones para la señalización de esta circunstancia mediante pavimento podotáctil.

## 7.5.3. Criterios de diseño en áreas estanciales

---

Para el diseño de áreas estanciales (plazas, parques y jardines) se deberá atender a los siguientes **requerimientos de diseño**:

### 7.5.3.1. Adecuada conexión con el entorno,

Es necesario tomar en consideración las **cotas a las que acometen las diferentes calles** que condicionan las **pendientes interiores del espacio y a la propia definición de itinerarios accesibles**.

Al igual que ocurre en las vías de plataforma única el diseño deberá prestar especial atención a la correcta **evacuación de aguas** y que los elementos del sistema de drenaje (pendientes y sumideros) no incidan en la accesibilidad del espacio.

Otro aspecto clave es la **relación de las áreas peatonales con el posible ámbito destinado al tráfico de vehículos** que condiciona los flujos peatonales y el modo en que se utiliza el espacio.

### 7.5.3.2. Correcta definición de los itinerarios peatonales y su relación con las áreas de descanso y estanciales

Se deberán analizar las “**líneas de deseo**”, entendidas estas como los **trayectos habituales que toman los peatones al atravesar el área estancial** procurando hacerlos coincidir con los itinerarios accesibles que se definan en ella.

Una incorrecta identificación de estas líneas de deseo puede provocar un uso del espacio diferente al previsto con problemáticas de accesibilidad no resueltas de manera adecuada.

### 7.5.3.3. Atención a los mecanismos de orientación e información

El carácter abierto y no lineal de las áreas estanciales hacen necesario conceder una mayor atención a los **mecanismos y elementos para la orientación de las personas**.

El **uso compositivo de los materiales** de pavimentación y la propia ordenación de las **áreas estanciales y elementos de mobiliario urbano** contribuyen a un espacio capaz de informar y orientar al peatón.

Así mismo, en las plazas, en tanto en cuanto encrucijada de caminos, requieren un **refuerzo en los elementos de señalización** que ayuden al peatón a ubicarse y orientarse respecto a su posición en la ciudad y a las posibles direcciones a tomar.

La pérdida de la referencia de la línea de fachada hace necesario la **incorporación de pavimentos podotáctiles mediante bandas de pavimento de encaminamiento** de 40 cm. de anchura y **rosetas de pavimento de advertencia** 120x120 cm. en los puntos de cambio de dirección y toma de decisiones.

#### 7.5.3.4. Disposición del mobiliario urbano y zonas de vegetación

Uso compositivo de los diferentes elementos que contribuya a definir los itinerarios peatonales y a la **configuración de áreas de diferente uso**: zonas verdes, de descanso, de juego, de sombra, etc. El diseño y disposición de estos elementos deben contribuir al **comfort** espacios de tal manera que puedan ser realmente utilizados (sombra en verano, soleamiento en invierno, resguardo de vientos y lluvia, etc.).

#### 7.5.3.5. Juegos infantiles inclusivos y elementos de ejercicio accesibles

Se dispondrán elementos de juego infantil inclusivo, esto es que puedan ser utilizados por niños con alguna dificultad de comprensión, sensorial o de movilidad, o bien su acompañante. Se evitarán elementos de uso exclusivo y se promoverán **elementos y actividades que promuevan diferentes formas de uso** de un mismo elemento.

Así mismo se garantizará la aproximación de forma accesible hasta los elementos, así como elementos de descanso próximos a los mismos.



Figura 15: Ejemplos de juegos infantiles inclusivos y elementos de ejercicio accesibles.

Análogamente las zonas de ejercicio Biosaludable (para mayores y personas en rehabilitación) así como las zonas de entrenamiento y ejercicio físico, seguirán los mismos criterios en cuanto a posibilidad de aproximación, diseño de elementos y posibilidades de uso, fácil información de utilización, etc....

## 7.6. ESTRATEGIA II: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN PUNTOS DE CRUCE

---

Uno de los aspectos identificados en el diagnóstico como críticos para la mejora de la accesibilidad en Osuna 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.

Cabe reseñar además que los puntos de cruce peatonal son también un elemento crítico en la accesibilidad urbana puesto que la necesaria intersección con los vehículos genera tanto un peligro real como un peligro percibido en los peatones en general y a los colectivos más vulnerables en particular (gente mayor, niños, personas con discapacidad visual, auditiva o cognitiva, ...)

### 7.6.1. Criterios generales

---

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 delimita 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.

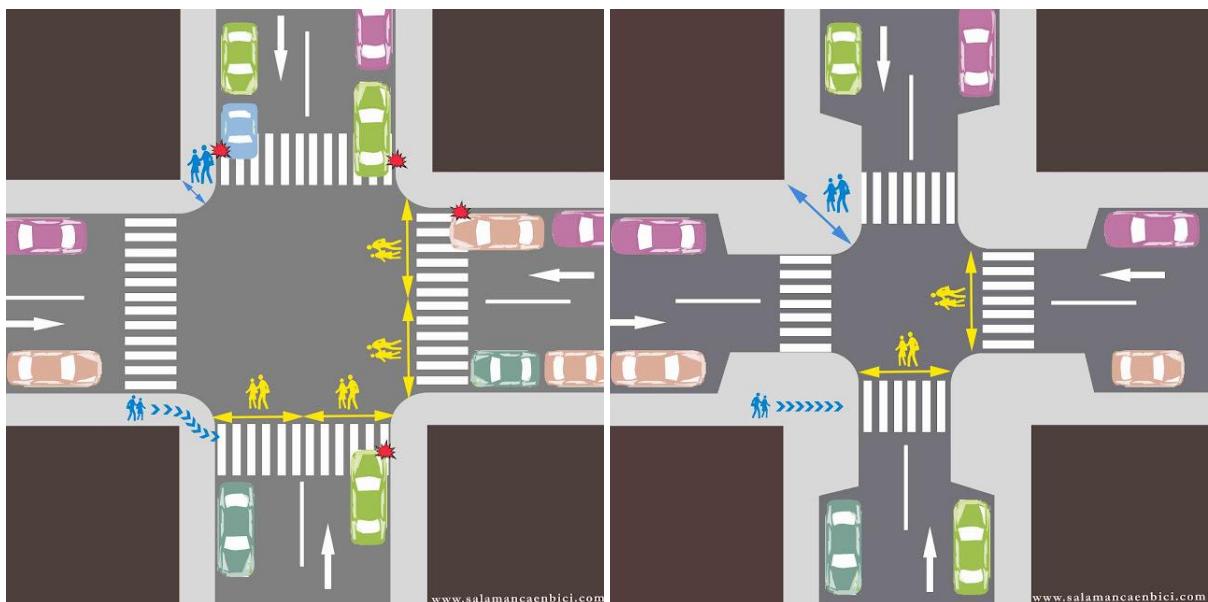


Figura 16: cruces sin y con ampliación de la banda peatonal. Fuente: [www.salamancaenbici.es](http://www.salamancaenbici.es)

Deben suponer por tanto una prioridad de actuación, siendo además elementos de conexión de itinerarios peatonales entre manzanas. En este sentido cabe reseñar que en una calle hay que atender tanto a los puntos de cruce transversal (pasar de un lado a otro de la calle) como a los puntos de cruce longitudinal (cruce de bocacalles a lo largo de la calle principal) muchas veces olvidados o infravalorados.



Figura 17: ejemplo de simulación de intervención para mejora de la accesibilidad en punto de cruce peatonal existente en la Plaza Juan XXIII de Osuna. Fuente: COTESA

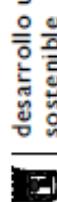
Entre los trabajos a realizar en la mejora de accesibilidad de los vados peatonales se detallan a continuación, en fichas técnicas los siguientes:

1. Encuentro Acera – Calzada
2. Señalización tacto-visual
3. Señalización tacto-visual. Alternativas de composición

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha VP.02  
Versión Julio 2016

desarrollo urbano | MADRID



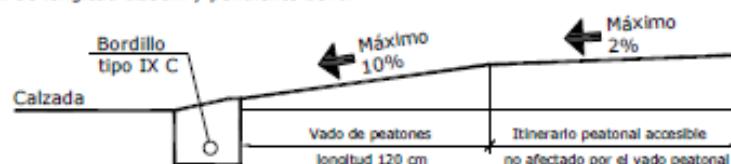
## EMPLEO DE BORDILLOS SEGÚN NORMALIZACIÓN DE ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS 2002

Para la construcción de los vados de peatones, tanto en su tipología de 2 como de 3 planos inclinados, se empleará, los bordillos tipo IX-A, IX-B y IX-C de la NECOU 2002

## PENDIENTE DE LOS PLANOS DE FORMACIÓN DEL VADO

Se considera adecuada una **pendiente máxima del 10%** para los planos de formación del vado, si bien su pendiente real dependerá de la propia pendiente longitudinal y transversal de la acera.

Para un desnivel estándar de 14cm entre acera y calzada se considera suficiente un plano inclinado central de longitud 120cm y pendiente 10%.



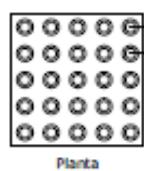
## USO DE PAVIMENTOS TACTO - VISUALES

Para la correcta detección e interpretación por parte del peatón de la existencia de un punto de cruce de la calzada y del itinerario a seguir tras su uso, se emplearán pavimentos tacto-visuales:

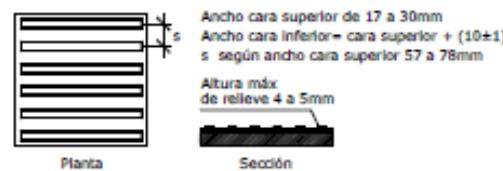
- Con **alto contraste cromático** con su entorno
- Con texturas de **geometría homologada**, acorde a lo establecido en la UNE-ISO 21542-2012

Las dos tipologías de pavimentos a emplear en la detección y señalización de un vado de peatones son:

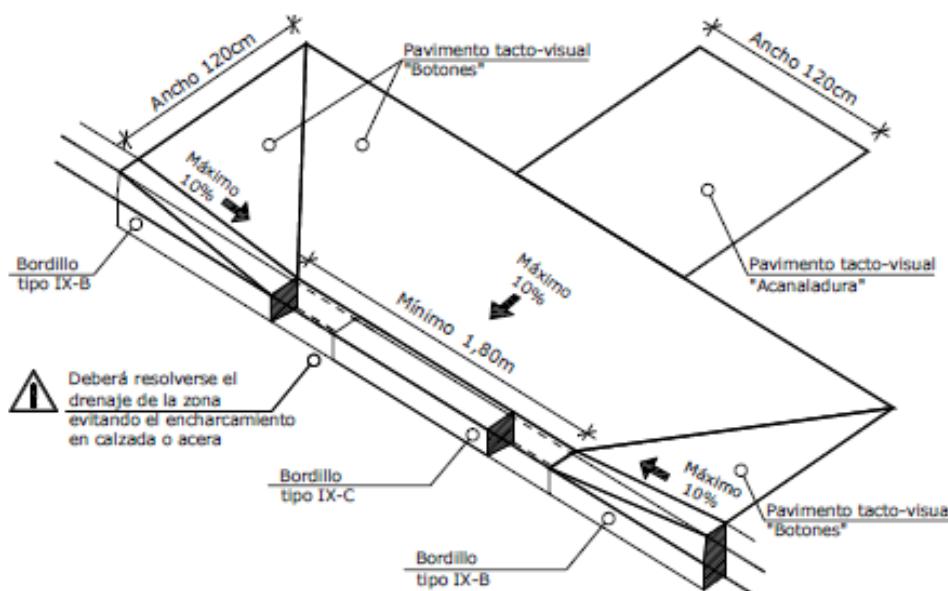
Pavimento tacto-visual  
tipo "Botones"



Pavimento tacto-visual  
tipo "Acanaladura"



## ESQUEMA DE FORMACIÓN DE VADO DE PEATONES DE TRES PLANOS



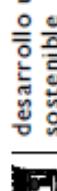
MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 18: Encuentro acera – calzada: Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha VP.03  
Versión Julio 2016

desarrollo urbano | MADRID



El cruce entre el itinerario peatonal y la calzada es un punto de especial atención en el que debe garantizarse la correcta detección y señalización de **4 elementos**,

Sobre la calzada:

**1. PASO DE PEATONES.** Zona de intersección entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, es decir, la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de vehículos.

Sobre la acera:

**2. BANDA DE APROXIMACIÓN.** Zona de la acera cercana al paso de peatones que, en función del desnivel con la calzada podrá disponer de un vado de planos inclinados.

**3. BANDA DE DIRECCIÓN.** Banda de pavimento táctil que establece el eje o dirección de cruce entre ambos lados de la acera.

**4. BANDA DE DETECCIÓN.** Sus funciones son:

- Indicar en la acera la presencia del paso de peatones y encaminar al usuario el punto de cruce.
- Garantizar que el usuario, tras el uso del paso de peatones, retorna a la acera en condiciones de seguridad, dirigiendo bien hasta línea de fachada o a un itinerario peatonal accesible.

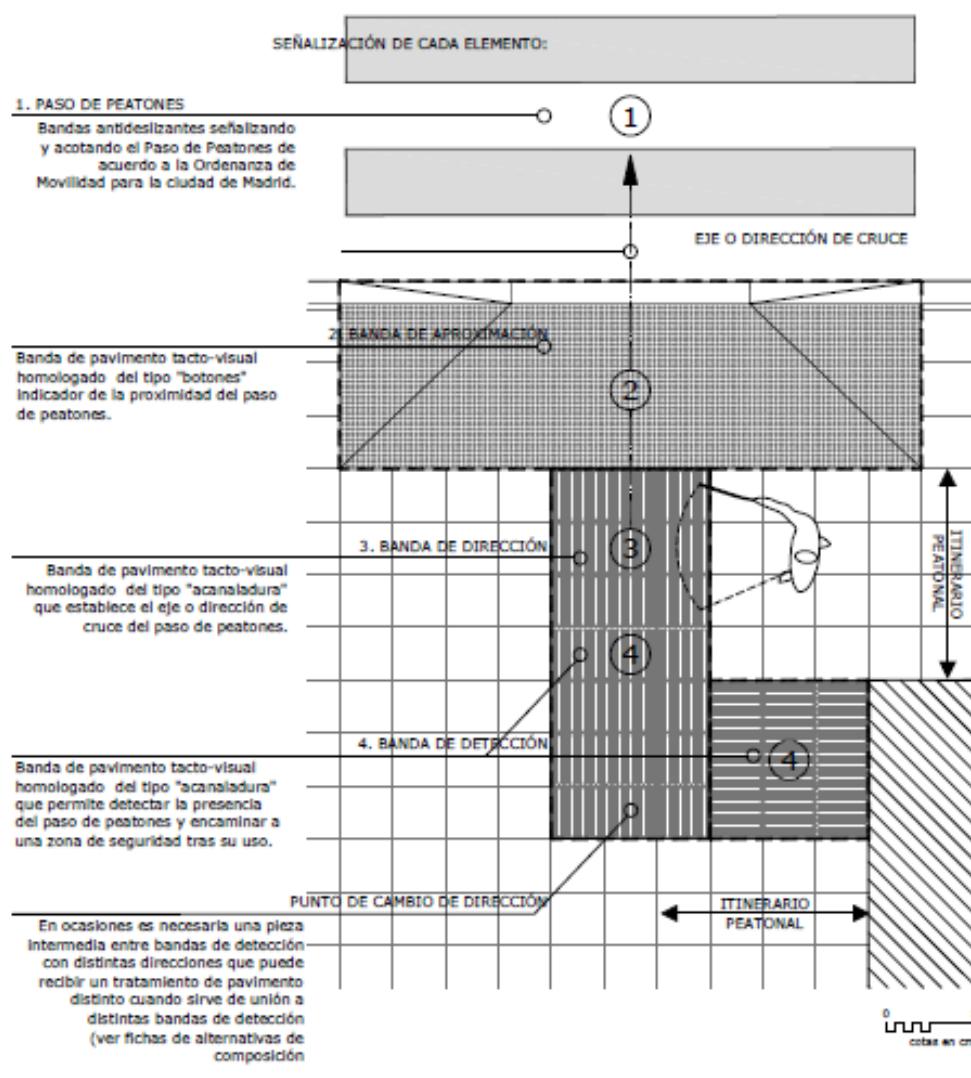


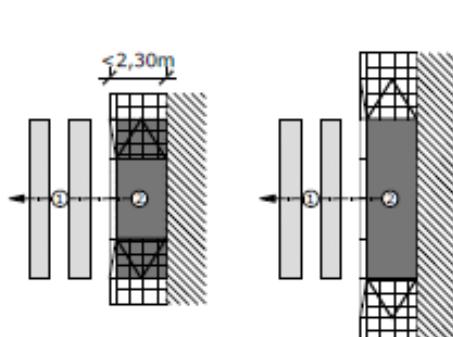
Figura 19: Señalización tacto-visual. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

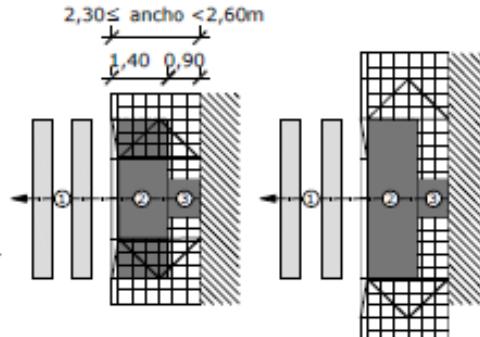
Los pavimentos en pasos y vados de peatones se integran en cuatro elementos:

1. PASO DE PEATONES
2. BANDA DE APROXIMACIÓN
3. BANDA DE DIRECCIÓN
4. BANDA DE DETECCIÓN

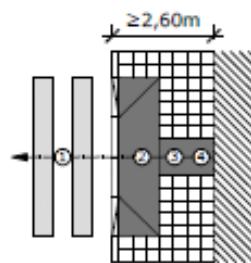
El desnivel entre acera y calzada, así como la posición de cada una de las bandas de pavimento definen una amplia gama de esquemas posibles que deberán adaptarse a las necesidades de los peatones y la configuración de los viales en cada caso particular.



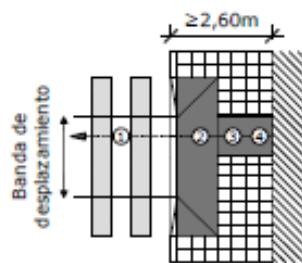
**VADO DE PEATONES  
ACERAS INFERIORES A 2,30m**



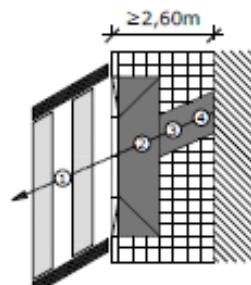
**VADO DE PEATONES  
ACERAS ANCHO ENTRE 2,30 Y 2,60m**



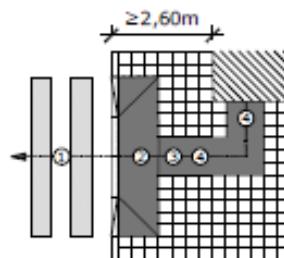
**VADO DE PEATONES  
ACERAS DE AL MENOS 2,60m  
BANDA DE DIRECCIÓN CENTRADA**



**VADO DE PEATONES  
ACERAS DE AL MENOS 2,60m  
BANDA DE DIRECCIÓN DESCENTRADA**



**VADO DE PEATONES  
ACERAS DE AL MENOS 2,60m  
BANDA DE DIRECCIÓN OBLICUA**



**VADO DE PEATONES  
ACERAS DE AL MENOS 2,60m  
BANDA DE DETECCIÓN A 90°**

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Ficha VP.04  
Versión Julio 2016

desarrollo urbano | MADRID  
sostenible

Figura 20: Señalización tacto-visual. Alternativas de composición. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

Entre las actuaciones a acometer en Osuna, se diferencian básicamente dos actuaciones:

### 7.6.2. Reforma integral o nueva construcción.

En Osuna se identifican en la documentación gráfica las actuaciones de ejecución completa de nuevos cruces que, tal y como se ha señalado en la fase de diagnóstico, es la situación habitual en Osuna ante la inexistencia de varios de los elementos que permiten identificar físicamente una zona de cruce sobre el itinerario vehicular (paso de peatones, rebaje de vados, señalización vertical, etc.)

Así mismo, este tipo de actuaciones hacen referencia a intervenciones en cruces existentes, pero en los que es necesario realizar una intervención en profundidad que implica la demolición de acerados. Es, por ejemplo, el caso de cruces señalizados pero que no cuentan con vado peatonal ejecutado.

### 7.6.3. Mejoras puntuales en cruces peatonales existentes

Se dan también muchos casos de actuaciones de mejora de cruces existentes en los que, habiéndose ejecutado el vado peatonal, requieren la incorporación de nuevos elementos conforme la normativa, sin que esto afecte a la configuración física del elemento, entre ellos:

- Señalización vertical.
- Señalización horizontal.
- Sustitución de pavimentos para incorporar pavimentos podotáctiles.

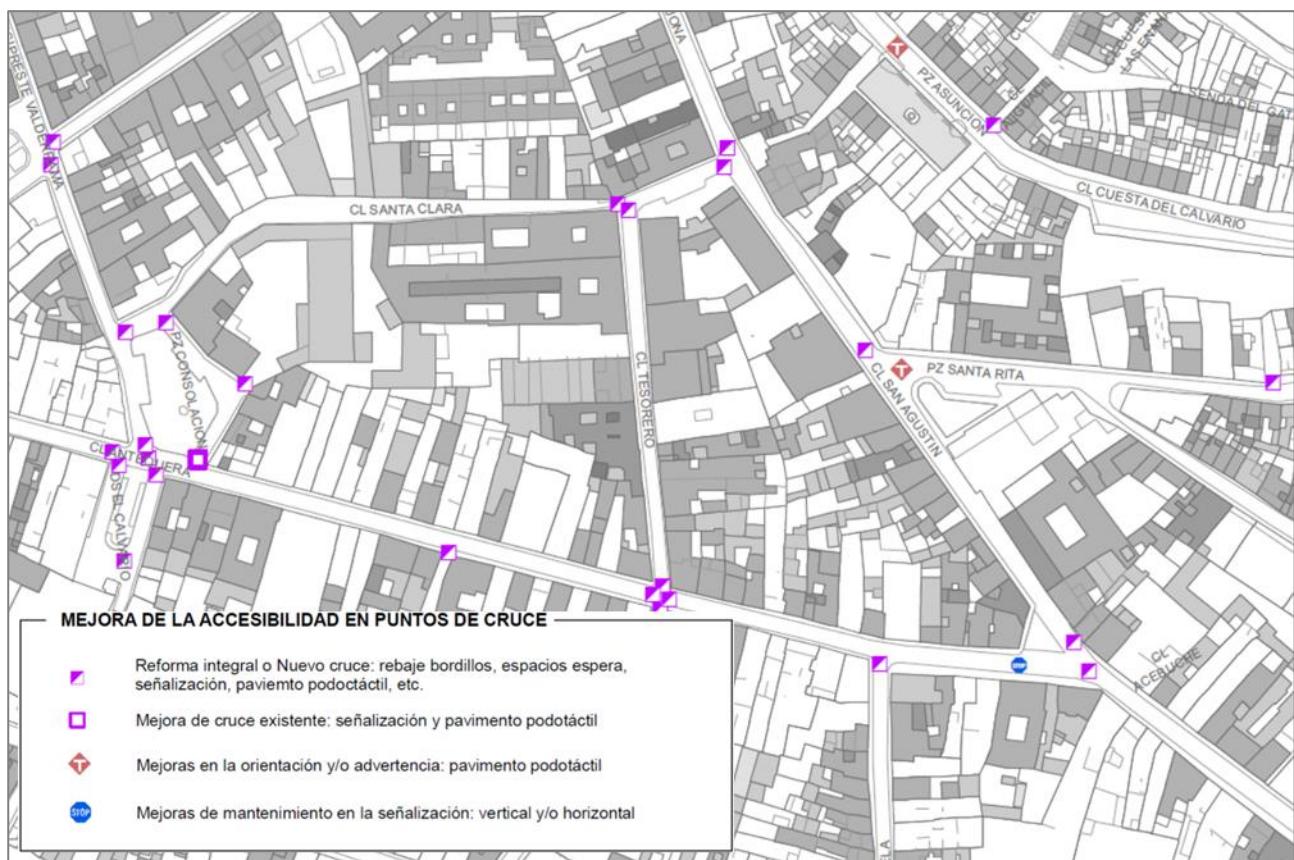


Figura 21: Detalle de plano de situación de puntos de cruce peatonal a intervenir. Fuente: Plan de Accesibilidad de Osuna. COTESA

## 7.7. ESTRATEGIA III: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN URBANA

---

### 7.7.1. 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, así como en recorridos lineales largos.
- **Señalización de las principales vías de comunicación:** Calle Mayor, carretera Osuna -Baltanás, carretera Osuna - Santillana.
- **Señalización relativa a la ubicación de los principales equipamientos públicos** a ubicar en la red de vías estructurantes de la movilidad.
- **Señalización relativa a los principales espacios públicos y áreas estanciales:** sistema de plazas y parques.

### 7.7.2. Mejoras en la información turística

---

#### 7.7.2.1. Mapas urbanos

Se procurará la uniformidad en el diseño (mismo modelo) de los mapas urbanos, de modo que su identificación resulte más fácil. Así mismo se deberá tener en cuenta:

Para su instalación:

- Disposición en zona sin obstáculos tanto visuales (fácil detección) como físicos (fácil aproximación)
- Ubicación en zona segura de uso y sin generar obstáculos, nunca en lugares que impliquen su lectura desde la calzada o bloqueando la zona de paso
- Altura adecuada tanto para su lectura (visual) como para su inspección táctil (alcance vertical) para lectura de altoprueba o Braille.

Sobre su contenido

- Garantizar un contraste figura fondo claro, y evitar superficies brillantes que puedan dificultar la lectura.

- Se utilizará una letra de tipografía sencilla (tipo sans serif, sin resaltes) y de un tamaño adecuado en función de la distancia de lectura
- Apoyo en imágenes y/o pictogramas para una identificación más fácil e intuitiva
- Simplificar en la medida de lo posible contenidos que no sean relevantes para el lector, intentando ofrecer una información lo más clara y sencilla posible.
- Posibilidad, si fuera oportuno, de maquetas urbanas en relieve.



Figura 22: Ejemplos de mapas urbanos accesibles.

### 7.7.2.2. Señalización direccional

Disponer señalización direccional pensada para los peatones con objeto de dirigirles hacia puntos de interés turístico por los itinerarios más cortos y/o más accesibles. Para ello se deberán seleccionar cuales son los puntos a localizar (ej. Plaza Mayor, Colegiata, Plaza de Toros...) así como los puntos de toma de decisión (cruces de calles ...)

La señalización deberá estar dirigida a los peatones, esto es: orientación hacia la acera no a la calzada, a una altura fácilmente legible por un peatón (incluso de talla baja o en silla de ruedas), con una rotulación clara (contrastada) y fácilmente legible (tipografía y tamaño).

Se procurará además utilizar un mismo modelo en todo el municipio con objeto de que la identificación resulte más clara.



Figura 23: Ejemplos de señalización accesible.

### 7.7.3. Mejoras en la identificación de calles e inmuebles: placas de calle y números de calle.

La identificación de los nombres de las calles debe ser fácil para cualquier ciudadano o visitante del municipio. Para ello se propone una homogenización de las placas de calle en las que se considere:

- Disposición en cada tramo de la calle (en todos los cruces de calle) que son los puntos de decisión
- A altura adecuada (tamaño) y sin obstáculos (vegetación, publicidad...)
- Con rotulación clara: contraste, tipografía...
- Con posibilidad de lenguaje alternativo: Braille, QR, códigos Navilens...

Así mismo los números de calle se deben procurar normalizar (modelos determinados homologados por el municipio) y con obligación de disponer en todos los inmuebles y en lugar claramente visible. Tendrán un tamaño, contraste y rotulación adecuadas.



Figura 24: Ejemplos de placas de calle accesibles.

## 7.8. ESTRATEGIA IV: MEJORAS DE ACCESIBILIDAD EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE URBANO

Las características de accesibilidad del espacio público urbano pueden facilitar o dificultar el acceso a los medios de transporte. En esta estrategia se detallan propuestas de actuación para Osuna encaminadas a mejorar dicha accesibilidad tanto con el transporte privado (plazas reservadas para personas con movilidad reducida) como con el transporte público (paradas de transporte público urbano).

### 7.8.1. Habilitación y mejora de plazas de aparcamiento para PMR

Los principales aspectos a considerar en relación a las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad son:

- **Dotación:** La Orden TMA/851/2021 señala una dotación mínima de una plaza por cada cuarenta plazas o fracción
- **Ubicación:** Deberán ubicarse los más próximos posible a los puntos de cruce entre itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente.
- **Dimensiones y configuración:** La plaza deberá permitir su utilización, ascenso y descenso del vehículo y la conexión con el itinerario peatonal de cualquier persona usuaria, lo cual implica diferentes posibilidades de uso en función de la posición de la persona con discapacidad en el vehículo (conductor, acompañante, trasero) sin que los movimientos a ejecutar invadan los carriles de circulación.
- La **conexión con el itinerario peatonal accesible** la cual deberá estar asegurada en condiciones de accesibilidad y seguridad y que la normativa autoriza a realizar desde el cruce cercano o bien mediante vados específicos que conecten la calzada con el itinerario peatonal

Todos estos parámetros se reflejan en los diferentes elementos que conforman una plaza de estacionamiento reservada para personas con discapacidad:

- El **área de aparcamiento**, con una dimensión mínima de 5,00 x 2,20 m. de ancho.
- Área de **aproximación y transferencia**: Las plazas dispondrán de una zona de aproximación y transferencia a través de la cual será posible la subida y bajada del vehículo con amplitud suficiente para poder realizar las operaciones y movimientos requeridos.
  - o En el caso de plazas en batería (perpendicular o en diagonal) la zona de aproximación y transferencia se situará en un lateral con dimensiones de longitud igual a la plaza y anchura libre mínima 1,50 m. Sobre la acera posterior existirá una zona sin obstáculos de anchura igual a la plaza y profundidad 3,00 m.
  - o En el caso de plazas en línea la zona de aproximación y transferencia será posterior con una longitud de 3,00 m. y una anchura similar a la plaza. Además, contará con una zona sin obstáculos en la acera lateral de longitud igual a la plaza y anchura 1,50 m.
- La **conexión con el espacio peatonal**, bien a través del vado del paso de peatones cercano, bien mediante un vado peatonal que comunique la zona de transferencia con el itinerario accesible o bien eliminando el desnivel entre la zona de transferencia y el itinerario peatonal.
- **Señalización horizontal y vertical homologadas empleando el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA).**

La disposición de las diferentes áreas (aparcamiento, aproximación y transferencia y la conexión con el itinerario) así como la posibilidad de aparcar en un sentido u otro definen y, en muchas ocasiones, pueden

Ilegar a limitar las posibilidades reales de uso de la plaza en función de la ubicación de la persona con discapacidad en el vehículo y el modo en que se realice el acceso a este, especialmente en el caso de aparcamientos en línea.

Es por ello la **configuración óptima** es la de aparcamientos en batería (que permite el acceso a la plaza en ambos sentidos) con ámbitos no diferenciados y que incluye tanto el área de acercamiento lateral como el área de acercamiento trasera, lo que permite la utilización de la plaza de diferentes modos en función de las necesidades del usuario.

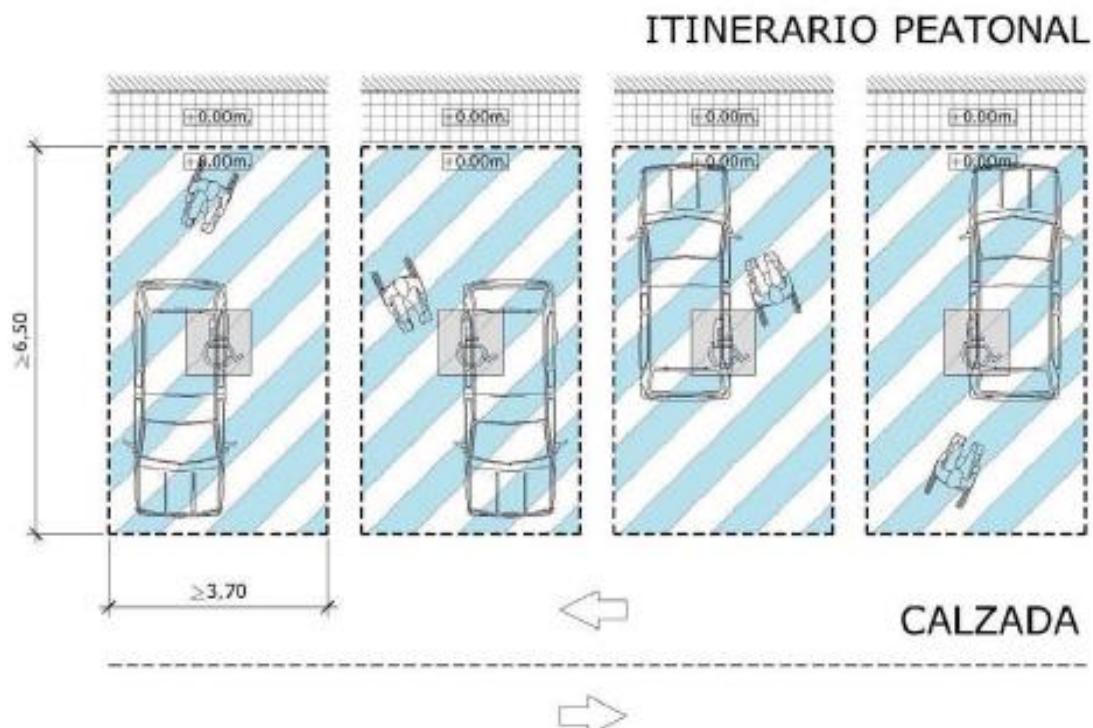


Figura 25. Modos de utilización de la plaza reservada en función de las necesidades del usuario. Fuente: Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados del Ayuntamiento de Madrid (2016).

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha ER.01  
versión julio 2016

desarrollo urbano | MADRID

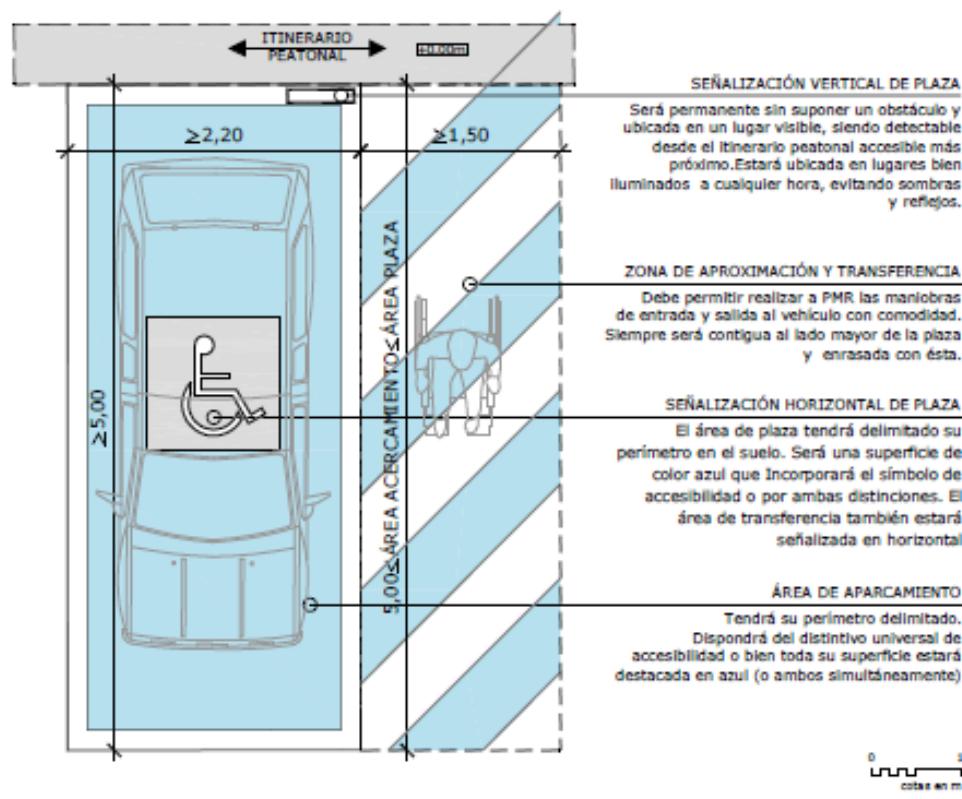
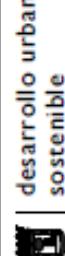


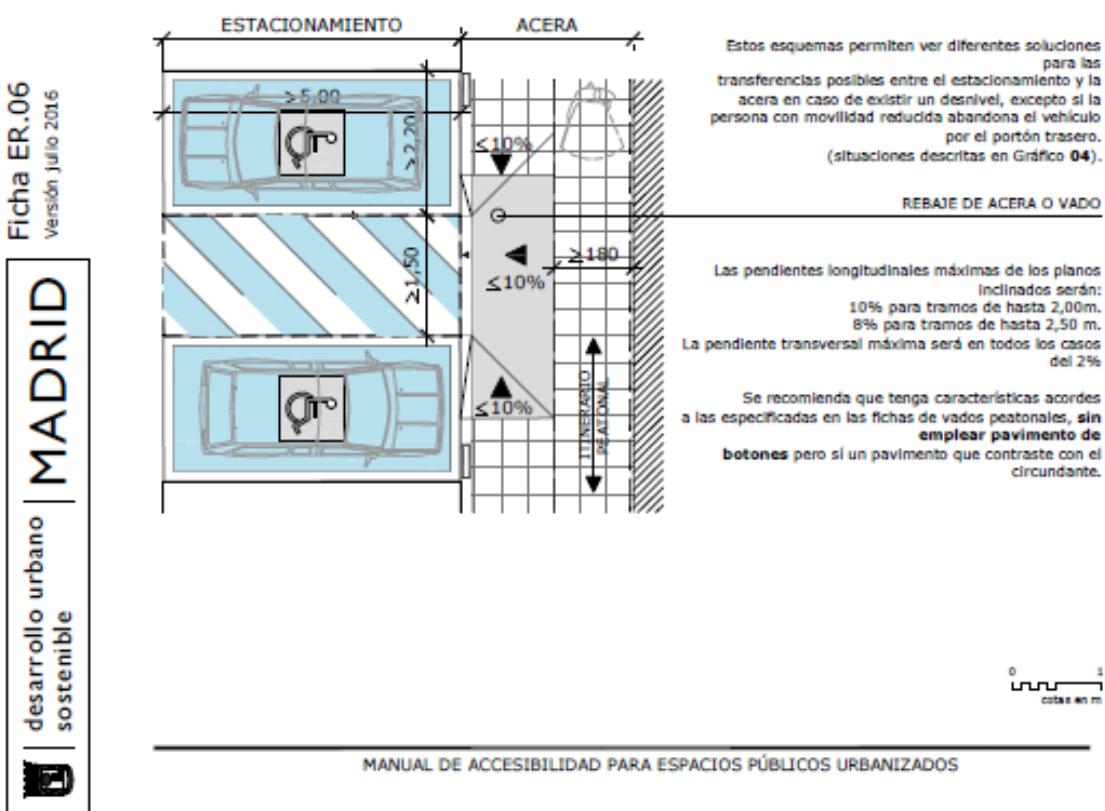
Figura 26: Plaza de aparcamiento reservada para PMR; elementos básicos de diseño. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid.

En el diseño de los vados de comunicación vertical entre la acera y la plaza de estacionamiento reservado será preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:

- No invadirá en ningún caso el itinerario peatonal garantizando siempre un ancho mínimo de paso de 1,80 m.
  - El diseño y ubicación del vado peatonal garantizará la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el área de transferencia del aparcamiento reservado
  - La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80m.
  - El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar ensarado
  - Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal
  - El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en moldeo

En lo que concierne a dimensiones y geometría de estos rebajes se aplicará lo dispuesto en el apartado de vados peatonales (pendientes y dimensiones), pero no en cuanto a la señalización, para evitar confusiones e identificaciones erróneas. Cabe la posibilidad, incluso, de considerar esos rebajes como pequeñas rampas que admitirían hasta un máximo del 10% de pendiente.

En el caso que sigue a continuación se expone la resolución del desnivel y acceso a la plaza de aparcamiento reservado a través de un vado de tres pendientes en la acera, sin invadir el itinerario peatonal accesible y conectándose directamente con la zona de transferencia compartida de la plaza



*Figura 27: Plaza de aparcamiento reservada para PMR; plazas en batería con banda de transferencia compartida. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid.*

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha ER.02  
Versión julio 2016

desarrollo urbano | MADRID

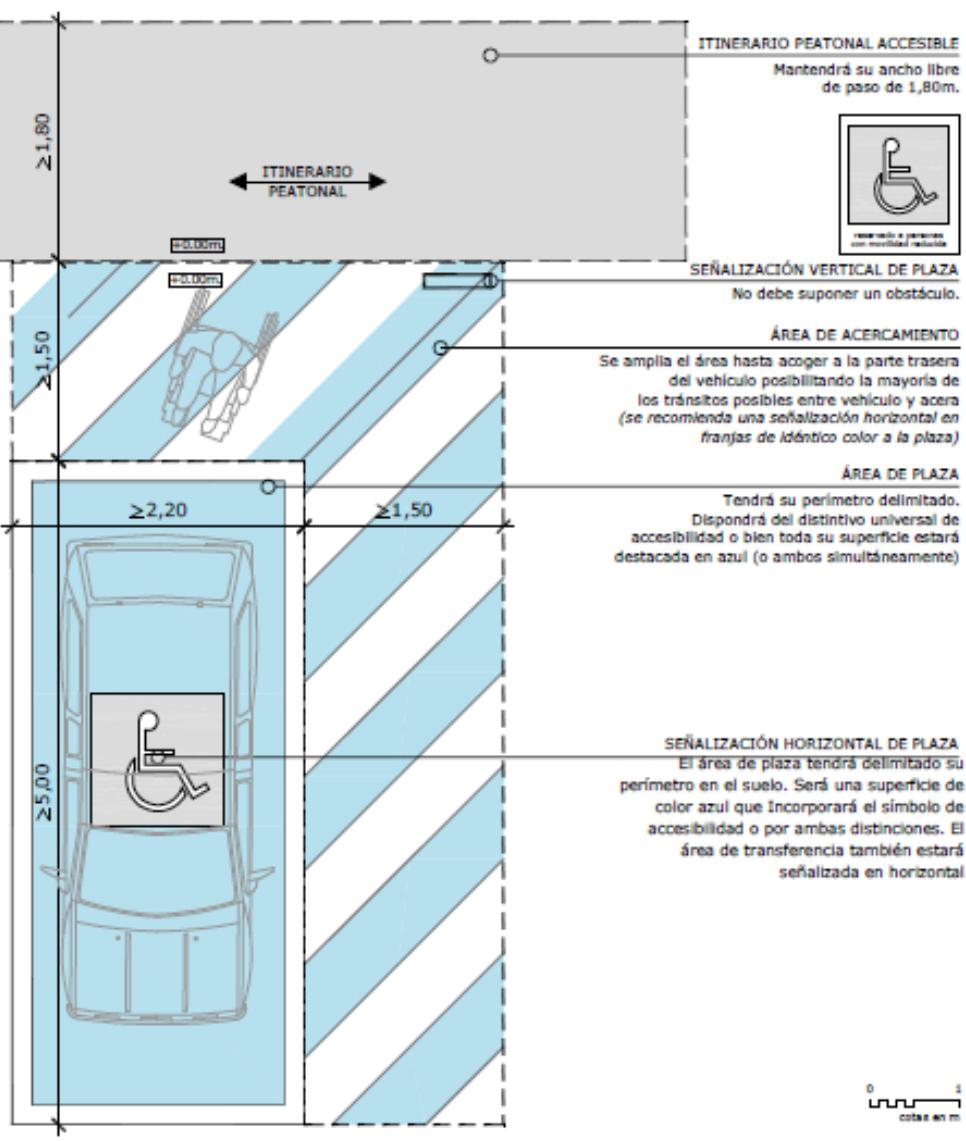
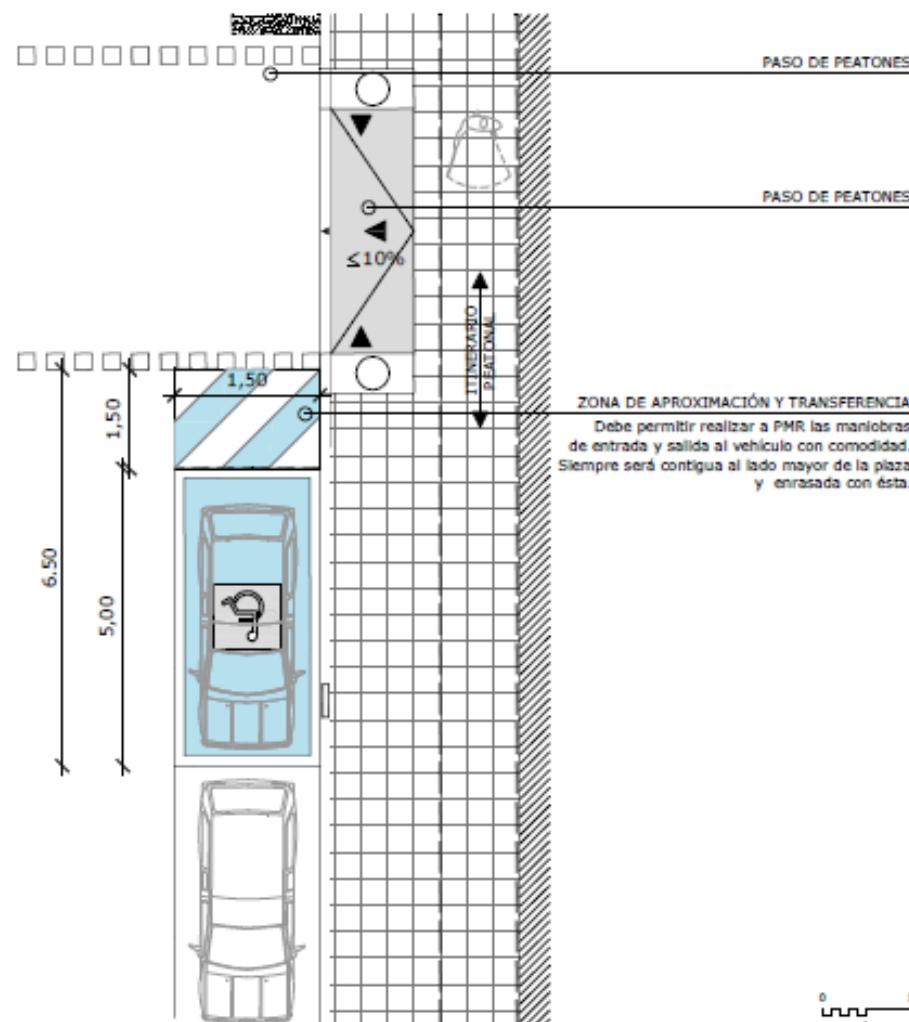


Figura 28: Plaza de aparcamiento reservada para PMR; recomendaciones generales. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid.

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

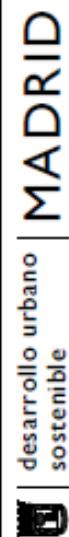
Ficha ER.14  
versión Julio 2016desarrollo urbano | MADRID  
sostenible

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 29: Plaza de aparcamiento reservada para PMR; aparcamiento en línea. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid.

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha ER.13  
Versión Julio 2016



En los siguientes ejemplos es posible verificar todas las dificultades que representa solucionar las diferentes casuísticas que pueden darse para favorecer al mayor número de transferencias posibles y deseadas para personas con movilidad reducida. Se refleja la situación que se genera entre vehículo y acera, solventando tanto el caso de dos pendientes para rebajar el itinerario peatonal a la cota de la calzada como el de un vado de tres planos inclinados para acceder a la cota de la calzada y zona de transferencia.

Evitar que el Usuario con movilidad reducida pueda invadir en algún momento la calzada supone definir un **concepto que integre las áreas de plaza y aproximación**, dando libertad para que el vehículo sea estacionado como convenga al usuario.

En estos ejemplos alcanza su máxima significación el 'Área de Estacionamiento Reservado'. Se puede deducir cómo, en entornos en los que la acera pueda ser mermada en su ocupación, y en función de los sentidos de circulación y de la posición que ocupe el usuario con movilidad reducida en el interior de su vehículo, las posibilidades de estacionamiento pueden ser numerosas. Son diseños a medida que satisfacen todas las necesidades de los usuarios.

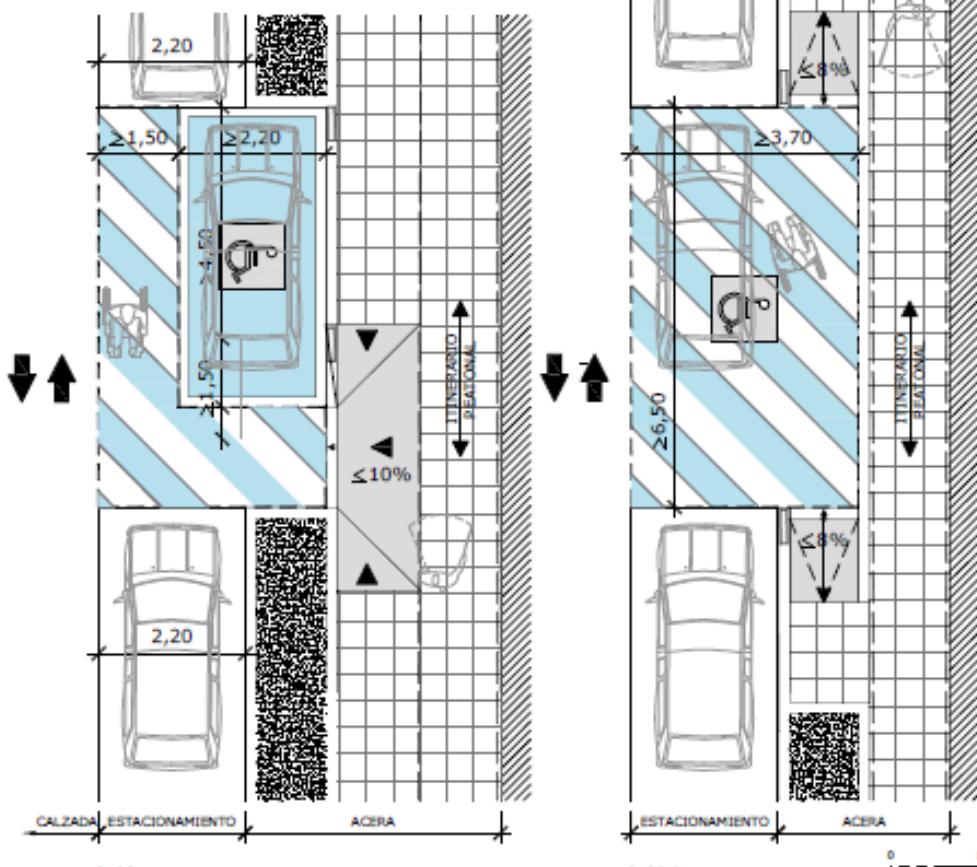
## CASO 1. ÁREAS DE PLAZA Y DE ESTACIONAMIENTO

La configuración de la izquierda refleja la importancia de los medios a disponer para conseguir que, si la persona con movilidad reducida es el conductor del vehículo, no invada la calzada, y pueda realizar la transferencia al mismo en condiciones de seguridad. El consumo de espacio es mayor, por lo que sólo será posible realizarla en aceras de dimensiones generosas o provistas de zonas de ajardinamiento o similares en las que ubicar dicha área.

El área definida permitiría el estacionamiento del vehículo en cualquier situación, pero habrá que cumplir con el rebaje de acera.

## CASO 2 ÁREAS DE PLAZA Y DE ESTACIONAMIENTO

En la segunda configuración se plantea fusionar el Área de Plaza y la Zona de Aproximación e invadir con ella el Itinerario peatonal, área a la que se accederá disponiendo dos planos inclinados laterales perpendiculares a la misma en el itinerario peatonal que posibiliten cualquier forma de estacionamiento y acceso al itinerario peatonal accesible.



MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 30. Plaza de aparcamiento reservada para PMR; aparcamiento en línea con desnivel entre acera y calzada. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid.

## 7.8.2. Adaptación de paradas de transporte público urbano

Las paradas de transporte público urbano, y las paradas de autobús en particular, deben atender en lo referente a la accesibilidad al RD 1544/2007 de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (Anexo V)

Además, también deben atender a lo reseñado por la Orden TMA851/2021 en lo referente a:

- Paradas y marquesinas de espera del transporte público (art 36)
- Condiciones generales de la señalización y comunicación sensorial (art 40)
- Características de la señalización visual y acústica (art 41)
- Aplicaciones del Símbolo Internacional de Accesibilidad (art 43)
- Tipos de pavimento táctil indicador en itinerarios peatonales accesibles (art 45)
- Aplicaciones del pavimento táctil indicador (art 46)

### 7.8.2.1. Postes de Parada de autobús urbano accesibles

Los postes de parada no deben suponer un obstáculo en el itinerario peatonal, pero tienen una labor determinante para identificar el punto de parada, así como alojar información básica sobre líneas que realizan parada y horario.

### 7.8.2.2. Marquesinas de parada de autobús urbano accesibles

Las marquesinas no deben suponer un obstáculo en el itinerario peatonal, pero deben estar conectadas al mismo con espacio suficiente de entrada y salida.

Deben disponer de banco de espera (con reposabrazos y respaldo), apoyo isquiático y espacio para silla de ruedas todo ello bajo zona cubierta de protección (sol y lluvia). Además de disponer de información sobre líneas, recorridos, horarios, ... Siendo recomendable además la posibilidad de información sobre incidencias o a través de audio u otros sistemas alternativos (códigos QR, enlaces a app, códigos Navilens, ...)



Figura 31: Ejemplos de buenas prácticas en marquesinas de paradas de autobús urbano accesibles.

## INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

Ficha TP.02  
Versión Julio 2016

desarrollo urbano | MADRID  
sostenible

## MARQUESINA DE AUTOBÚS SIMPLE

Las paradas y marquesinas de espera del transporte público se situarán próximas al itinerario peatonal accesible, estarán conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo.

Las marquesinas de autobús tienen unas soluciones algo más complejas puesto que concentran la señalización e interpretación de las paradas con la zona segura de espera y la transferencia propiamente dicha al medio de transporte.

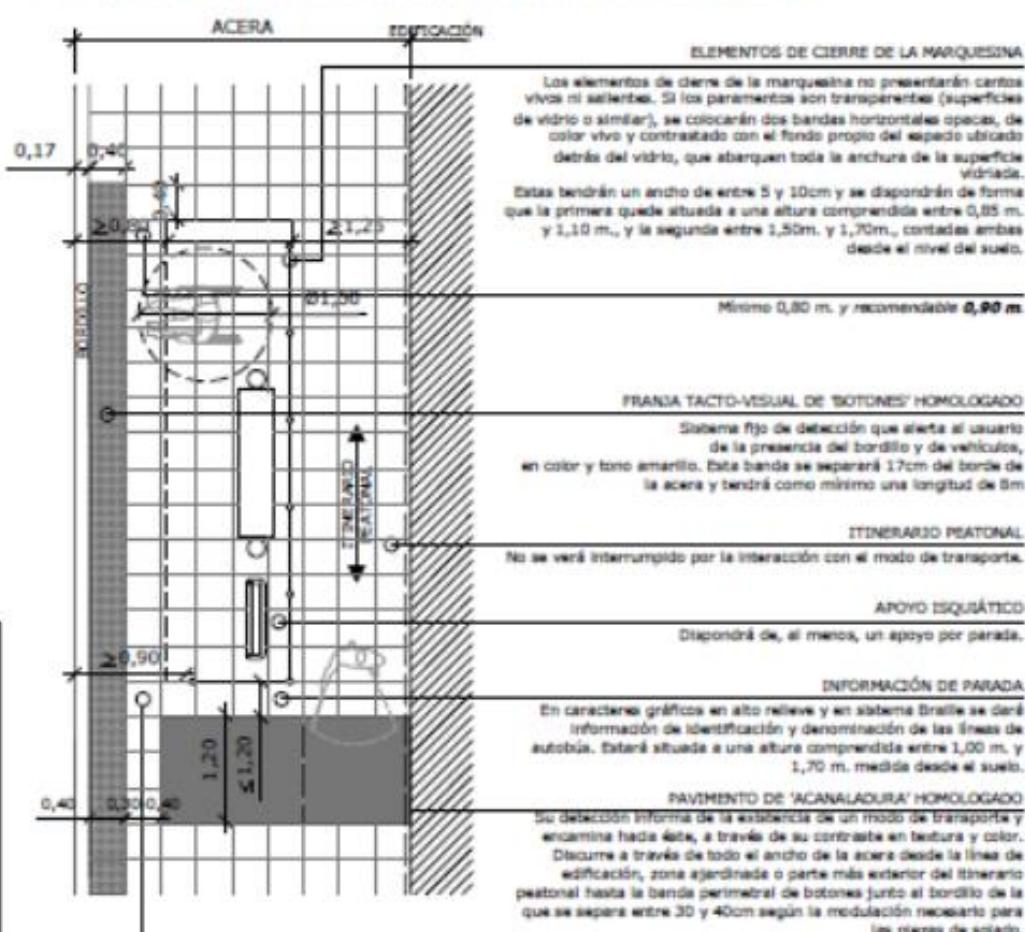
De este modo, la norma contempla disponer una franja tacto-visual de botones que indique el bordillo de la acera y localización del autobús, acompañada de otras dos franjas de 1,20 m. de pavimento de acanaladura acotando la ubicación de la marquesina.

Se debe garantizar unos accesos mínimos de 0,90 m. a las marquesinas, si las hubiera.

En cualquier caso debe ser posible inscribir un círculo de diámetro mínimo 1,50m. que garantice la total maniobrabilidad.

Con el objeto de identificar el acceso y posibilidades de uso de espacios, instalaciones y servicios accesibles se deberá señalar permanentemente con el Símbolo Internacional de accesibilidad homologado lo siguiente: Las paradas de transporte público accesible.

Se recogen aquí las recomendaciones que sobre las marquesinas de autobús ha consensuado el Comité Técnico autorizado por el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid.



Gráficos basados en las recomendaciones establecidas por la Comisión Técnica de Accesibilidad en Urbanismo y Edificación del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid.

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

Figura 32: Marquesina simple de parada de autobús urbano. Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados. Ayto. Madrid

## 7.9. ESTRATEGIA V: MEJORAS EN EL EJE CÍVICO DE LA CIUDAD

---

El eje cívico, que conecta la Plaza Mayor con la Plaza de Cervantes a través de la calle Carrera, concentra la mayor parte de la actividad peatonal del casco urbano, siendo un gran eje comercial y de conexión de equipamientos (colejos, mercado, Ayuntamiento, ...)

Por lo tanto, se propone como una estrategia específica la atención a la accesibilidad de este eje. Para ello se estructura la propuesta en tres actuaciones:

### 7.9.1. Mejora de la accesibilidad en la Plaza Mayor.

---

En la plaza, más allá de un acondicionamiento perimetral, se propone una nivelación total de toda la plaza con las calles y edificios colindantes, de modo que la parte central quede unificada en cota al resto de la plaza configurando un gran espacio continuo y dejando de ser una isla a diferente cota.

Además, se propone una sustitución parcial del empedrado de canto rodado de modo que, preservando la imagen histórica de la ciudad, se posibilite un itinerario accesible para recorrer y cruzar la plaza, pudiendo acceder también a zona de bancos, sombra...

Se podrá aprovechar para disponer de encaminamiento con pavimento podotáctil por el lateral de la plaza, así como disposición de mapa urbano adecuado (altura, contenidos...)

También es una oportunidad para renovar parte del mobiliario o al menos completarlo con algunos elementos accesibles (bancos, apoyos isquiáticos, papeleras...)

Por último, no hay que descuidar las conexiones con las calles colindantes y en los casos que sea necesario disponer de puntos de cruce peatonal accesibles.

### 7.9.2. Nueva configuración urbana en c/ Carrera

---

En la intervención en esta calle es necesario diferenciar dos tramos claramente diferentes:

El tramo entre Plaza Mayor y Calle Nueva, de reciente reurbanización y conformado como plataforma única de zona 20, con tráfico rodado intenso.

El tramo entre Calle Nueva y Plaza Cervantes, en la actualidad de tráfico segregado, acerado estrecho y con tráfico rodado intenso.

#### 7.9.2.1. Tramo Plaza Mayor – Calle Nueva

En este tramo se propone un cambio en la configuración vial, pasando de ser “Zona 20” a ser “Calle de Convivencia” (con señal S28 de la DGT) con prioridad peatonal, así como una revisión de la movilidad de la misma donde se desvía el tráfico de paso, dejando únicamente el tráfico que tiene origen o destino en la calle. Esto proporcionará una calle más amable, más segura y por lo tanto más accesible para el peatón, posibilitando el tránsito por la totalidad de la sección de calle, y no únicamente por los laterales (en la actualidad pese a existir plataforma única el tráfico es segregado, quedado los peatones relegados a los laterales y teniendo los vehículos prioridad en la parte central de la vía).



Figura 33: Ejemplos de calle de convivencia.

#### 7.9.2.2. Tramo Calle Nueva – Plaza Cervantes

Se propone una configuración de plataforma única pero directamente como calle de convivencia (no con tráfico segregado) donde la prioridad es peatonal (señal S28) y el pavimento no está diferenciado en bandas, procurando además romper la continuidad visual de los vehículos para que aminoren la marcha, así como reducir el aparcamiento a puntos de carga y descarga, emergencias y PMR.

Se potenciarán los puntos de descanso y se aprovecharán los ensanches para configurar el espacio de manera unitaria y no perimetral con isla central.

#### 7.9.3. Nueva configuración urbana en Plaza Cervantes y Arco de la Pastora.

---

En la plaza Cervantes se propone la reorganización del tráfico de manera que se suprima el sentido de subida hacia calle Carrera, así como el tráfico de paso que atraviesa el Arco de la Pastora.

Además, se propone la configuración de una gran plataforma única que englobe la totalidad de la sección de la calle, incluida la actual isla central. Se aprovechará para reorganizar el mobiliario urbano existente (terraza de hostelería, plano urbano, contenedores, bancos, zonas de sombra...)



Figura 34: Ejemplos de calle de plataforma única.

#### 7.9.4. Configuración urbana más accesible en c/ Asistente Arjona – c/ San Agustín

---

En consonancia en lo realizado en el resto del eje cívico del municipio (al norte de la Plaza Mayor) también en la zona sur se propone una nueva configuración urbana, transformando el actual esquema de tráfico segregado con aceras no accesibles, en un espacio de plataforma única de convivencia, con menor tráfico rodado y mayor espacio peatonal y sin barreras.

Para ello se seguirán los mismos criterios indicados tanto en la propuesta general de plataforma única como en el resto de las actuaciones específicas en este eje. Y en particular en este tramo se atenderá a:

Establecer el modelo de calle de convivencia, con señal S28 y prioridad peatonal. Configurando la calle con pavimento uniforme, sin estructurar en bandas ni utilizar bolardos, de modo que se potencie la ocupación de parte central de la vía también por los peatones (facilitando así el cruce, etc.) y a la vez se promueva la reducción de la velocidad de los vehículos (percepción de calle peatonal en la que se permite el paso de vehículos a baja velocidad)

Suprimir la banda continua de aparcamiento, para proponer aparcamiento puntual (emergencias, PMR...) para no dificultar el cruce peatonal desde los laterales al centro.

Estudiar la nueva cota de la plataforma única para posibilitar, en la medida de lo posible, la entrada accesible a comercios y viviendas. (en algunos casos quizás sea posible suprimir escalones de entrada y mejorar por tanto también la accesibilidad a la edificación desde el espacio público). Esto conllevará además un estudio de las pendientes transversales (nunca superiores al 2%) que además de resolver la evacuación de agua pueden contribuir a la mejora de la accesibilidad edificatoria.

Cuidar la transición en los extremos de la actuación: encuentro con c/ Sta. Clara, c/ Capitán y c/ Antequera.

## 8. ANEXOS

### 8.1. Anexo 1: Fichas equipamientos y lugares de interés

1. Ayuntamiento
2. Unidad de Recaudación Ejecutiva Seguridad Social
3. Agencia Tributaria
4. Juzgados de Primera Instancia
5. Servicio Andaluz de Empleo
6. Centro Municipal Servicios Sociales
7. Oficina Comarcal Agraria
8. Notaría
9. Servicio Andalucía Orienta
10. Tesorería General de la Seguridad Social
11. Cementerio
12. Tanatorio
13. Casa de la Juventud
14. Mercado Central
15. Policía Local
16. Centro Ocupacional Unidad de Día Nuevo Reto
17. Centro Participación Activa de Mayores
18. Cuartel de la Guardia Civil
19. Pósito Municipal – Residencia de Mayores
20. Residencia de Personas con Discapacidad Gravemente Afectadas Virgen de Belén
21. Cruz Roja
22. Protección Civil
23. Parque de Bomberos
24. Zona Comercial
25. Zona Comercial – Family Cash
26. Farmacia – Carrera, 39
27. Farmacia – Alfonso XII, 71
28. Farmacia – Capitán, 20
29. Farmacia – Plza. Rodríguez Marín, 14
30. Farmacia – Asistente Arjona, 33
31. Farmacia – Plaza Salitre
32. Farmacia – Derramadero, 29
33. Plaza de Toros
34. Casa de la Cultura
35. Museo Arqueológico
36. Museo de Osuna
37. Museo Andaluz del Juguete Vintage
38. Estadio Municipal Raúl Carrosa
39. Piscina Municipal
40. Pistas de tenis y pádel Municipales
41. Polideportivo Municipal

42. Universidad
43. Conservatorio de Música Profesional
44. C.E.I.P. Ntra. Sra. de Fátima
45. Centro Educativo Sta. Ángela
46. C.P. Especial Ntra. Sra. de la Merced
47. E.I. Puerta de Osuna
48. E.I. Gabriel Mistral
49. I.E.S. Sierra Sur
50. C.E.I.P. Rodríguez Marín
51. I.E.S. Francisco Rodríguez Marín
52. Centro E.I. Dados
53. Escuela Andaluzade Economía Social
54. E.I. Municipal Victoria Kent
55. Escuelas Profesionales SAFA
56. Colegiata de Osuna
57. Convento de San Pedro
58. Convento del Espíritu Santo
59. Iglesia de San Carlos
60. Iglesia de la Merced
61. Iglesia de Santa Clara
62. Iglesia de Ntra. Sra. del Rosario de Fátima
63. Iglesia de Sto. Domingo
64. Parroquia Ntra. Sra. de la Victoria
65. Convento de la Inmaculada Concepción
66. Iglesia del Carmen
67. Iglesia de la Consolación
68. Iglesia de San Agustín
69. Convento de las Mercedarias Descalzas
70. Ermita de San Arcadio
71. Hospital Comarcal de la Merced
72. Centro de Salud
73. Centro de Diálisis
74. Centro Médico CEDEMO
75. Casino
76. Estación de autobuses
77. Estación de tren
78. Parque Arqueológico Caldenegros
79. Cilla del Cabildo Colegial
80. Palacio de los Cepeda
81. Casa de los Rosso
82. Palacio de Govantes y Hereda
83. Casa de los Torres
84. Casa del Conde de Puerto Hermoso
85. Casa del Marqués de Campo Verde
- 86-90. Casas Particulares S.XVII en Calle San Pedro
91. Palacio del Marqués de la Gomera

92. Residencia de Personas con Discapacidad Hermano Francisco (Paz y Bien)
93. Casa – Hogar de Salud Mental Faisen (Ermita Cruz del Humilladero)
94. Casa – Hogar de Salud Mental Faisen (c/ Vicerrector Adolfo González)
95. Edificio Crear – Universidad de Osuna
96. Centro Cívico Mohedana-Fátima
97. Peña Bética San Arcadio Osuna
98. Peña Cultural Sevillista de Osuna
99. Centro de Innovación Turística
100. CEPER Clara Campoamor

## 8.2. Anexo 2: Fichas áreas estanciales

---

1. Entorno de la Colegiata
2. Parque de San Arcadio
3. Parque Urbanización Fátima-Mohedana
4. Recinto Ferial
5. Plaza Mayor
6. Plaza de los Turistas
7. Plaza Motoclub Urso
8. Plaza Bda. Huerto de los Padres
9. Plaza de los Reyes Católicos
10. Plaza Arcipreste Govantes
11. Plaza Consolación
12. Plaza el Duque
13. Plaza Rodríguez Marín
14. Zona de deporte Supermercado Family Cash
15. Zona de deporte ITV
16. Parque calle Huelva
17. Parque calle Derramadero
18. Parque Bda. Autonomías
19. Parque Bda. Andalucía
20. Parque infantil Bda. La Pionera
21. Parque infantil Bda. Los Lirios
22. Parque infantil Rector Miguel Florencio Lora
23. Plaza Vicerrector Juan José Iglesias

### 8.3. Anexo 3: Fichas paradas de bus urbano

---

1. Plaza Mayor
2. Plaza Rodríguez Marín
3. Carrera a la altura del Antiguo Hospital
4. Plaza Cervantes
5. Alfonso XII a la altura del Instituto Rodríguez Marín
6. Glorieta Alfonso XII
7. San José de Calasanz a la altura del Polideportivo
8. Barriada Andalucía
9. Alfonso XII a la altura del barrio del Granadillo
10. Travesía Estación cruce con Renfe
11. Plaza La Harinera
12. María de la Cueva - Conde de Ureña
13. María de la Cueva – Iglesia de Fátima
14. Travesía de Fátima – Diego Ramírez
15. José de Mora
16. Evandro
17. Aragón – Extremadura
18. Plaza Miguel Florencio
19. Avenida de la Constitución – Hospital
20. Avenida de la Constitución – Salida del Hospital
21. Avenida de la Constitución – Molino
22. Avenida de la Constitución – Residencia Universidad
23. Avenida de la Constitución – Edificio Conyper
24. Avenida de la Constitución a la altura de la óptica
25. Avenida de la Constitución – Estación de Autobuses
26. Plaza Santa Rita
27. San Agustín a la altura del Ambulatorio.

## 9. PLANIMETRÍA

### 9.1. Planos de información y encuadre

- PII\_01. Servicios de interés
- PII\_02. Puntos de información
- PII\_03. Sentido de circulación de las vías
- PT\_01. Resultados análisis taller de participación

### 9.2. Planos de información y análisis de los parámetros de accesibilidad en segmentos

- PI\_00. Segmentos y cruces
- PI\_01. Análisis de Segmentos. Banda libre
- PI\_02. Análisis de Segmentos. Estrechamientos
- PI\_03. Análisis de Segmentos. Referencia al itinerario
- PI\_04. Análisis de Segmentos. Estado del pavimento
- PI\_05. Análisis de Segmentos. Pendiente trasversal
- PI\_06. Análisis de Segmentos. Pendiente longitudinal
- PI\_07. Análisis de Segmentos. Altura libre
- PI\_08. Análisis de Segmentos. Seguridad
- PI\_09. Análisis de Segmentos. Ocupación
- PI\_10. Análisis de Segmentos. Obstáculos

### 9.3. Planos de información y análisis de los parámetros de accesibilidad en cruces

- PI\_11. Análisis de Cruces. Anchura
- PI\_12. Análisis de Cruces. Paso elevado
- PI\_13. Análisis de Cruces. Vados
- PI\_14. Análisis de Cruces. Señalización horizontal
- PI\_15. Análisis de Cruces. Señalización vertical
- PI\_16. Análisis de Cruces. Pavimento de advertencia
- PI\_17. Análisis de Cruces. Pavimento guía
- PI\_18. Análisis de Cruces. Isleta
- PI\_19. Análisis de Cruces. Seguridad
- PI\_20. Análisis de Cruces. Obstáculos

## 9.4. Planos de información y análisis del grado de accesibilidad en segmentos y cruces

---

- PI\_21. Análisis de la Accesibilidad Universal
- PI\_22. Análisis de la Accesibilidad para Movilidad Reducida
- PI\_23. Análisis de la Accesibilidad para Discapacidad Motriz
- PI\_24. Análisis de la Accesibilidad para Discapacidad Visual
- PI\_25. Análisis de la Accesibilidad Discapacidad Cognitiva

## 9.5. Planos de información y análisis de las secciones de vía

---

- PI\_26. Tipo de sección real de las vías.
- PI\_27. Tipo de sección más adecuada según el ancho de las vías.
- PI\_28. Secciones a transformar y tipo de sección más adecuado según el ancho de las vías.

## 9.6. Planos de las propuestas de mejora

---

- PP\_01. Propuesta de mejora de la accesibilidad en itinerarios peatonales
- PP\_02. Propuesta de mejora de la accesibilidad en cruces
- PP\_03. Propuesta de mejora de la accesibilidad en itinerarios peatonales y cruces
- PP\_04. Propuesta de mejora del eje cívico de la ciudad
- PP\_05. Propuesta de mejora del eje cívico de la ciudad: detalle Plaza Mayor
- PP\_06. Propuesta de mejora del eje cívico de la ciudad: detalle Calle Carrera
- PP\_07. Propuesta de mejora del eje cívico de la ciudad: detalle Plaza Cervantes
- PP\_08. Propuesta de mejora del eje cívico de la ciudad: detalle c/Asistente Arjona – c/San Agustín