Ayuntamiento de la Castilleja Cuesta

AYUNTAMIENTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

APROBACIÓN DEFINITIVA "PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA".

TEXTO: El Pleno Ordinario del Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta en sesión celebrada el 27 de septiembre de 2024, aprobó inicialmente "El Plan de Movilidad Urbana sostenible de Castilleja de la Cuesta", ordenándose su publicación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 49 b) de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Habiéndose publicado en el Boletín Oficial de la Provincia núm. 191, del 1 de octubre de 2024, terminado el plazo de exposición al público y no habiéndose presentado alegaciones o sugerencias, dicho Acuerdo se eleva a definitivo, por lo que se procede a la publicación del texto íntegro de la Ordenanza, a los efectos previstos en el art. 17.4 del R.D. Legislativo 2/2004, y los artículos 70.2 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Asimismo, el texto íntegro definitivo se encuentra publicado en el Portal de Transparencia, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 7 c) de la Ley 19/13, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y 13.1 f) de la Ley 1/14, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía.

Lo que se hace público a efectos de información pública en la fecha de la firma electrónica.

Dª. CARMEN HERRERA CORONIL, Alcaldesa-Presidenta
Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

Código Seguro De Verificación	mh1DSWKH646Qkq2Cl+MmxA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	María Del Carmen Herrera Coronil	Firmado	14/11/2024 12:03:08
Observaciones		Página	1/1
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/mh1DSWKH646Qkq2Cl+MmxA==		

PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LOS MUNICIPIOS PARTICIPES DE FONDOS EDUSI EN AUF BORMUJOS "EL PARQUE DEL ALJARAFE"

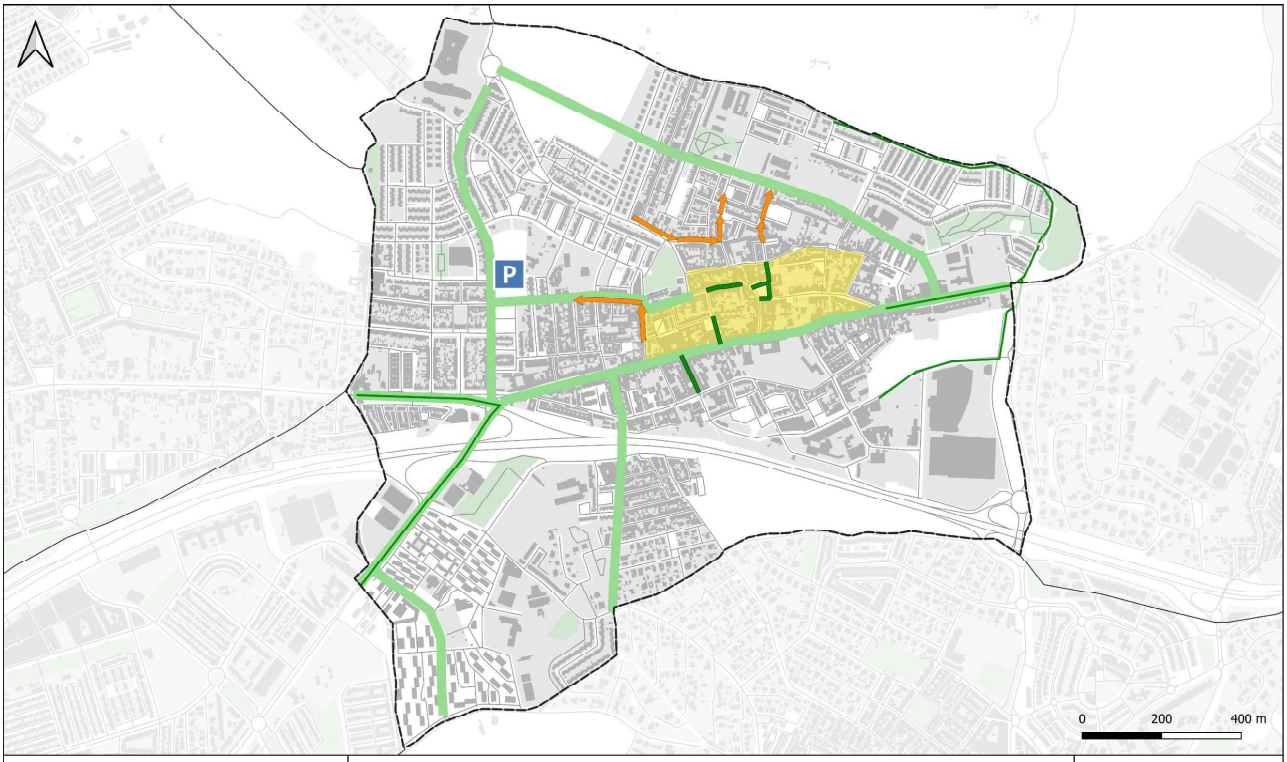
PMUS CASTILLEJA DE LA CUESTA: ANEXO CARTOGRÁFICO

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Contenido

Modelo de ciudad por fases 3
P.1.M1. Peatonalización de los centros urbanos. 7
P1.M2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales 8
P1.M4. Zona de especial sensibilidad: islas seguras (vinculadas al calmado de tráfico) 9
P1.M5. Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis/patinetes 12
P2. M2. Mejora de la Accesibilidad en las Paradas del Transporte Público y su Entorno. ... 16
P4.M3. Zonas Residenciales en Barriadas 17
P5.M1. Jerarquización y reordenación del viario 18
P6.M1. Red de aparcamientos disuasorios 19
P10.M2. Calmado de tráfico 20

Modelo de ciudad por fases



MODELO DE MOVILIDAD FASE 1 (2023-2024)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

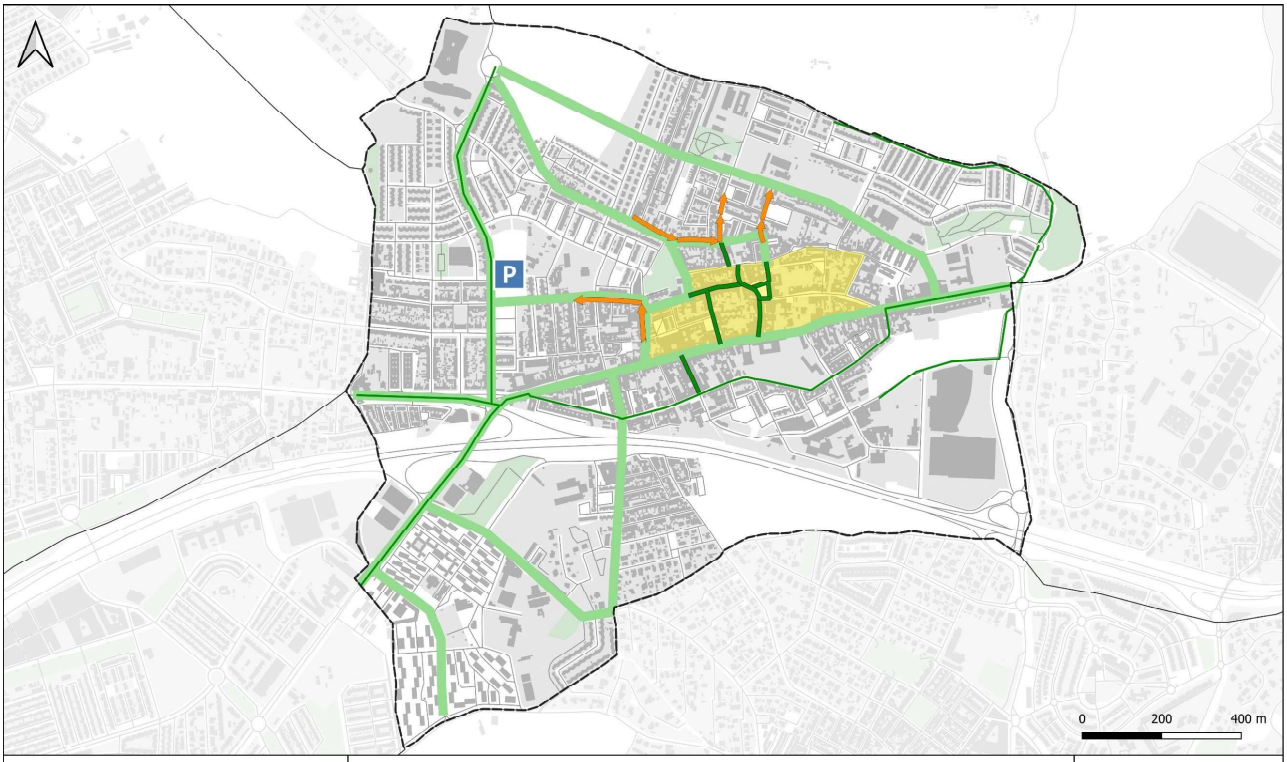
SIMBOLOGÍA:

- Bucles
- Calle peatonal
- Itinerario peatonal principal
- Red ciclista
- Aparcamiento disuasorio
- Zona de acceso restringido residentes

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Página 105 de un total de 575
Página 5 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



MODELO DE MOVILIDAD FASE 2 (2024-2028)

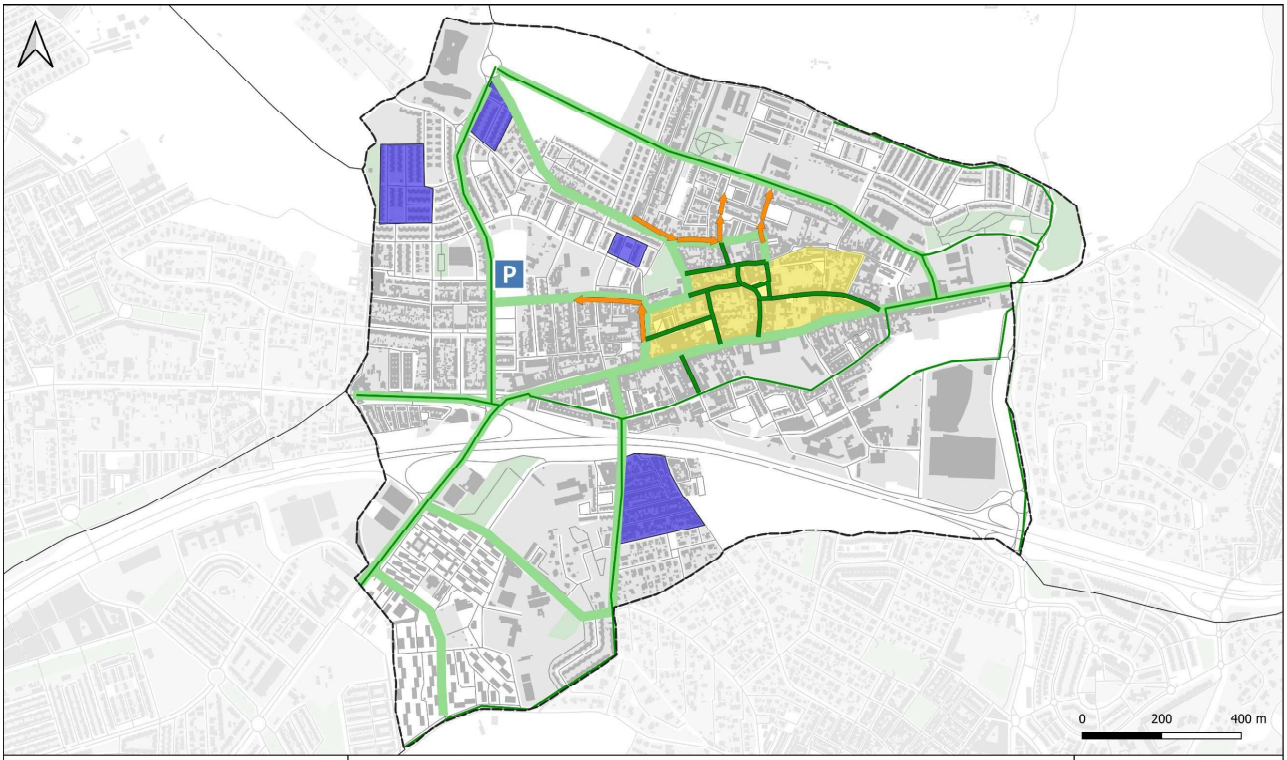
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Bucles
- Calle peatonal
- Itinerario peatonal principal
- Red ciclista
- Aparcamiento disuasorio
- Zona de acceso restringido residentes

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD



MODELO DE MOVILIDAD FASE 3 (2028-2033)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Bucles
- Calle peatonal
- Itinerario peatonal principal
- Red ciclista
- Aparcamiento disuasorio
- Zona de acceso restringido residentes
- Zonas residenciales

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P.1.M1. Peatonalización de los centros urbanos.



PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Calle peatonal
- Peatonalización F1
- Peatonalización F2
- Peatonalización F3

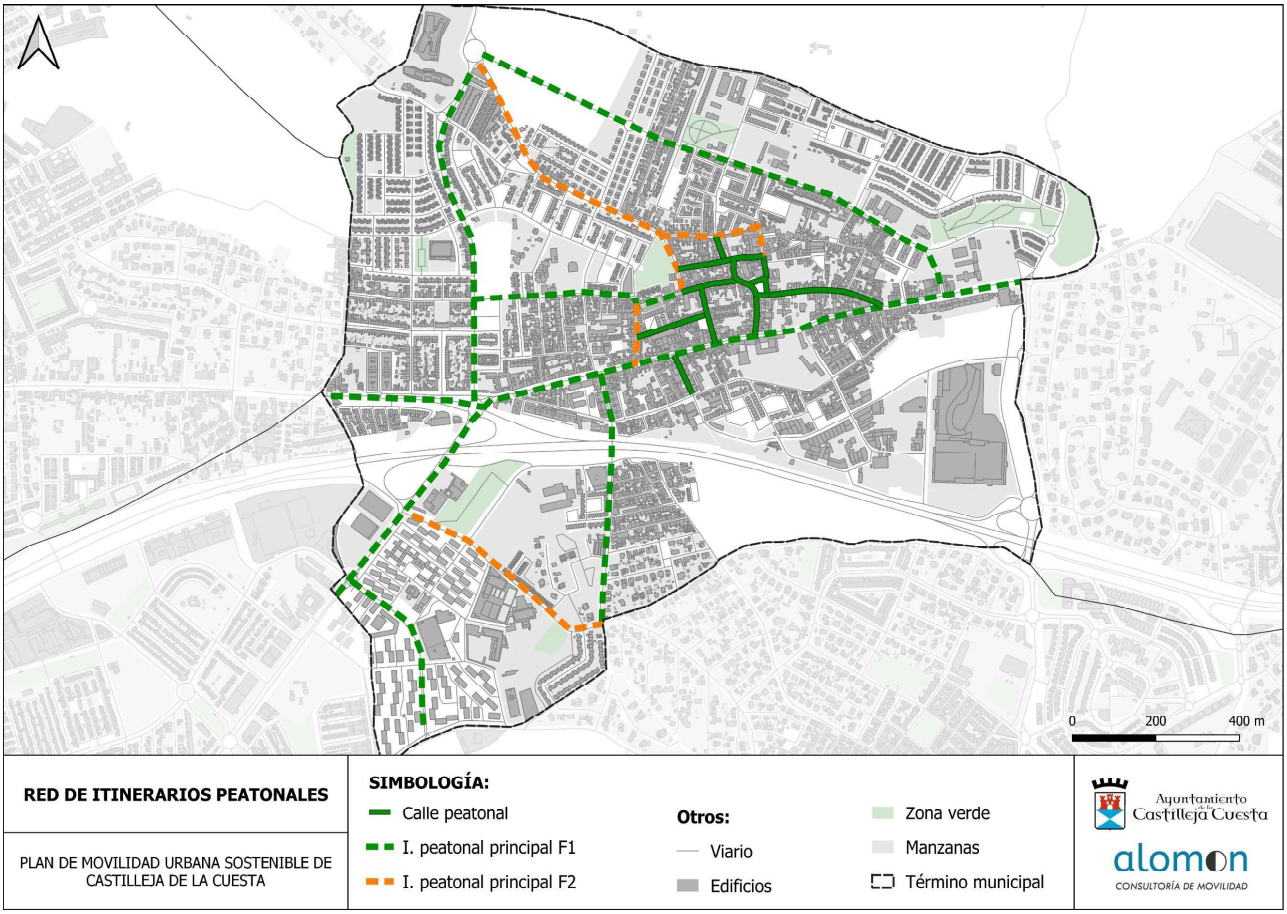
Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas

Ayuntamiento de Castilleja Cuesta

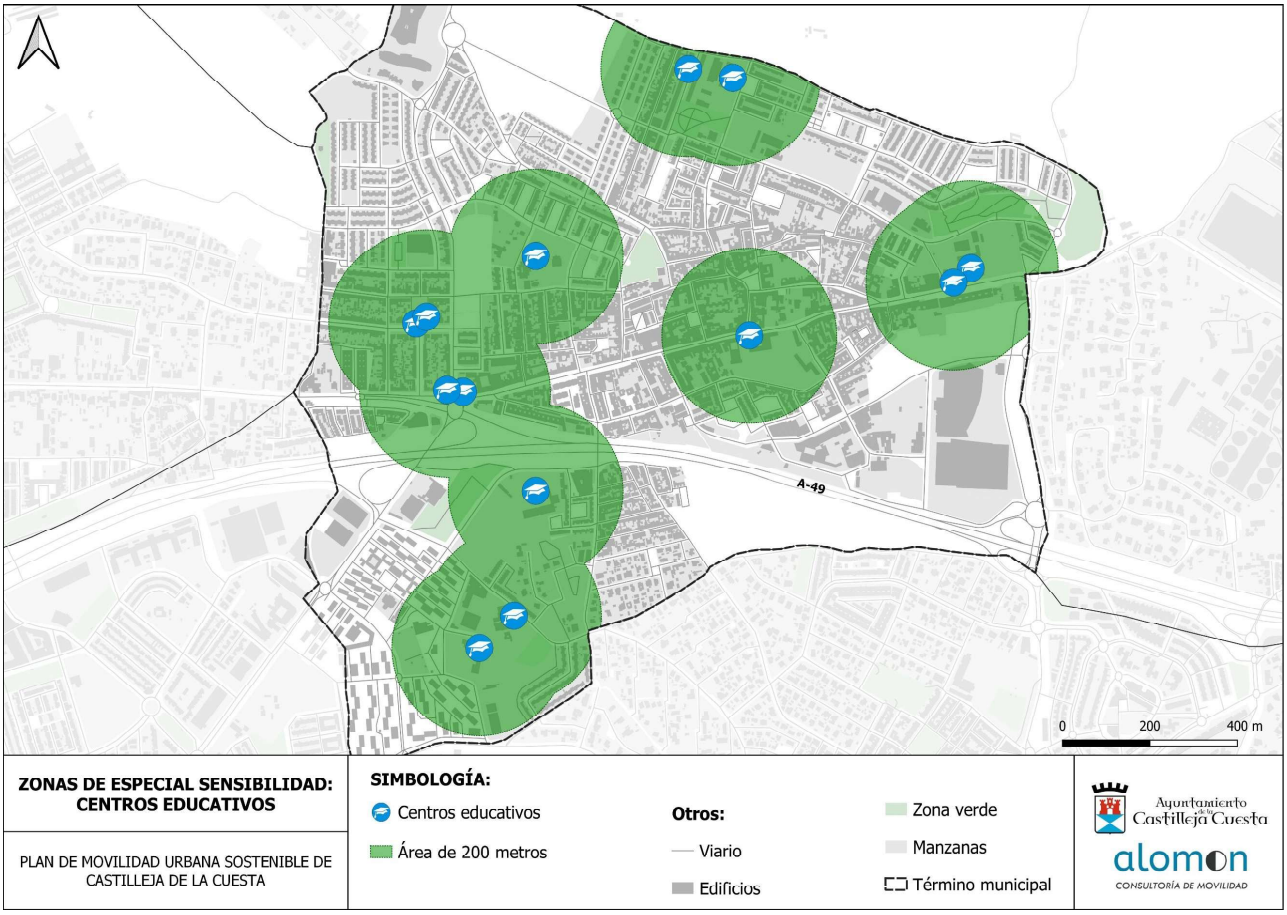
alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P1.M2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales



P1.M4. Zona de especial sensibilidad: islas seguras (vinculadas al calmado de tráfico)

BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
CVE: BOP-SE-2024-224009
Página 10 de 262
Página 110 de un total de 575



ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD: CENTROS EDUCATIVOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

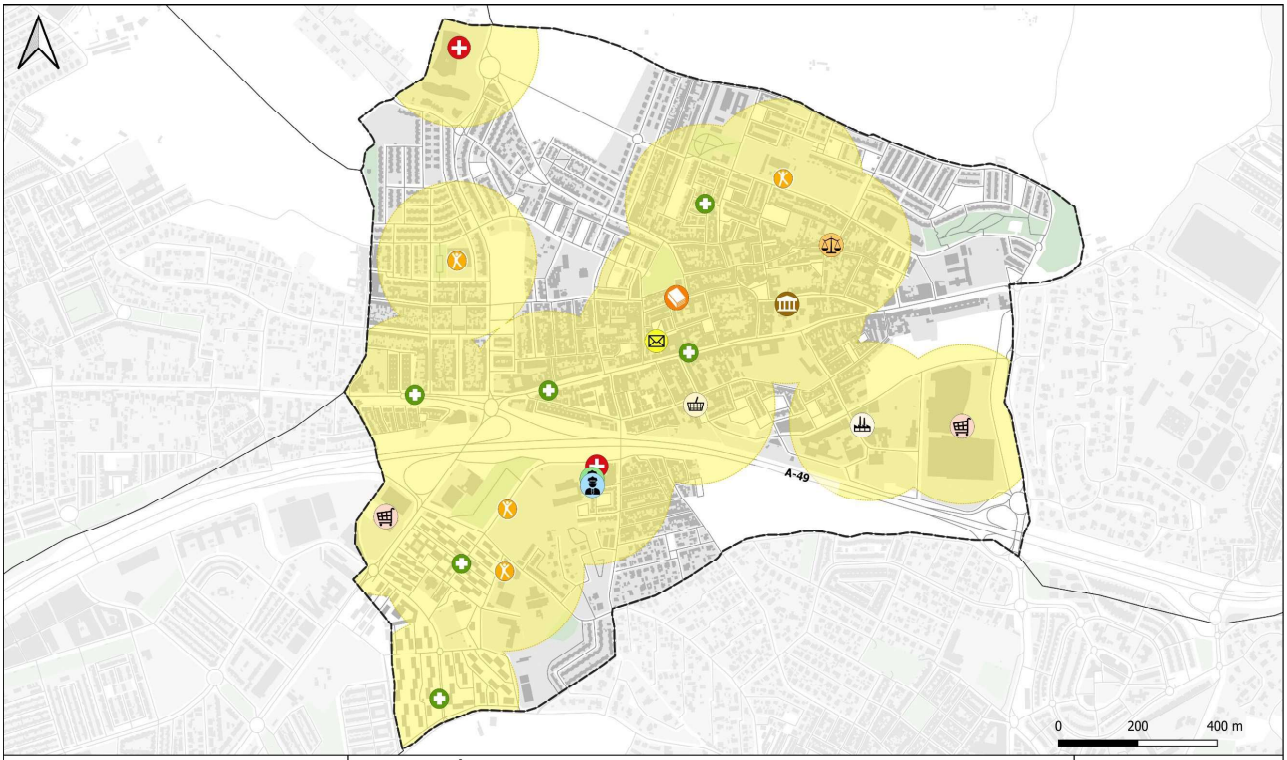
- Centros educativos
- Área de 200 metros

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas
- Término municipal

Ayuntamiento de la Castilleja Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD



ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD: EQUIPAMIENTOS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

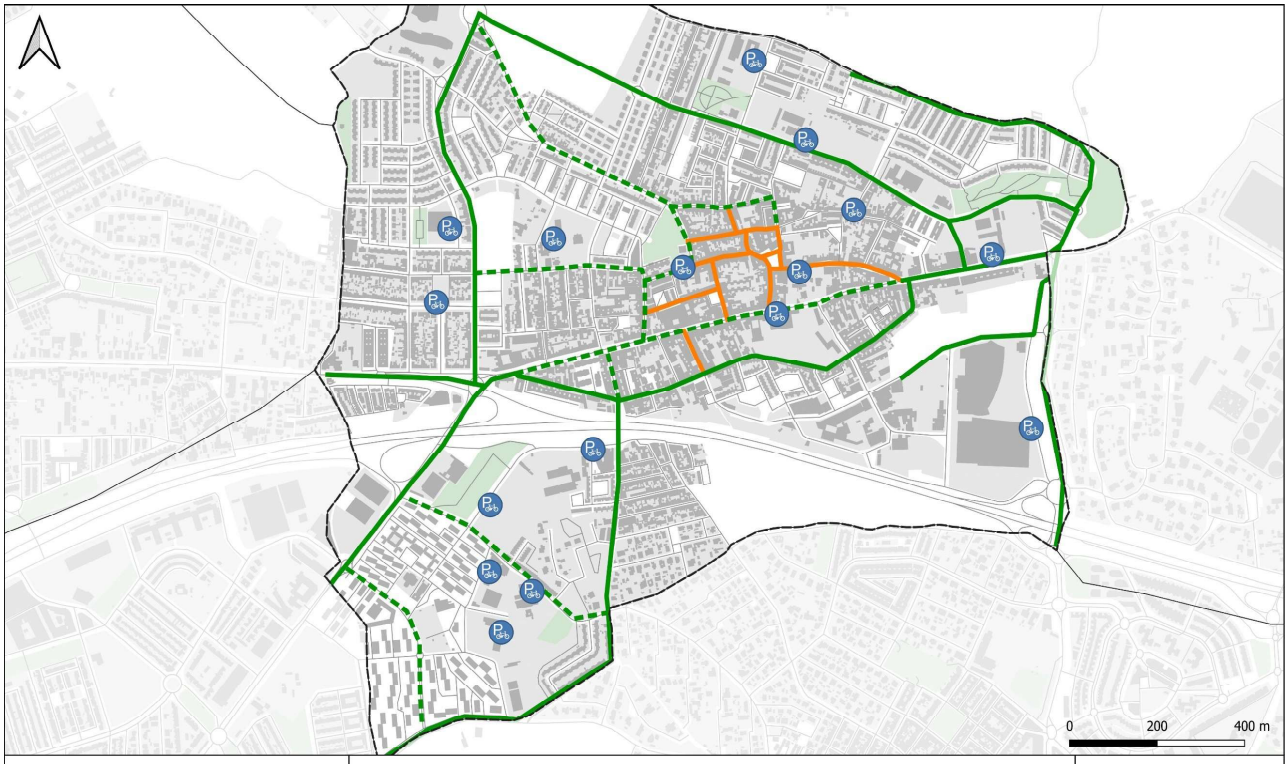
- Ayuntamiento
- Biblioteca
- Centro sanitario
- Guardia Civil
- Jefatura de Policía Local
- Juzgados
- Mercado de Abasto
- Oficina de correos
- Farmacia
- Equipamiento deportivo
- Centro comercial
- Polígono industrial
- Área de 200 metros

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Página 112 de un total de 575
Página 12 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M5. Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis/patinetes



RED DE APARCABICICLETAS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Aparcabicicleta
- Castilleja
- Vías de prioridad peatonal con uso compartido
- Vias compartidas Itinerarios principales

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas
- Término municipal

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD



RED DE VÍAS CICLISTAS FASE 1

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BORMUJOS

SIMBOLOGÍA:

Tipo de vía:

- Carril bici
- Vías de prioridad peatonal con uso compartido
- Vias compartidas (itinerarios principales y barrios)

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas

Ayuntamiento de la Castilleja Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD



RED DE VÍAS CICLISTAS FASE 2

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BORMUJOS

SIMBOLOGÍA:

Tipo de vía:

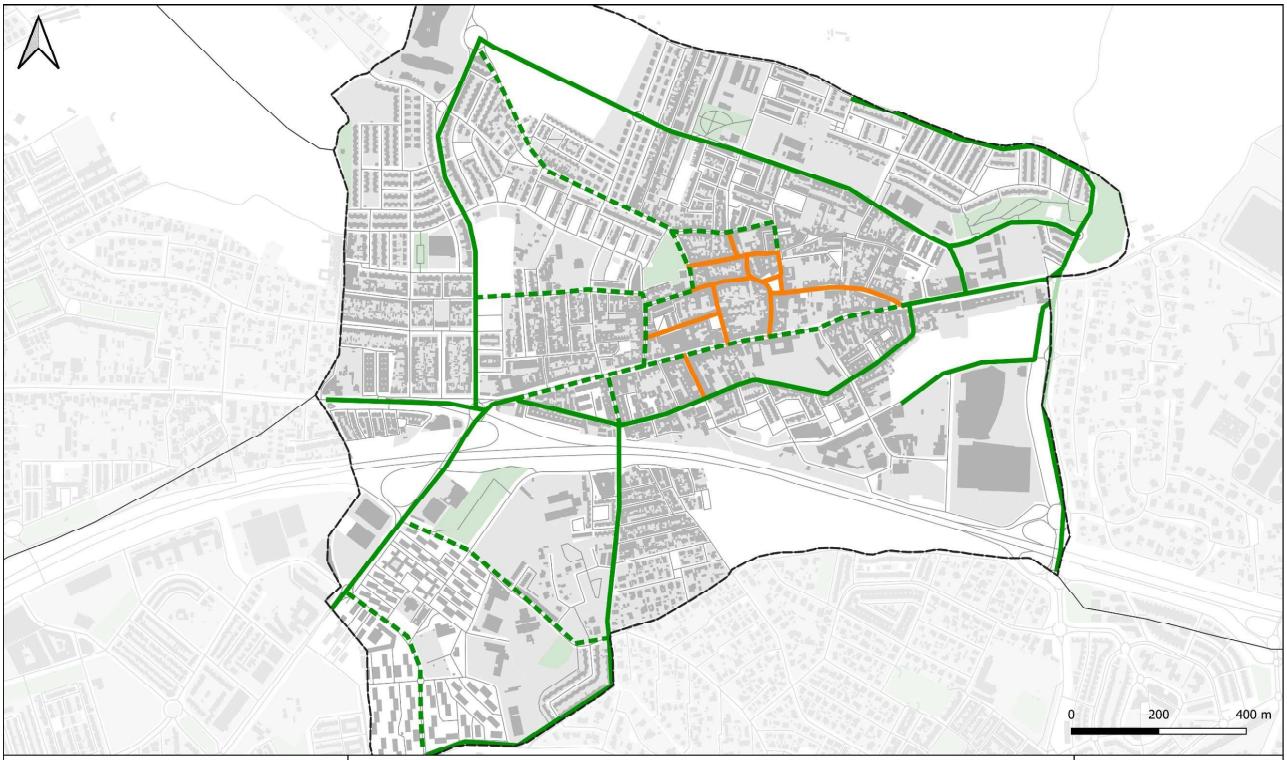
- Carril bici
- Vías de prioridad peatonal con uso compartido
- Vias compartidas (itinerarios principales y barrios)

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas

Ayuntamiento de Castilleja Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD



RED DE VÍAS CICLISTAS FASE 3

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BORMUJOS

SIMBOLOGÍA:

Tipo de vía:

- Carril bici
- Vías de prioridad peatonal con uso compartido
- Vias compartidas (itinerarios principales y barrios)

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas

Ayuntamiento de Castilleja Cuesta

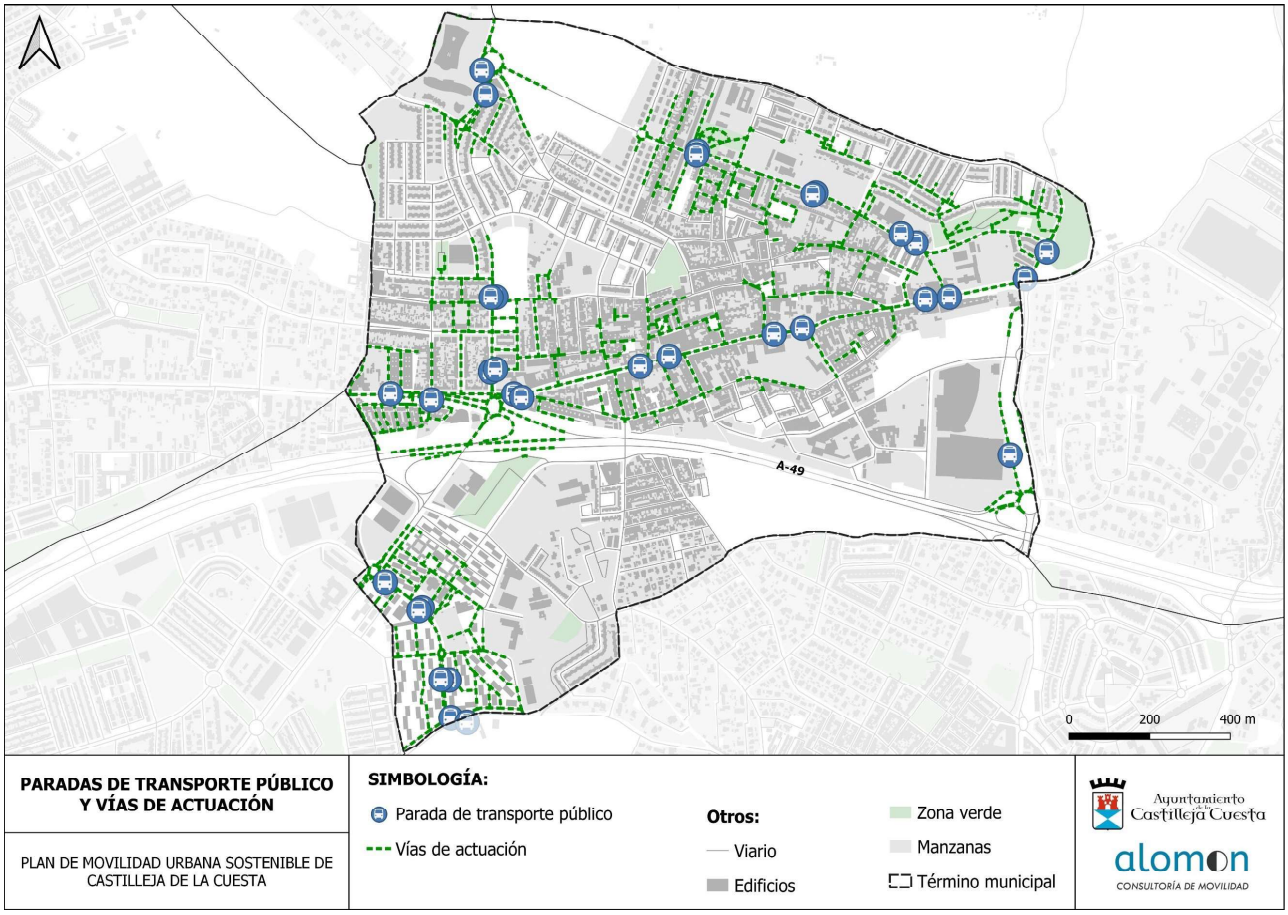
alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

CVE: BOP-SE-2024-224009

Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024

BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P2. M2. Mejora de la Accesibilidad en las Paradas del Transporte Público y su Entorno.



PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y VÍAS DE ACTUACIÓN

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Parada de transporte público
- Vías de actuación

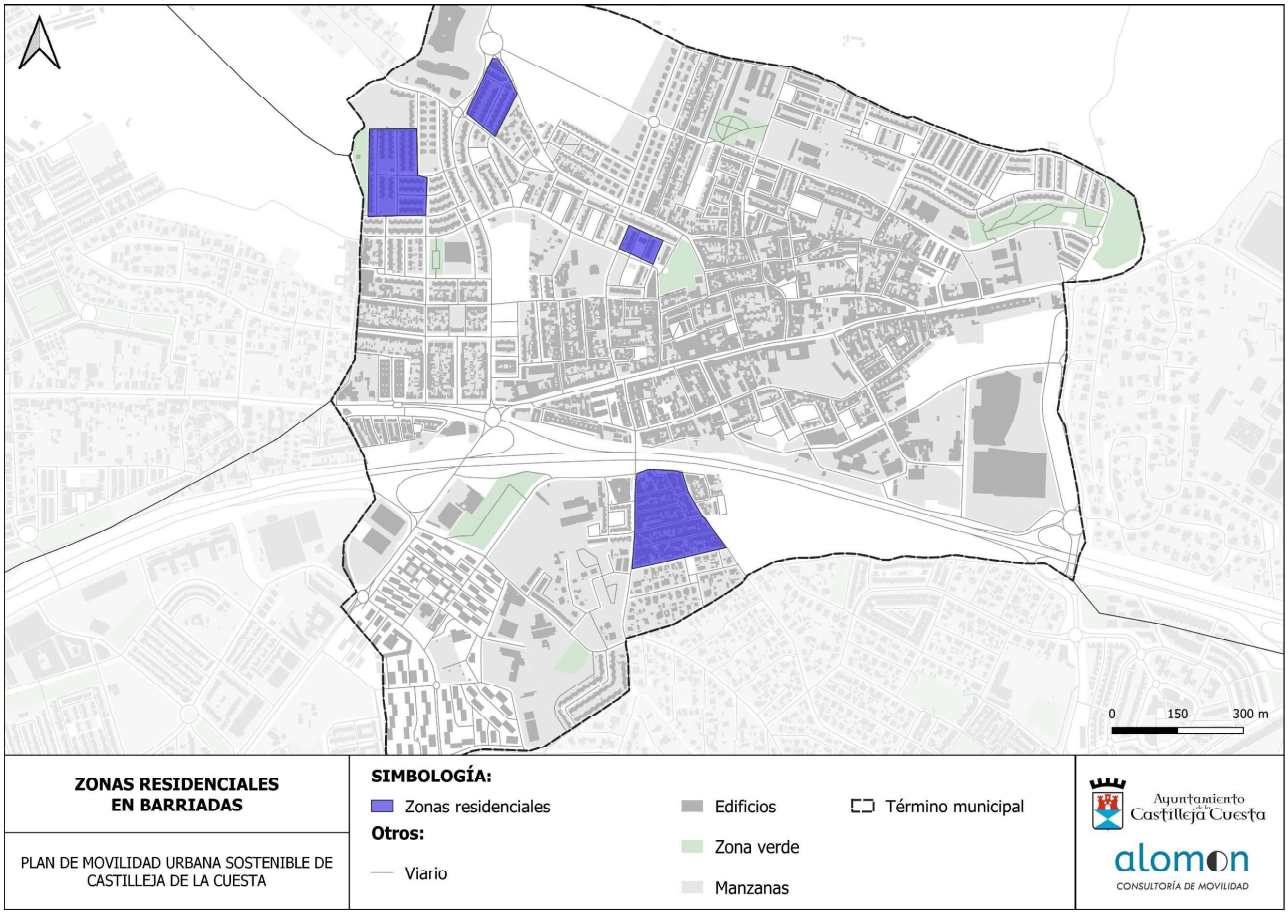
Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas
- Término municipal

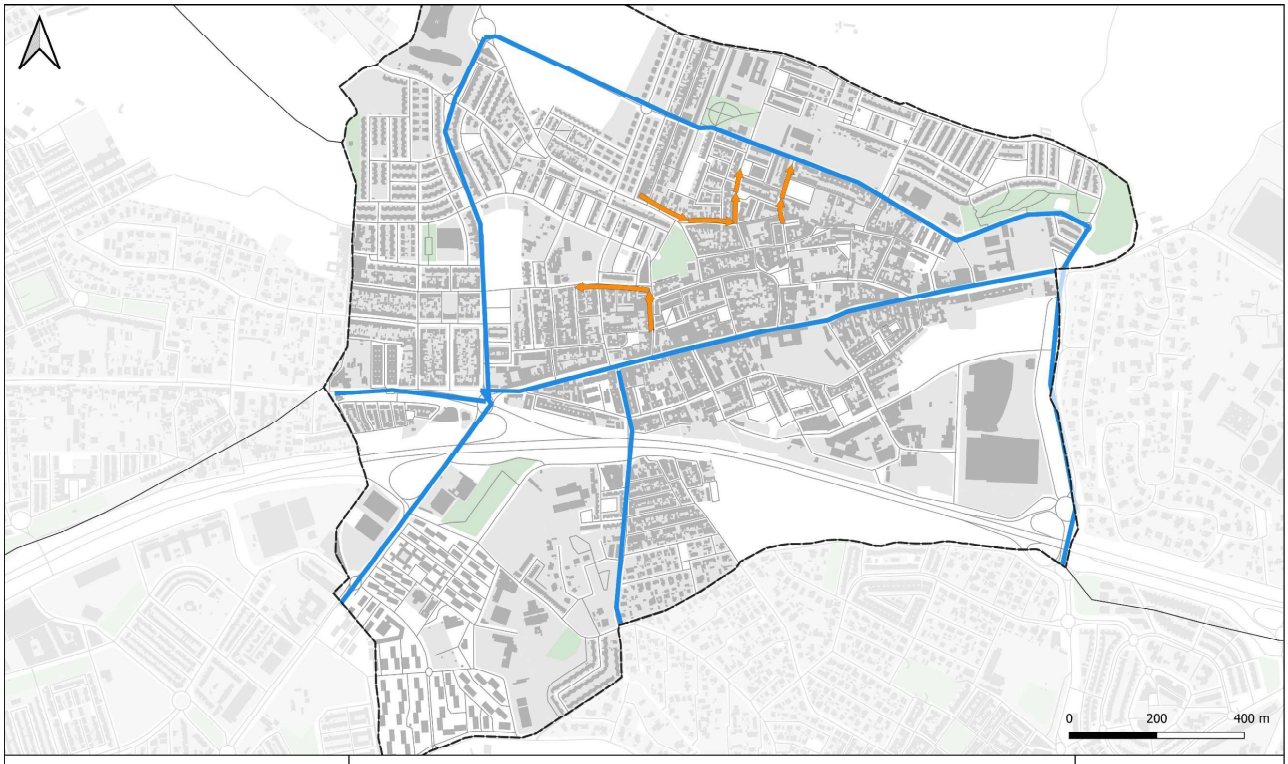
Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P4.M3. Zonas Residenciales en Barriadas



P5.M1. Jerarquización y reordenación del viario



BUCLES DE CIRCULACIÓN RODADA Y VÍAS ARTERIALES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Bucles de circulación
- Vías arteriales

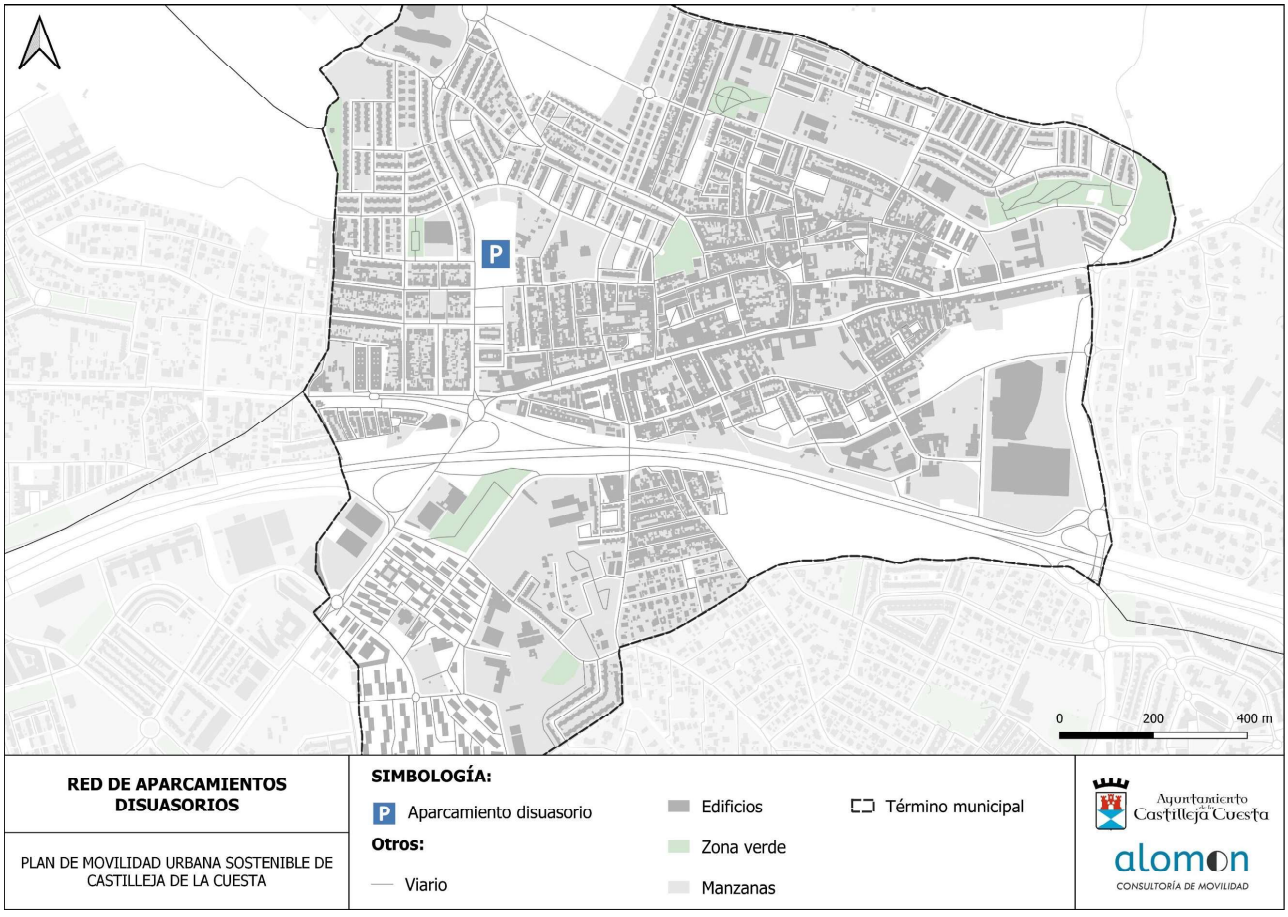
Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas
- Término municipal

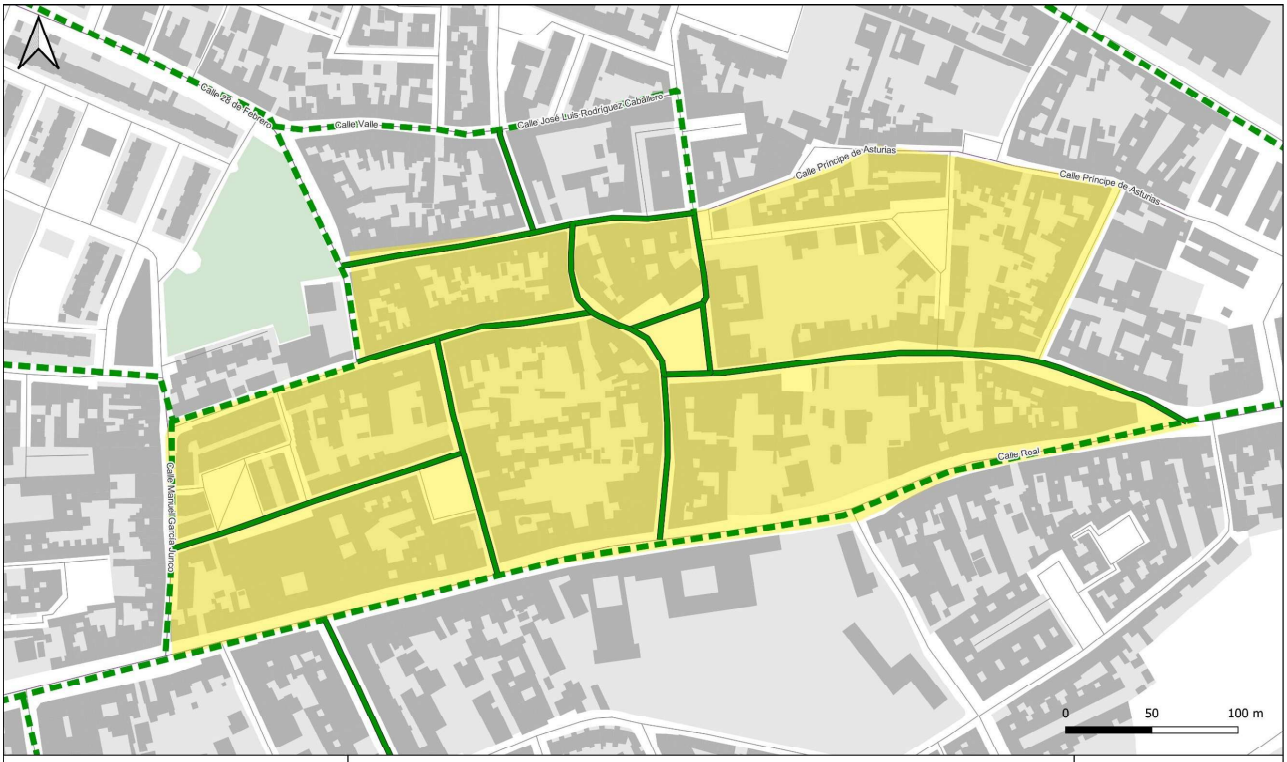
Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P6.M1. Red de aparcamientos disuasorios



P10.M2. Calmado de tráfico



ZONA DE ACCESO RESTRINGIDO PARA RESIDENTES

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CASTILLEJA DE LA CUESTA

SIMBOLOGÍA:

- Calle peatonal
- Itinerario peatonal principal
- Zona de acceso restringido residentes

Otros:

- Viario
- Edificios
- Zona verde
- Manzanas

Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LOS MUNICIPIOS PARTICIPES DE FONDOS EDUSI EN AUF BORMUJOS "EL PARQUE DEL ALJARAFE"

PMUS CASTILLEJA DE LA CUESTA: DOCUMENTO COMPLETO

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Contenido

1. Presentación 10

1.1. Introducción 10

1.2. Misión y Visión 12

1.3. Enfoque 12

1.4. Objetivos generales 14

1.5. Metodología general 15

2. FASE 1: Análisis y Diagnóstico de la Situación Actual 16

2.1. Ámbito de estudio 16

2.2. Preocupaciones iniciales 16

2.3. Comisión Técnica 17

2.4. Recopilación de información previa 18

2.5. Visitas técnicas 19

2.6. Participación ciudadana 20

2.7. Toma de datos 22

2.7.1. Encuesta online 22

2.7.2. Encuesta a actores 23

2.7.3. Encuesta a asociaciones 27

2.7.1. Aforos Sube/Baja 27

2.7.2. Encuestas pantalla 27

2.7.3. Inventario de aparcamientos 27

2.7.4. Detención de barreras y accesibilidad a paradas de TP 28

2.8. Análisis de la situación actual 29

2.8.1. Características físicas 29

2.8.2. Evolución territorial y urbanística 30

2.8.3. Caracterización socioeconómica 35

2.8.4. El sistema de transporte 50

2.9. Aspectos medioambientales 82

2.9.1. Calidad del aire 82

2.9.2. Huella de carbono 85

2.10. Diagnóstico de la movilidad 86

2.10.1. La movilidad en Castilleja de la Cuesta 86

2.10.2. Problemas de movilidad 108

2.10.3. Distribución espacial de la movilidad 110

2.10.4. Indicadores de movilidad 112

Página 123 de un total de 575
Página 23 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.10.5. Conclusiones: DAFO 113

3. FASE 2: Plan de Acción 118

3.1. Reflexión estratégica 118

3.1.1. Problemas públicos 119

3.1.2. Objetivos y líneas estratégicas 120

3.1.3. Nuevo modelo de movilidad 123

3.2. Plan de Acción 128

P.1. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana. 131

P2. Movilidad de personas con discapacidad 147

P3. Potenciación del Transporte Colectivo 151

P4. Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas 156

P5. Control y Ordenación del tráfico 160

P6. Gestión y Limitación del Aparcamiento 164

P7. Movilidad de mercancías 166

P8. Calidad ambiental y ahorro energético 170

P9. Mejora del transporte en áreas y centros atractores de viajes 173

P10. Seguridad Vial 175

P11. Fomento y difusión 182

3.3. Cronograma y Presupuesto 190

3.4. Evaluación de Impacto Ambiental 192

3.4.1. Evaluación cualitativa. 192

3.4.2. Evaluación cuantitativa. 201

3.5. Evaluación y Seguimiento 204

Anexo 1: Explotación de la toma de datos 210

Aforos de tráfico 210

Aforos sube-baja interurbano 226

Encuesta actores 227

Encuesta online 229

Anexo 2: Noticias del Plan de Participación y Comunicación 238

Página 124 de un total de 575

Página 24 de 262

CVE: BOP-SE-2024-224009

Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024

BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Enfoque del PMUS de Castilleja de la Cuesta. 13
Ilustración 2. Esquema Metodológico propuesto para la elaboración del PMUS de Castilleja de la Cuesta. 15
Ilustración 3. Mapa de ámbito de localización. 16
Ilustración 4. Aforos sube/baja realizados para el AUF Bormujos. 27
Ilustración 5. Encuestas pantalla realizadas para el AUF Bormujos. 27
Ilustración 6. Inventario de aparcamientos para el AUF Bormujos. 28
Ilustración 7. Unidades residenciales de Castilleja de la Cuesta. 31
Ilustración 8. Mapa de usos del suelo de Castilleja de la Cuesta. 32
Ilustración 9. Mapa de los polígonos industriales y zonas comerciales. 33
Ilustración 10. Mapa de equipamientos y servicios de Castilleja de la Cuesta. 34
Ilustración 11. Tipos de viviendas en Castilleja de la Cuesta (censo 2011). 35
Ilustración 12. Mapa distribución de la población por sección censal. 36
Ilustración 13. Mapa de renta neta media por persona por sección censal. 49
Ilustración 14. Análisis de accesibilidad de los itinerarios peatonales. 51
Ilustración 15. Pasos de peatones con deficiencias en accesibilidad universal. 53
Ilustración 16. Mapa de la zona peatonal de Castilleja de la Cuesta. 54
Ilustración 17. Mapa de la red de carriles bici de Castilleja de la Cuesta. 55
Ilustración 18. Biciestaciones y la red de carriles bici de Castilleja de la Cuesta. 56
Ilustración 19. Mapa de las líneas de transporte público de Castilleja de la Cuesta. 60
Ilustración 20. Aforos sube/baja. 61
Ilustración 21. Mapa de análisis del coste en tiempo desde las pardas de transporte público. 62
Ilustración 22. Análisis de la accesibilidad de las paradas de transporte público. 63
Ilustración 23. Mapa de la titularidad de las vías de Castilleja de la Cuesta. 65
Ilustración 24. Mapa de jerarquización del viario de Castilleja de la Cuesta. 66
Ilustración 25. Localización puntos de aforo AUF Bormujos 73
Ilustración 26. App contador aforos 74
Ilustración 27. Mapa de bolsas de aparcamiento de Castilleja de la Cuesta. 75
Ilustración 28. Plazas de carga y descarga localizadas en el municipio. 79
Ilustración 29. Ubicación de las plazas PMR. 81
Ilustración 30. Metodología de Marco Lógico. Fuente: EML y USAID 108
Ilustración 31. Etapas de la Reflexión Estratégica. 118
Ilustración 32. Metodología de Marco Lógico. 118
Ilustración 33: Problemas públicos detectados en Castilleja de la Cuesta. 119
Ilustración 34. Consecuencias de los problemas públicos detectados. 120
Ilustración 35: Pilares de la eficiencia energética de la movilidad sostenible. 121
Ilustración 36: Relación entre problemas públicos y objetivos estratégicos. 121
Ilustración 37: Objetivos estratégicos del PMUS. 122
Ilustración 38: Relación entre los objetivos y las líneas estratégicas. 122
Ilustración 39. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta (Fase 1). Fuente: Elaboración propia. 125
Ilustración 40. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta (Fase 2). Fuente: Elaboración propia. 125

Página 125 de un total de 575
Página 25 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Ilustración 41. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta. 126
Ilustración 42. Ejemplo de mapeo colaborativo realizado en Alcalá de Guadaíra. 132
Ilustración 43. Ejemplo de micromodelización en Alcalá de Guadaíra. 132
Ilustración 44. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 1. 216
Ilustración 45. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 2. 217
Ilustración 46. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 3. 218
Ilustración 47. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 4. 219
Ilustración 48. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 5. 220
Ilustración 49. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 6. 221
Ilustración 50. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 7. 222
Ilustración 51. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 8. 223
Ilustración 52. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 9. 224
Ilustración 53. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 10. 225
Ilustración 54. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 11. 226

Índice de tablas

Tabla 1. Miembros de la Comisión Técnica del PMUS de Castilleja. 17
Tabla 2. Documentación de referencia analizada. 18
Tabla 3. Trabajos de participación pública. Fuente: 21
Tabla 4. Plan de toma de datos propuesta. 22
Tabla 5. Ficha de diagnóstico de paradas de TP. 28
Tabla 6. Viviendas de Castilleja de la Cuesta según el año de construcción (Censo de 2011). 34
Tabla 7. Población según género en Castilleja. 36
Tabla 8. Edad de la población total y por género. 37
Tabla 9. Variación del parque de vehículos y la población. 39
Tabla 10. Censo de conductores de Castilleja de la Cuesta (2020). 41
Tabla 11. Paro registrado por género y edad en Castilleja de la Cuesta, a fecha de mayo 2022. 42
Tabla 12. Tipo de contratos por género (2021). 42
Tabla 13. Número de contratos por edad y género (2021). 43
Tabla 14. Contratos por sector económico y género (2021). 44
Tabla 15. Distribución de los cultivos en Castilleja de la Cuesta (2020). 44
Tabla 16. Número de empresas en Castilleja de la Cuesta entre 2012 y 2021. 45
Tabla 17. Empresas según número de asalariados (2020). 45
Tabla 18. Número de establecimientos por cada 100 habitantes. 46
Tabla 19. Actividades económicas en Castilleja de la Cuesta (2020). 46
Tabla 20. Nivel de formación en Castilleja de la Cuesta (Censo 2011). 47
Tabla 21. Número de centros educativos en Castilleja de Cuesta según el nivel de formación (curso 2019 - 2020). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 48
Tabla 22. Número de alumnos matriculados en Castilleja de la Cuesta según el nivel de formación (curso 2020 - 2021). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 48
Tabla 23. Evolución de la renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta (2012 - 2019). 50
Tabla 24. Líneas de autobuses con paradas en el municipio. 58
Tabla 25. Líneas y paradas de transporte interurbano. 59

Página 126 de un total de 575
Página 26 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Tabla 26. Líneas y horarios transporte interurbano. 60
Tabla 27. Proporción de taxis por habitante. 64
Tabla 28. Estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta. 66
Tabla 29. Número de siniestros ocurridos en Castilleja de la Cuesta en 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT. ¡Error! Marcador no definido.
Tabla 30. IMD e IHP por puntos de análisis. 74
Tabla 31. Bolsas de aparcamiento analizadas en el municipio de Castilleja de la Cuesta y las calles que las conforman. Fuente: Elaboración propia. 76
Tabla 32. Demanda de aparcamiento por bolsa en periodo de mañana. 77
Tabla 33. Porcentaje de ilegalidad por bolsa de aparcamiento en el periodo de mañana. 77
Tabla 34. Demanda de aparcamiento por bolsas en periodo de tarde. 78
Tabla 35. Porcentaje de ilegalidad por bolsas en periodo de tarde. 78
Tabla 36. Total de emisiones de cada compuesto en el año 2019. 82
Tabla 37. Porcentaje de emisiones de cada compuesto que corresponde al tráfico rodado. 84
Tabla 38. Género de los encuestados. 86
Tabla 39. Edad de los encuestados. 87
Tabla 40. Procedencia de los encuestados. 87
Tabla 41. Zona o barrio de residencia de los encuestados. 88
Tabla 42. Ocupación de los encuestados. 88
Tabla 43. Tamaño de hogar de los encuestados. 89
Tabla 44. Disponibilidad carnet de conducir y coche de los encuestados. 90
Tabla 45. N.º de vehículos de los encuestados. 90
Tabla 46. Discapacidad de los encuestados. 91
Tabla 47. Tipo de discapacidad de los encuestados. 91
Tabla 48. Matriz Origen destino externa. 94
Tabla 49. Matriz Origen destino interna de Castilleja 95
Tabla 50. Problemas públicos detectadas y consecuencias para el ámbito. 109
Tabla 51. Edad de los encuestados. 110
Tabla 52. Indicadores de movilidad de Castilleja. 112
Tabla 53. Cuantificación de los objetivos estratégicos por fases. 122
Tabla 54. Programas de actuación y medidas. 130
Tabla 55. P1.M1. Peatonalización del centro urbano. 132
Tabla 56. P1.M2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales. 135
Tabla 57. P1.M3. Programa de caminos escolares seguros. Fuente: Elaboración propia. 138
Tabla 58. P1.M4. Zonas de especial sensibilidad. Fuente: Elaboración propia. 141
Tabla 59. P1.M5. Red de vías ciclistas y aparcamientos de bicis/patinetes. 146
Tabla 60. P2.M1. Plan de accesibilidad Universal. 148
Tabla 61. P2.M2. Mejora de la accesibilidad de las plazas reservadas a PMR. Fuente: Elaboración propia. 150
Tabla 62. P3.M1. Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público. 151
Tabla 63. P3.M2. Mejora de la Accesibilidad en las paradas de transporte público y su entorno. 153
Tabla 64. P3.M3. Análisis de la Necesidad de Implantar Transporte a la Demanda. 155
Tabla 65. P4.M1. Oficina técnica de movilidad. Fuente: Elaboración propia. 156
Tabla 66. P4.M2. Políticas Urbanísticas. 158

Página 127 de un total de 575
Página 27 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Tabla 67. P4.M3. Zonas Residenciales en barriadas. 159
Tabla 68. P5.M1. Jerarquización y reordenación del viario. Fuente: Elaboración propia. 161
Tabla 69. P5.M2. Mejora de Intersecciones conflictivas. Fuente: Elaboración propia. 163
Tabla 70. P6.M1. Red de aparcamientos disuasorios. 165
Tabla 71. P7.M1. Ordenación y control del tráfico pesado y de la carga y descarga. Fuente: Elaboración propia. 166
Tabla 72.P7.M2. Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla. Fuente: Elaboración propia. 167
Tabla 73. P7.M3. Tratamiento "smart" de las plazas de carga y descarga. 169
Tabla 74. P8.M1. Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles. Fuente: Elaboración propia. 170
Tabla 75. P8.M2. Dotación de puntos de recarga de vehículo eléctrico. 171
Tabla 76. P8.M3. Plan de arbolado. 172
Tabla 77. P9.M1. Promoción del viaje compartido en coche y viaje multiusuario. 173
Tabla 78. P9.M2. Planes de transporte en empresas. Fuente: Elaboración propia. 174
Tabla 79. P10.M1. Mejora de la seguridad vial. 175
Tabla 80. P10.M2. Calmado de tráfico. 177
Tabla 81. P10.M3. Plan de señalización. 180
Tabla 82. P10.M4. Nueva ordenanza reguladora. 181
Tabla 83. P11.M1. Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, TP, etc. Fuente: Elaboración propia. 182
Tabla 84. P11.M2. Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan. 183
Tabla 85. P11.M3. Campaña concienciación y educación para una movilidad sostenible. 186
Tabla 86. P11.M4. Página web municipal de movilidad sostenible. 187
Tabla 87. P11.M5. Formación a técnicos del Ayuntamiento. 189
Tabla 88. Cronograma y presupuesto PMUS Castilleja de la Cuesta. Fuente: elaboración propia. 191
Tabla 89. Evaluación cualitativa de impacto ambiental por medidas. 200
Tabla 90. Objetivos de cambio modal programados para el PMUS. 201
Tabla 91. Porcentaje de emisiones actuales correspondientes al Tráfico rodado. 201
Tabla 92. Disminución del Reparto modal entre el escenario actual y las tres Fases planteadas. 202
Tabla 93. Disminución de las emisiones de contaminantes ligadas al Tráfico rodado en cada una de las Fases planteadas. 202
Tabla 94. Disminución del Reparto modal entre el escenario actual y las tres Fases planteadas. Fuente: elaboración propia. 203
Tabla 95. Disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero ligadas al transporte en cada una de las fases planteadas. 203
Tabla 96. Indicador IR.01 Porcentaje de reparto modal de los desplazamientos a pie. 205
Tabla 97. Indicador IR.02 Porcentaje de reparto modal de otros modos sostenibles de transporte. 206
Tabla 98. Indicador I.03 Reparto modal del automóvil. 208
Tabla 99. Indicador I.04 Satisfacción de la ciudadanía con el nuevo modelo de movilidad. 209
Tabla 100. Intensidad vehicular en el punto de aforo 1. 216
Tabla 101. Intensidad vehicular en el punto de aforo 2. 217

Página 128 de un total de 575
Página 28 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Tabla 102. Intensidad vehicular en el punto de aforo 3. 217
Tabla 103. Intensidad vehicular en el punto de aforo 4. 218
Tabla 104. Intensidad vehicular en el punto de aforo 5. 219
Tabla 105. Intensidad vehicular en el punto de aforo 6. 220
Tabla 106. Intensidad vehicular en el punto de aforo 7. 221
Tabla 107. Intensidad vehicular en el punto de aforo 8. 222
Tabla 108. Intensidad vehicular en el punto de aforo 9. 223
Tabla 109. Intensidad vehicular en el punto de aforo 10. 224
Tabla 110. Intensidad vehicular en el punto de aforo 11. 225
Tabla 111. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 12. 226
Tabla 112. Resumen de los aforos sube y baja realizados. 227

Índice de gráficos

Gráfico 1. Climograma de Castilleja de la Cuesta..... 30
Gráfico 2. Evaluación de la edad media de la población..... 37
Gráfico 3. Evolución de la población de Castilleja de la Cuesta comparada con el resto de los municipios del AUF Bormujos. Fuente: Elaboración propia a través del IECA. 38
Gráfico 4. Evolución del parque de vehículos en Castilleja de la Cuesta (2013 - 2021). 39
Gráfico 5. Variación del parque de vehículos y la población..... 39
Gráfico 6. Evolución de la tasa de motorización de Castilleja de la Cuesta y su comparación con el resto de los municipios del AUF Bormujos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT. 40
Gráfico 7. Parque de vehículos de Castilleja de la Cuesta por tipologías (2021). Fuente: Elaboración propia a través de datos del IECA. 41
Gráfico 8. Parque de vehículos de Castilleja de la Cuesta por tipología de carburante (2021).... 41
Gráfico 9. Tipo de contratos por género (2021). 42
Gráfico 10. Número de contratos por edad y género (2021). 43
Gráfico 11. Contratos por sector económico (2021). 43
Gráfico 12. Contratos por sector económico y género (2021). 44
Gráfico 13. Evolución del número de empresas entre 2012 y 2021. 45
Gráfico 14. Empresas según número de asalariados (2020). 46
Gráfico 15. Principales actividades económicas de Castilleja de la Cuesta (2020). 46
Gráfico 16. Nivel de formación en Castilleja de la Cuesta (censo 2011). 47
Gráfico 17. Evolución de la renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta y su comparación con el resto de los municipios del AUF Bormujos (2012 - 2019). 50
Gráfico 18. Serie histórica de la intensidad media diaria de vehículos en las estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta. 68
Gráfico 19. Serie histórica de la intensidad media diaria de vehículos pesados en las estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta. 69
Gráfico 20. Evolución de la intensidad de tráfico durante un día laborable tipo. 70
Gráfico 21. Porcentaje de cada continente emitido por el Tráfico rodado. 84

Página 129 de un total de 575
Página 29 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Gráfico 22. Evolución de las emisiones de CO2 equivalente en los municipios pertenecientes al AUF de Bormujos, desde 2005 hasta 2019. Fuente: elaboración propia a partir del Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía. 85
Gráfico 23. Porcentaje de las emisiones de CO2 equivalente correspondiente a cada sector, para el municipio de Castilleja de la Cuesta (2019). Fuente: elaboración propia a partir del Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía. 86
Gráfico 24. Género de los encuestados 86
Gráfico 25. Edad de los encuestados. 87
Gráfico 26. Procedencia de los encuestados. 87
Gráfico 27. Zona o barrio de residencia de los encuestados. 88
Gráfico 28. Ocupación de los encuestados. 89
Gráfico 29. Modalidad de trabajo de los encuestados. 89
Gráfico 30. Tamaño del hogar de los encuestados. 90
Gráfico 31. Disponibilidad de carnet de conducir/ coche. 90
Gráfico 32. N.º de vehículos de los encuestados. 91
Gráfico 33. Discapacidad de los encuestados. 91
Gráfico 34. Tipo de discapacidad. 92
Gráfico 35. Tarjeta de discapacidad. 92
Gráfico 36. Origen del desplazamiento. 93
Gráfico 37. Destino del desplazamiento. 93
Gráfico 38. Origen del desplazamiento desde Castilleja. 93
Gráfico 39. Destino del desplazamiento dentro de Castilleja. 94
Gráfico 40. Motivo del desplazamiento. 96
Gráfico 41. Frecuencia del desplazamiento. 96
Gráfico 42.Frecuencia del desplazamiento diario. 97
Gráfico 43. N.º etapas en el desplazamiento. 97
Gráfico 44. Modo transporte primera etapa. 98
Gráfico 45. Modo de transporte segunda etapa. 98
Gráfico 46. Modo de transporte tercera etapa. 99
Gráfico 47. Líneas de autobús interurbano. 99
Gráfico 48. Zonas de estacionamiento. 100
Gráfico 49. Motivos del no uso de vehículo privado. 100
Gráfico 50. Motivos de uso del vehículo privado. 101
Gráfico 51. Tiempo empleado en el desplazamiento. 101
Gráfico 52. Estacionamiento público. 102
Gráfico 53. Espacio peatonal. 102
Gráfico 54. Accesibilidad personas con movilidad reducida. 102
Gráfico 55. Frecuencia transporte Interurbano. 103
Gráfico 56. Puntualidad transporte interurbano. 103
Gráfico 57. Transporte público y COVID 19. 103
Gráfico 58. Accesibilidad en bicicleta. 104
Gráfico 59. Conexión con municipios cercanos. 104
Gráfico 60. Pautas desplazamiento (Transporte público). 105
Gráfico 61. Pautas desplazamiento (itinerarios peatonales). 105
Gráfico 62. Importancia de conexión al metro. 105

Página 130 de un total de 575
Página 30 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Gráfico 63. Influencia de la autovía en la movilidad. 106
Gráfico 64. Conexión de Castilleja con el metro. 106
Gráfico 65. Distancia máxima a pie..... 107
Gráfico 66. Distancia máxima a pie (aparcamiento). 107
Gráfico 67. Distancia máxima a pie. (prioridad peatonal)..... 107
Gráfico 68. Género de los encuestados. Fuente: Encuestas pantalla. 110
Gráfico 69. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 1. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 210
Gráfico 70. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 2. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 210
Gráfico 71. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 3. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 211
Gráfico 72. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 4. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 211
Gráfico 73. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 5. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 212
Gráfico 74. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 6. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 212
Gráfico 75. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 7. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 213
Gráfico 76. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 8. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 213
Gráfico 77. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 9. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 214
Gráfico 78. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 10. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 214
Gráfico 79. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 11. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 215
Gráfico 80. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 12. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo..... 215

Página 131 de un total de 575
Página 31 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

1. Presentación

1.1. Introducción

Los **objetivos climáticos** y la **estrategia energética de la Unión Europea** y, por ende, de España, se encuentra ampliamente comprometida con la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Como consecuencia, todas las actividades y sectores estarán sometidos en los próximos años a programas ambiciosos para emitir menos, alejando su base energética del empleo de combustibles fósiles. El transporte, y su expresión local, la **movilidad urbana**, no es una excepción. En los próximos años los entornos urbanos se van a enfrentar a una reconsideración total de sus sistemas de movilidad urbana para hacerlos más sostenibles. En este contexto, la **movilidad urbana sostenible** no es una más de las opciones a considerar, sino que se instituye como la **única respuesta posible ante los retos climáticos y energéticos**.

Esta transformación implicará la generación de un marco de intervención coherente y una mutación de los enfoques tradicionales de la planificación urbana y de la movilidad, así como diferentes aproximaciones a la solución de problemas o necesidades de movilidad del día a día. Afortunadamente, todas las medidas que deberán aplicarse para generar estos nuevos marcos de actuación hacia la movilidad sostenible mejoran ostensiblemente los **niveles de calidad y habitabilidad urbanas**. Es decir, la promoción de una forma diferente de movilidad generará innumerables beneficios sociales y económicos, más allá de la indudable importancia de sus beneficios ambientales. Beneficios a la economía local, donde los desplazamientos no motorizados son un coadyuvante sobre la mejora del comercio de proximidad, o efectos positivos sobre la salud, con menores niveles de contaminación atmosférica y mayor actividad física, son sólo algunos de los ejemplos palpables de las ventajas directas o indirectas que poseen las políticas de movilidad urbana sostenible.

Actualmente el tráfico en nuestras ciudades presenta **altos niveles de congestión**, especialmente en hora punta, generando a su vez **necesidades de aparcamientos** donde cada vez hay menos disponibilidad de espacio. Al mismo tiempo el uso masivo del coche genera **sedentarismo y contaminación atmosférica** con graves **efectos negativos sobre la salud de las personas**.

El **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DEL MUNICIPIO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA** es un **plan estratégico** y **dinámico** para el municipio, basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación, buscando un cambio de modelo en el sistema de movilidad actual en el municipio y en sus relaciones con municipios vecinos, en especial con el AUF Bormujos y el resto del área metropolitana de Sevilla. El PMUS, se alinea con los objetivos y líneas de actuación de la **Estrategia de Desarrollo Sostenible e Integrado** (EDUSI) y cuyo resultado final será el **fomento de la movilidad urbana sostenible**, facilitando el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) marcados dentro de la agenda 2030.

El PMUS pretende ser una **herramienta de planificación e instrumento de referencia** para el conjunto de actuaciones vinculadas a la **movilidad de personas y mercancías** en el municipio en los próximos años.

Página 132 de un total de 575
Página 32 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

El **objetivo** de este Plan es lograr un **nuevo modelo de movilidad** a través de la ordenación del desplazamiento en el municipio de la forma más equilibrada y beneficiosa desde el punto de vista social, económico y ambiental, para garantizar una mejor calidad de vida a la ciudadanía, de acuerdo con la normativa vigente. Para ello, es necesario la puesta en marcha de una serie de medidas a nivel macro, las cuales están sujetas a los ajustes y rediseños que la entidad local considere para su correcta adecuación al resto de medidas propuestas. Es decir, el cómputo total de las medidas del PMUS deberán guardar una consonancia que permita el cumplimiento del **nuevo modelo de movilidad** previsto para Castilleja de la Cuesta.

El PMUS está orientado a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciando en las ciudades el uso de formas de transporte más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta o en transporte público. La sostenibilidad hace mención a tres conceptos básicos para que se cumpla: que sea socialmente útil, que sea medioambientalmente adecuado y que sea económicamente sostenible. Por lo tanto, el presente documento se adapta al contexto actual, en cuanto a contenidos y a un horizonte de medio plazo, en el que las medidas tendentes a favorecer la **movilidad activa** tomarán un papel decisivamente relevante. Por lo tanto, es un **plan estratégico** diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía en busca de una **mejor calidad de vida**.

Las políticas y medidas definidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarcarán **todos los modos de transporte**, incluyendo públicos y privados, de pasajeros y de carga, motorizados y no motorizados, en desplazamiento y estacionados.

Con el nuevo PMUS, Castilleja de la Cuesta será una ciudad más moderna y amable, **una ciudad mejor** para la generación actual y las futuras, que con este plan vivirán en un entorno más sostenible, accesible, seguro y saludable. Este Plan forma parte de una estrategia más ambiciosa para ofrecer un nuevo modo de vida, un nuevo modelo de ciudad, pensado para las personas.

El objetivo principal del PMUS será, por tanto, la **planificación de una movilidad** que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, de manera que se incida favorablemente sobre el **medio ambiente y la salud de la ciudadanía**.

Finalmente, hay que destacar que el PMUS queda enmarcado en la política medioambiental y de transporte de la **Unión Europea**, que hace referencia a los principios de intermodalidad, control de emisiones y reducción de la accidentalidad.

Página 133 de un total de 575
Página 33 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

1.2. Misión y Visión

La **Misión y la Visión del PMUS** constituyen el punto de referencia para su formulación, así como la inspiración y motivación para la futura implementación del PMUS. Con ellas, y por ende con el Plan, se pretende dar respuesta a los principales problemas de la movilidad identificados en el diagnóstico.

VISIÓN

- Alcanzar un modelo de movilidad y transporte **sostenible, eficiente y de calidad**, capaz de dar respuesta a las necesidades y demandas sociales, favoreciendo la accesibilidad universal al transporte, contribuyendo a la mejora del medio ambiente y la salud, al desarrollo sostenible de la ciudad y a la cohesión territorial.

MISIÓN

- Instaurar un **modelo de movilidad sostenible** en el municipio, mediante la **planificación de la movilidad** basada en el fomento de los modos no motorizados, el transporte público, la intermodalidad, la recuperación del espacio público y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la **Estrategia Europea**.

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** tiene los principios de sostenibilidad, seguridad y equidad social como referencia para la búsqueda de un **nuevo modelo de movilidad** que se ajuste a las condiciones que presenta el municipio. Por ello, sus líneas estratégicas y las medidas que propone están orientadas a potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta, el transporte colectivo y/o compartido, y, así como llegar a un uso más racional del vehículo privado.

Por otro lado, la **Ley de Cambio Climático**, ha sido recientemente aprobada. Habrá que tener en cuenta los **principales objetivos** que marca la misma en materia de movilidad sostenible e incluirlos en las propuestas para la ciudad de Castilleja de la Cuesta:

- El objetivo genérico de la ley es que antes de 2050 España alcance la "**neutralidad climática**". La norma marcará que en 2030 España deberá haber reducido sus emisiones de efecto invernadero un 23% respecto a los niveles de 1990.
- Se establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán establecer "**zonas de bajas emisiones** no más tarde de 2023" y medidas para el fomento de la movilidad eléctrica y el transporte público.

1.3. Enfoque

El PMUS se elabora en base a unas **claves o principios** recomendados para elaborar e implementar un PMUS con éxito, que el equipo consultor ha elaborado en base a su propia experiencia:

Página 134 de un total de 575
Página 34 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

1	• PROPUESTAS A CORTO MEDIO Y LARGO PLAZO • A pesar de planificar a futuro, es vital planificar acciones "que puedan verse ya" para que el PMUS no quede en un cajón
2	• BINOMIO INSEPARABLE URBANISMO - MOVILIDAD • Diseñar políticas de movilidad siempre de acuerdo con el modelo de ciudad/territorio
3	• VISIÓN INTERMODAL • Todos los medios de transporte tienen su lugar y hay que contemplarlos en cualquier medida, incluído el vehículo eléctrico y los VMP
4	• DATOS DE PARTIDA • Es clave que se recopilen con calidad pues van a determinar la toma de decisiones
5	• PARTICIPACIÓN CIUDADANA • Proceso bidireccional: informativo y recopilar opiniones y sugerencias de los actores
6	• BENCHMARKING • Experiencias que puedan aportar ideas o efectos que pueden tener ciertas medidas
7	• RIGOR EN LAS PROPUESTAS • Y en los procesos para definir dichas propuestas, evaluando efectos y resultados
8	• EVALUACIÓN DE IMPACTOS • Seguridad vial, efectos económicos, reparto modal, ahorro tiempo, etc.
9	• ESCALA METROPOLITANA • Hace más importante la visión intermodal en ciudades con fuerte dependencia de su entorno
10	• CUENTAS BIEN HECHAS • Inversión inicial, mantenimiento, forma de pago, financiación, etc.
11	• CARÁCTER DE LAS PROPUESTAS • Fiabilidad; Solidez científica; y totalmente práctico y aplicable
12	•EDUCACIÓN •Incrementar la educación vial en todos los niveles de formación y llegar a quienes no se encuentran dentro de la comunidad educativa
13	• FORMACIÓN • Reforzar y capacitar a los equipos técnicos municipales en términos de planificación, de ejecución y de mantenimiento de la vialidad urbana
14	• FINANCIACIÓN • Diseño de propuestas de acuerdo con el marco actual de inversiones y opciones europeas de financiación
15	• IMAGEN • Propuestas acordes con las políticas europeas que mejoren la imagen de la ciudad

Ilustración 1. Enfoque del PMUS de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaborado por Consultora Alomon.

Página 135 de un total de 575
Página 35 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

1.4. Objetivos generales

El PMUS queda enmarcado dentro de la Estrategia DUSI y por tanto sus **objetivos generales** deben estar alineados con los que se establecen en la EDUSI.

El Programa Operativo Plurirregional determina como uno de sus objetivos prioritarios, "el crecimiento sostenible", que debe alcanzarse, de acuerdo con la Estrategia Europa 2020, mediante la promoción de una economía que utilice más eficazmente los recursos, que sea más verde y competitiva.

En este sentido, dentro del eje 12 del POPE (Programa Operativo Plurirregional de España), se establece a las ciudades como primordiales dentro del modelo de desarrollo sostenible, y por ello, se priorizan medidas integradas para el desarrollo urbano integrado y sostenible, el cual integra los ámbitos sociales (atendiendo a las diferentes necesidades de mujeres y hombres), económicos y ambientales de las ciudades. Para ello, se han definido **cuatro Objetivos Temáticos** a tener en cuenta y que forman parte de la ESTRATEGIA DUSI para el AUF Bormujos:

OT2:

- Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y de la comunicación.

OT4:

- Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

OT6:

- Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.

OT9:

- Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier discriminación.

Página 136 de un total de 575
Página 36 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

1.5. Metodología general

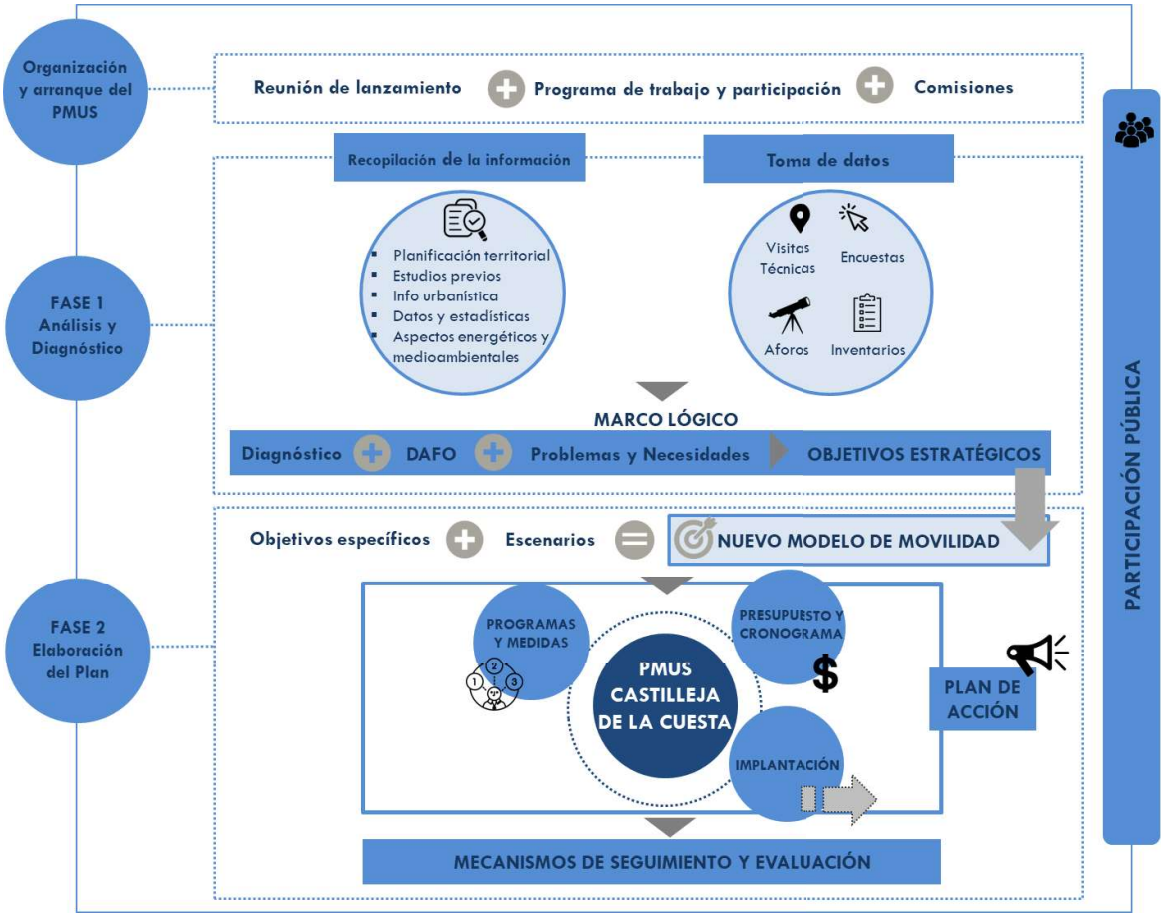


Ilustración 2. Esquema Metodológico propuesto para la elaboración del PMUS de Castilleja de la Cuesta. Fuente: Elaborado por Consultora Alomon.

Página 137 de un total de 575
Página 37 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2. FASE 1: Análisis y Diagnóstico de la Situación Actual

2.1. Ámbito de estudio

El **Área Urbana Funcional de Bormujos** se localiza en la provincia de Sevilla junto al margen derecho del Guadalquivir a la altura de su capital, habiendo llegado a formar parte de la aglomeración urbana de Sevilla, gracias a la fuerte y rápida expansión urbana que ha sufrido en las últimas décadas. Así mismo, el Área Urbana Funcional de Bormujos (en adelante AUB) está integrada dentro de la Comarca del Aljarafe, concretamente dentro de la Primera Corona del Aljarafe, donde se extienden sobre una pequeña meseta los 4 municipios que la conforman: Bormujos, como núcleo central, junto a **Castilleja de la Cuesta**, Espartinas y Gines. Limita al sur con Tomares, al oeste con Bormujos y Gines y al norte y este con Camas.

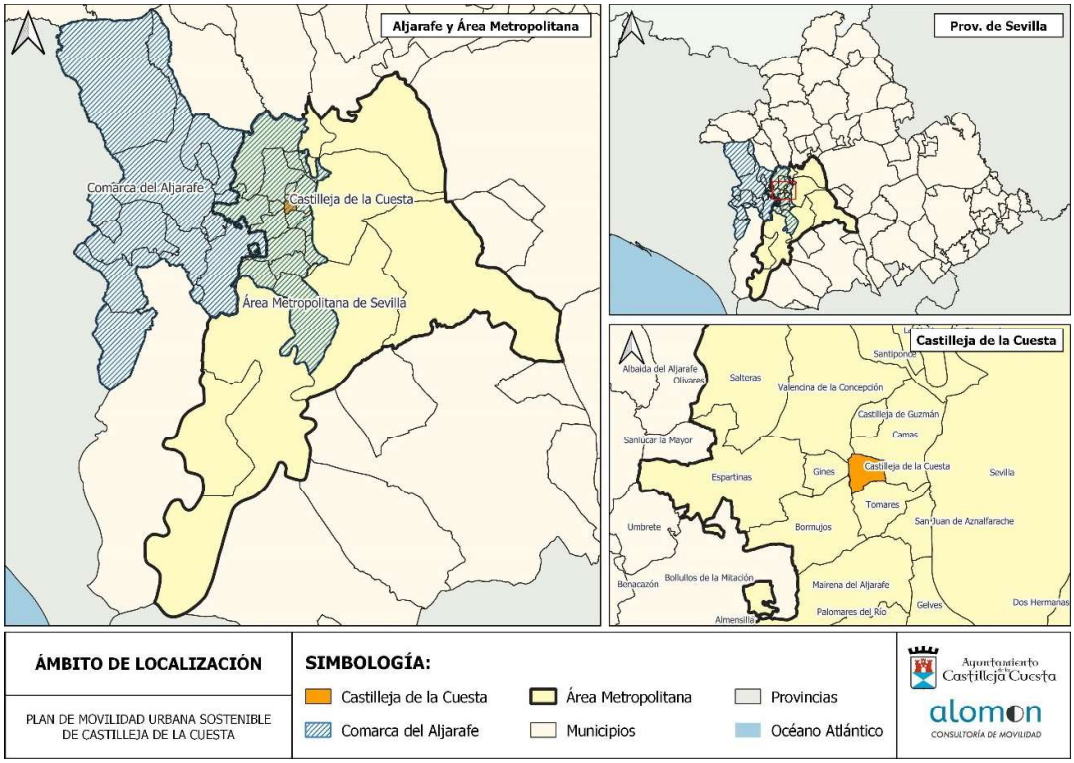


Ilustración 3. Mapa de ámbito de localización.
Fuente: elaboración propia.

2.2. Preocupaciones iniciales

La redacción del presente **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** surge a raíz de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (**EDUSI**) del Área Urbana Funcional de Bormujos (**AUF Bormujos)**. El territorio del Aljarafe, en concreto el que comprende la Primera Corona del Aljarafe (PCA) se encuentra dividido en **cuatro áreas funcionales**: AUF de Coria del Río, el AUF de Camas, el AUF de San Juan de Aznalfarache y el AUF de Bormujos. Esta última comprende los municipios de Bormujos, **Castilleja de la Cuesta**, Gines y Espartinas.

Este documento, financiado por el **Programa Operativo Plurirregional de España** establece que las **ciudades** son primordiales dentro del modelo de desarrollo sostenible, y por ello, se priorizan

Página 138 de un total de 575
Página 38 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

medidas integradas para el desarrollo urbano **integrado y sostenible**. En el marco de las **estrategias DUSI** se estable que este plan debe de perseguir:

OT2: Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y de la comunicación.

OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.

OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier discriminación.

Pese a que los municipios de la Primera Corona del Aljarafe comparten una serie de características en común, las áreas funcionales se encuentran delimitadas por rasgos singulares. En el caso del AUF Bormujos se trata de uno de los territorios de España que alberga mayor superficie de zonas verdes urbanas por habitante. Por este motivo se le denomina al AUF Bormujos **"El Parque del Aljarafe"**. Con un total de **40,11 Km^2** y una población de **69.333 habitantes**, estos municipios se han erigido como lugar residencial, con una población joven y un nivel adquisitivo medio. La cercanía a la capital y la realización de movimientos pendulares diarios vinculados con la residencia-trabajo hacen del AUF de Bormujos una zona donde se desarrollan un gran número de **desplazamientos diarios**.

Estos desplazamientos se hacen mayormente en **vehículo privado**, lo que entra en conflicto con el uso del espacio público por parte de otros usuarios y con el medio ambiente, provocando congestión, inseguridad vial, problemas de salud, mayor coste de mantenimiento, entre otros problemas.

2.3. Comisión Técnica

La Comisión Técnica del PMUS de Castilleja de la Cuesta está compuesta por:

COMISIÓN TÉCNICA		
NOMBRE	CARGO	ÁREA
Miguel Ángel Hidalgo Medina	Jefe Policía Local	Policía
Rocío Fernández Rosales	Agente de Desarrollo Local y Empleo	Desarrollo Local y Empleo
José Manuel Cazorla Ceferino González	Arquitecto Municipal	Urbanismo
Francisco José Carmona Palma	Técnico Medio de Gestión	

Tabla 1. Miembros de la Comisión Técnica del PMUS de Castilleja.
Fuente: Elaboración propia.

La Comisión velará por la correcta gestión, mejor conocimiento, coordinación y seguimiento de todas las actuaciones previstas.

Página 139 de un total de 575
Página 39 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.4. Recopilación de información previa

Para la redacción del presente **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** se ha tenido en cuenta la información procedente de los siguientes documentos:

Nivel Estatal
• Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. • Reglamento General de Circulación. • Ley 2/2011 de Economía Sostenible. • Estadísticas y Barómetro actual de la bicicleta de la DGT. • Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA). • 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. • Borrador de la Ley de Cambio Climático.
Nivel Comunidad Andaluza
• Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). • Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020). • Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB)
Nivel Local
• Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. • Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado del Área Urbana Funcional de Bormujos 2018 – 2023. • Plan General de Ordenación Urbana. • Plan Municipal de Vivienda y Suelo. • Ordenanza Reguladora del Tráfico.
Referencias documentales y metodológicas
• Manual de elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía. • Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Sostenible del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE). • Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas, del Consorcio Probici (2010). • Resumen de los tomadores de decisiones para la elaboración e implementación de un plan de movilidad urbana sostenible de la Unión Europea. Proyecto SUMPs-Up (2021).

Tabla 2. Documentación de referencia analizada.
Fuente: Elaboración propia.

Página 140 de un total de 575
Página 40 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.5. Visitas técnicas

Las visitas técnicas se realizan con el objetivo de llevar a cabo un **análisis cualitativo** del ámbito de estudio y de su movilidad. En concreto, se han realizado las siguientes visitas técnicas:

Visitas técnicas realizadas	
Fecha	Objetivos
8 de junio de 2022	Análisis cualitativo de la **movilidad general** en el municipio. Para ello se realizaron los siguientes recorridos: • Recorrido en **vehículo privado** por el municipio, incluyendo las principales vías arteriales y accesos al municipio. • Recorrido **a pie** por el centro urbano, analizando especialmente la accesibilidad peatonal, plazas e intersecciones, el entorno y localización de paradas de autobús y taxi, así como posibles conflictos entre modos.
14 de junio de 2022	Recorrido y valoración en materia de accesibilidad universal, seguridad vial, estacionamiento, itinerarios peatonales, accesos a equipamientos.

Con estas visitas, realizadas en una fecha previa a la de los trabajos de campo, se obtiene una **impresión cualitativa** que permite definir y complementar dichos trabajos, al garantizar que la toma de datos sobre el terreno se realiza teniendo un conocimiento previo del funcionamiento de la movilidad y además permite incorporar en la caracterización del ámbito aspectos subjetivos que quedan fuera de la valoración de la información cuantitativa obtenida.

De esta visita se establecieron las **principales conclusiones** acerca del funcionamiento del sistema general de movilidad en Castilleja de la Cuesta, que se incluyen en el apartado de análisis de la situación actual, así como los siguientes aspectos:

- Infraestructuras existentes y evaluación de su estado actual.
- Principales centros de atracción de viajes.
- Principales zonas comerciales o de alta demanda de desplazamientos a pie.
- Demanda del estacionamiento por zonas.
- Características urbanísticas y de usos del suelo.
- Principales puntos de congestión, de inseguridad vial e intersecciones conflictivas.
- Posibles mejoras a implementar.

A continuación, se muestra un **reportaje fotográfico** con los elementos a destacar:

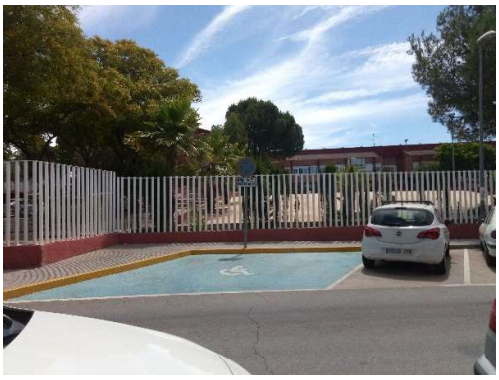
Página 141 de un total de 575
Página 41 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Plano en Parada de Autobús en Avda. del Rey don Juan Carlos I.



Aparcabicicletas en Avda. del Rey don Juan Carlos I.



PMR en Avda. del Rey don Juan Carlos I.



Zona CyD en Avda. de los Derechos Humanos

2.6. Participación ciudadana

El consultor considera, tras numerosas experiencias en la materia (http://juliansastre.com/participacion-publica-una-herramienta-clave-para-realizar-planes-y-proyectos-de-movilidad-sostenible/) que este plan debe ser bidireccional, no sólo para informar, sino para **incorporar**, en lo posible, sugerencias de los actores de una manera responsable, no es "un sí a todo" ya que la decisión última está en las administraciones competentes. Para ello se planifica la participación, dedicando recursos, identificando objetivos y agentes, definiendo acciones y preparando mensajes y documentos. La Participación Pública tiene un **carácter transversal** y es la parte de mayor duración del plan, pues se llevan a cabo actuaciones en materia de participación y concienciación ciudadana de inicio a fin de los trabajos. Por lo tanto, se realiza un proceso participativo con un enfoque real, eficaz, bidireccional, adaptado a la naturaleza de los medios usados y el público objetivo, prolongado durante todo el proyecto de redacción del PMUS de Castilleja de la Cuesta.

La comunicación es otro de los ejes transversales y claves del PMUS. Algunas de las actuaciones a implantar en el marco de un PMUS suelen generar cierto rechazo inicial por parte de la ciudadanía o de determinados sectores que desconocen los beneficios y la necesidad de llevar a cabo este tipo de medidas. Es por ello que resulta fundamental **diseñar una estrategia de comunicación** que sea capaz no solo de **transmitir** y mostrar la importancia de este tipo de actuaciones, los beneficios y efectos positivos para todos y todas sino, además, de **concienciar** a

Página 142 de un total de 575
Página 42 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

la ciudadanía y generar poco a poco el cambio de mentalidad y de hábitos en la manera de desplazarse.

Se realizan los siguientes **mecanismos de participación**:

Mecanismo	Fecha	Objetivo
Encuestas de movilidad	Fase de análisis y diagnóstico	Encuesta de preferencias reveladas (conocer los patrones de movilidad actuales) y encuesta de preferencias declaradas (aceptación de medidas).
Entrevistas con actores	Durante la fase de análisis y diagnóstico	Obtener información relevante y diferentes percepciones o puntos de vista de un problema a través de las preguntas a personas que, por sus experiencias, poseen un conocimiento de la movilidad en Castilleja de la Cuesta. Realizar reuniones iniciales con los técnicos municipales para conocer los proyectos en marcha.
Diagnóstico participativo	Al término del diagnóstico	Presentar las conclusiones del diagnóstico y encuesta valoración del diagnóstico y de problemas detectados.
Día del Plan	Al término	Presentación final del PMUS de Castilleja de la Cuesta

Tabla 3. Trabajos de participación pública. Fuente: Elaboración propia.

El **Plan de Participación y Comunicación** se trata de una fase transversal que se extiende durante todo el proceso de redacción de los PMUS:

- La Fase I de los trabajos se basa en la participación de los ciudadanos, en las Encuestas de Movilidad y Entrevistas con actores. Al mismo tiempo, también se cuenta con la participación de los responsables municipales en la caracterización del sistema de transporte actual.
- Por otro lado, una vez realizado el diagnóstico, se presenta un documento resumen con los aspectos más destacados del mismo para informar a la ciudadanía y hacerlos partícipes de los avances en el Plan.
- Se realizan noticias y comunicaciones para dar difusión al plan.

La difusión final del Plan es un aspecto fundamental del mismo, ya que el éxito del Plan de Movilidad dependerá en gran medida del compromiso de los habitantes de los municipios del AUF Bormujos.

En cuanto al Plan de Comunicación, se han enviado al Ayuntamiento una serie de noticias, que se recogen en el Anexo 2.

Página 143 de un total de 575
Página 43 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.7. Toma de datos

En el marco del PMUS de Castilleja de la Cuesta se ha realizado una campaña de **toma de datos**, cuyas características y funcionalidades de la misma se desarrollan a continuación:

Trabajos	Aplicación
Encuesta online	Caracterizar la movilidad general (externa e interna) y la predisposición a cambios en sus hábitos de viaje hacia comportamientos más sostenibles. Caracterizar la movilidad específica de personas con discapacidad, así como sus necesidades.
Entrevistas con actores (Técnicos/Policía)	Aportar al prediagnóstico el conocimiento del ámbito de actores clave en la movilidad de los municipios.
Análisis del viario	Análisis de la capacidad actual del viario, así como de la distribución del espacio público por modos.
Accesibilidad a paradas de TP	Análisis de la accesibilidad al transporte público.
Inventario de aparcamientos	Análisis de la capacidad del aparcamiento.
Rutas de aparcamiento	Demanda de aparcamiento e indisciplina.
Aforos de tráfico en troncos e intersecciones	Caracterizar la movilidad en tránsito o tráfico de paso no ligado al ámbito de estudio y que impacta en él de forma negativa en forma de congestión, contaminación.
Inventario del flujo de mercancías	Análisis del flujo de mercancías y relación con los centros logísticos.
Inventarios de puntos de inseguridad vial	Análisis de la accidentalidad y detección de puntos negros.
Inventario de aspectos medioambientales y energéticos	Análisis de superaciones de valores límite, horarios de concentraciones de NOx, ozono, ruido y de PM1 (datos oficiales)
Inventarios de energías alternativas	Oferta de puntos de recarga y estaciones de biocombustibles.

Tabla 4. Plan de toma de datos propuesta.
Fuente: Elaboración propia.

2.7.1. Encuesta online

Se han obtenido **261 encuestas** completas y válidas. Es importante tener en cuenta que las **encuestas** que se han realizado en el presente plan no sólo son una herramienta para la obtención de información muy útil de cara a tener una fotografía de la situación actual que permita entender las pautas de movilidad y sus factores explicativos, sino que también son un **instrumento de participación y comunicación con la ciudadanía**. Los usuarios objeto de las encuestas se sentirán escuchados. Si se logra que, además, la opinión de la mayoría se vea reflejada de alguna manera en el plan, aunque sea por simple coherencia, se convertirán en defensores del cambio.

El cuestionario detallado se encuentra adjunto en el **Anexo 1** y la explotación de la encuesta se encuentra en el apartado del diagnóstico de la movilidad.

Página 144 de un total de 575
Página 44 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.7.2. Encuesta a actores

Para la elaboración del PMUS, resulta relevante contar con la **opinión y conocimiento del ámbito** de determinados actores, cuya participación es clave en el desarrollo del mismo. Es por ello que resulta fundamental entrevistarse con ellos para abordar el tema de la **movilidad** en Castilleja de la Cuesta. Entre los **actores clave de la movilidad** de Castilleja se encuentra Policía Local, responsables y trabajadores de Urbanismo, Medioambiente, Alcaldía, Participación Ciudadana y Desarrollo Local, principalmente. Actualmente este proceso se está llevando a cabo, habiendo recibido ya respuestas por parte de los actores. El cuestionario se encuentra adjunto en el **Anexo** y particularizado para el caso de Castilleja de la Cuesta.

A continuación, se muestran las **respuestas** de los 3 actores que han respondido al cuestionario:

Castilleja de la Cuesta es un municipio que cuenta con una pequeña extensión de territorio, donde se concentran un gran número de personas, dividida "territorialmente" en dos partes: el casco y Nueva Sevilla; siendo esta última una zona de elevada densidad ya que se trata de una barriada con altos bloques y edificios en los que se estima una ocupación de casi 8.000 personas. Sumado a ello, Castilleja forma parte de la primera corona de la capital y zona obligada de paso de multitud de personas a las diferentes actividades, lo que incrementa enormemente el flujo vial en las vías del municipio.

Como **problemas de movilidad más destacables** se señalan los siguientes:

- Gran densidad de tráfico en las salidas/accesos a las autopistas (Sevilla/Huelva) en las horas punta de trabajo, colegio, etc., concretamente en la A-474, Glorieta de la Inmaculada y Calle Real.
- Gran densidad de tráfico entorno a Institutos (2) y centros educativos (6).
- También se podría destacar el problema de aparcamiento en el casco, sumado a la falta de conciencia vial de las personas que reiteran las infracciones viales.

Los actores plantean las siguientes **mejoras**:

- Se podría establecer una unidad de tráfico (Policía Local) específica y destinada exclusivamente a esta materia, que se encargaría de dar cobertura a todo lo relacionado con la seguridad vial, desde la concienciación de los vecinos por tramos de edad, a la presencia fija en los lugares de mayor densidad vial en sus horarios respectivos para minimizar las infracciones y descongestionar la circulación. Hay que tener en cuenta que actualmente se cuenta con uno o a lo sumo dos efectivos policiales en los turnos que a la misma vez están en horario de entrada o salida de los seis colegios del municipio.
- Se podría implantar un sistema de video vigilancia general que permita realizar una mejor valoración del tráfico en la localidad, un seguimiento real, y que permita actuar en tiempo real en aquellos puntos más específicos.
- Se podría realizar un estudio pormenorizado del tráfico en el municipio con especial atención a la renovación de señalización vial, búsqueda de aparcamientos y vías de circulación más resolutivas.
- Seguir aprovechando aquellas zonas que pudieran ser habilitadas como aparcamientos.
- Intentar mejorar las condiciones de los viarios existentes y aparcamientos en equipamientos públicos.

Página 145 de un total de 575
Página 45 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Se proponen las siguientes medidas de actuación:

- Mejora de las carreteras, señalización y reorganización vial como ya se vienen trabajando.
- Potenciar la educación vial y la movilidad segura/sostenible.
- Incrementar los medios técnicos de control para el municipio tales como controladores de velocidad, semáforos que detectan infracciones, señalización educativa y mayor presencia policial.
- Continuar con las reparaciones de viarios y nuevos espacios de aparcamientos, asumiendo que el vehículo privado es la única opción de movilidad mientras que no exista una red adecuada de transporte público.

En Castilleja de la Cuesta, los principales lugares que generan la concentración de personas son el Centro Comercial Aire Sur, Ikea, los centros educativos y el Hospital Nisa. Como nuevos desarrollos destacan, por un lado, la zona del Valle, propiedad del Ayuntamiento al 80%. En ella está prevista la construcción de 500 viviendas (95% protegidas), está por ahora en reserva. Por otro lado, la zona de la Valdovina incluirá 150 viviendas protegidas.

Como **medidas de fomento** del uso de alternativas sostenibles de desplazamiento, los actores destacan que se está realizando un nuevo carril bici de conexión entre Bormujos y Gines, atravesando Castilleja de la Cuesta, que enlaza con la red de estos municipios y sus conexiones. Además, se está trabajando por implementar la movilidad sostenible y se trabaja en mejorar la regulación normativa de los vehículos VMP.

Se analizó una propuesta de circunvalación viaria para evitar el tráfico de paso por el centro, pero era exterior y pasaba por los términos de los municipios límites con Castilleja de la Cuesta, y no se llegaron a iniciar las gestiones.

Se proponen las siguientes **medidas a considerar** en el marco del PMUS:

- Implementar las vías peatonales para las personas con movilidad reducida, adaptando las calles y presentando trayectos por los cuales se acredite fehacientemente que las personas con problemas de movilidad pueden moverse a todos los puntos del municipio sin injerencias, escalones u obstáculos.
- Establecer planes de camino escolar seguro.
- En el casco, introducir más plataformas continuas para mejorar la accesibilidad, e intentar una red de carril bici de conexión con los limítrofes.

Existe la barrera de la autopista, que hay que franquearla, lo que divide al municipio en dos partes. Hace algo más de treinta años se hizo la calle de la Unidad, vía que une el puente del Faro con Nueva Sevilla, para mejorar la comunicación. Inicialmente no existe para el tráfico rodado problema alguno de movilidad entre los dos puntos planteados, ya que en su momento se abordó la Avda. de la Unidad como conexión directa. Si es cierto que los problemas pueden presentarse para las personas con movilidad reducida o peatones, estos problemas han sido abordados con estudios realizados pero no han llegado a ejecutarse.

En muchos viarios la anchura del acerado es reducida, e incluso en las obras de remodelación se ha mantenido para no reducir los números de aparcamientos actuales, por las presiones de los vecinos, aunque sí se han adaptado las condiciones de **accesibilidad**. Sería conveniente un estudio pormenorizado y su (importante) posterior aplicación, en aras de garantizar rutas para las **personas con problemas de movilidad**, habida cuenta que hay zonas donde por la estrechez del

Página 146 de un total de 575
Página 46 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

acerado y determinados obstáculos es imposible el acceso o paso. Sin embargo, alguno de los actores considera que la accesibilidad en el municipio es bastante buena.

Para el **peatón** es fácil ir caminando de un lugar a otro de la localidad sin dificultades para una persona sin problemas de movilidad. La implantación de los nuevos pasos de peatones luminosos hace que sea más seguro y no presenta un riego elevado. Existe una zona peatonal en la Calle Nuestro Padre Jesús del Gran Poder. Fueron propuestas otras vías como la propia Calle Real desde Álvarez Quinteros a Calle Hernán Cortes aproximadamente y la Calle de Enmedio. No se tienen previstas más peatonalizaciones. Se han efectuado muchas obras de adecuación de equipamientos en el entorno y la gran mayoría son accesibles. No hay programa de caminos escolares seguros.

Dos de los actores afirman que quizás no sea posible el **uso de la bicicleta** como un modo de desplazamiento habitual, debido a la pendiente de algunos viarios y por la falta de red segura de carriles bici. Sin embargo, otro de los actores opina que sí podría ser. En la zona de Puertas Castilleja existe una **vía ciclista** que apenas tiene uso por la multitud de obstáculos que tiene, y el carril bici que se ha realizado en la conexión con Bormujos/Gines si tiene actualmente más uso, pero habría que conectarlo con nuevos carriles bici en Castilleja de la Cuesta. El servicio municipal de limpieza utiliza triciclos eléctricos.

Se señalan los siguientes puntos negros de **inseguridad vial**:

- La salida de Cañada de los Negreros a la A-474 donde muchos conductores hacen "el recto" sin atender a la señalización vial y se producen graves siniestros.
- Del mismo modo, se encuentra el punto de la Cañada de los Negreros con Camino de la Valdovina, entre Castilleja de la Cuesta y el término de Tomares, un cruce con alta peligrosidad, baja señalización y escasa visibilidad donde se producen muchos siniestros.
- Otros puntos donde se ha reducido la siniestralidad como la Avda. Antonio Mairena (zona escolar donde los vehículos cogían gran velocidad).
- Las rotondas del Valero y de la Inmaculada.

Se produce **congestión** en todos los centros educativos, tanto en los institutos en las horas de entrada y salida (08:00 y 14:45 aproximadamente), horarios de entrada y salida de los colegios (09:00 y 14:00 aproximadamente), así como en la tarde de 16:45 a 17:10 aproximadamente. La congestión se produce por la acumulación de vehículos de padres de alumnos, que desean aparcar lo más próximo a la entrada del colegio. Este hecho se produce en casi todos los centros, pero en mayor medida en el Yago y en las Irlandesas. Estos problemas de congestión son los mismos que en el resto de centros educativos a nivel nacional, ya que en un horario determinado se concentra un alto número de personas en una zona concreta. Algunos lugares han sido modificados vialmente o existe mayor conciencia vial con preferencia a ir caminando.

La **inseguridad vial** como tal no existe, existe el riesgo que está en todas estas ubicaciones que no pueden ser cubiertas por los agentes en todos sus puntos ya que coinciden casi siete centros en el mismo horario.

Por parte de la Policía Local se realizan charlas sobre educación vial a diferentes niveles, con la activa participación de "El Poli Manolo".

Página 147 de un total de 575
Página 47 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Se mencionan los siguientes puntos de congestión: Glorieta de la Inmaculada, Calle Real, A-474, Pago de las Longueras (Airesur/Ikea), Calle Virgen de Loreto (zona del polígono industrial) y en las rotondas y en las entradas y salida de Airesur e Ikea.

Como intersección peligrosa destaca Cañada de los Negreros con Camino de la Valdovina, entre Castilleja y Tomares, un cruce con alta peligrosidad, baja señalización y escasa visibilidad donde se producen muchos siniestros, así como la salida a la A474 del Camino de la Valdovina.

Otro punto importante de concentración en horas puntas se produce en la salida a la A-49 en dirección en mayoría Sevilla. Son sobre todo vecinos de localidades como Castilleja de Guzmán, Gines, Bormujos, etc. que se desplazan hacia sus puestos de trabajo, lo que provoca un colapso importante a determinadas horas.

Se ha replanteado la circulación en la zona del Polígono industrial, en la propia A-474 en su salida de la cañada de los Negreros con estudios pormenorizados a la espera de aplicación. También se han estudiado posibles soluciones en la Calle Diego de los Reyes, en la Avda. Diputación Provincial (retirada de badén ejecutada) y en la Avda. Antonio Mairena con el objetivo de la reducción de la velocidad. Además de la plataforma única en un tramo inicial de M. García Junco, y badenes en algunos viarios.

A priori el **transporte público** de la ciudad es el adecuado, no su oferta ya que en ocasiones los autobuses pasan por determinados lugares llenos y no es suficiente la oferta en atención a la demanda que tiene. La conexión con Sevilla capital y los pueblos de alrededor es buena. Los actores ven que no supone un problema las paradas actualmente para los usuarios, salvo una (que está en estudio) en la Avda. Antonio Mairena a la altura de la Calle Reina Sofía. Sí es cierto que solicitarían un mayor número de paradas adecuadas con banco y marquesina para la espera de los usuarios en determinadas zonas.

La Jefatura de la Policía Local dispone de tres **motocicletas eléctricas**. Además de un vehículo eléctrico para Alcaldía. Existe una plaza de carga de vehículo eléctrico en el Ayuntamiento y otra en el centro logístico. A nivel de usuario no se ha implementado alguna medida para fomentar el uso del vehículo eléctrico

La opinión más extendida es que es insuficiente la oferta de **plazas de carga y descarga** en muchas zonas. Las principales zonas comerciales son: Calle Inés Rosales, Calle Real, Avda. Juan Carlos Primero, y Centro Comercial Airesur, Polígono Industrial Camilo José Cela y calles colindantes.

En Castilleja de la Cuesta actualmente hay **15 licencias de taxi**, funcionando estas según las disposiciones de la mancomunidad que establece los días de trabajo y bajo un teléfono a demanda. Hay tres **paradas de taxi**, una en Nueva Sevilla, otra en el Hospital Nisa y otra en el Centro Comercial Airesur.

Zonas como Puerta Castilleja o Nueva Sevilla presentan los mayores **problemas de estacionamiento** en determinados horarios (especialmente nocturno) así como el casco que en algunas de sus zonas presentan problemas de manera continua. El Ayuntamiento ha habilitado bolsas de aparcamiento en varias zonas del casco y Nueva Sevilla y tiene proyectadas ampliaciones, pero sigue habiendo escasez por falta de aparcamientos subterráneos. Existen varios aparcamientos públicos en diversas zonas del pueblo que han tratado de solventar la

Página 148 de un total de 575
Página 48 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

problemática de aparcamiento y que ha ayudado mucho. En Nueva Sevilla se ejecutó uno por el Ayuntamiento en régimen de alquiler y compra. En el resto del municipio no hay.

2.7.3. Encuesta a asociaciones

Las **asociaciones** son otros de los agentes claves de la participación para la realización del PMUS. Para ello se enviará el cuestionario que se encuentra adjunto en el **Anexo** a asociaciones de comerciantes, asociaciones ecologistas, asociaciones de jubilados, asociaciones de discapacitados, AMPAS, taxistas, entre otros.

2.7.1. Aforos Sube/Baja

Se han realizado aforos de pasajeros en las principales paradas de autobús. La fecha de esta toma de datos se ha realizado desde el día 4 de octubre al 7 de octubre de 2022.

Las **paradas de autobús** seleccionadas cubren el **total de líneas** que discurren por el municipio y se encuentran repartidas por todo el término municipal. Los **tramos horarios** seleccionados han sido tanto de mañana como de tarde.



Ilustración 4. Aforos sube/baja realizados para el AUF Bormujos.

Entre los datos recogidos: **subida y bajada** de pasajeros en cada línea y parada, **horario**, **tasa de ocupación** del vehículo y otras observaciones del funcionamiento del transporte público.

2.7.2. Encuestas pantalla



Ilustración 5. Encuestas pantalla realizadas para el AUF Bormujos.

Se ha realizado un proceso de encuestado a vehículos en distintos semáforos que ofrecen información sobre el flujo de vehículos que se dirigen hacia el este y el oeste del municipio.

Esta encuesta se realizó entre los días 4 de octubre al 7 de octubre de 2022 en horario de mañana y medio día. Se obtuvieron datos sobre el género y la edad del conductor y sobre el origen y el destino de su viaje.

2.7.3. Inventario de aparcamientos

Con el inventariado de aparcamientos se ha obtenido información de la oferta de estacionamiento que existe en el municipio. Además, se ha realizado un recorrido para conocer la demanda y rotación de aparcamiento diurno y nocturno, lo que ha permitido calcular el porcentaje de ocupación del estacionamiento en el municipio. Los datos recogidos de **plazas de**

Página 149 de un total de 575
Página 49 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

aparcamiento se clasifican en varias categorías, anotando en cada caso el número que hay de cada una de ellas (PMR, CyD, Prohibido Aparcar, Reservadas).



Ilustración 6. Inventario de aparcamientos para el AUF Bormujos.

2.7.4. Detección de barreras y accesibilidad a paradas de TP

Los trabajos de **análisis de infraestructura y detección de barreras** se realizarán en varias fases debido a la extensión y la complejidad del municipio.

Para obtener una información rica y precisa se utilizará el sistema **QField**, se trata de un Sistema de Información Geográfica portátil que permite la toma de datos en campo, recoger su posición, atributos e incluso fotografías. Entre los elementos que se han incluido:

- Grado de accesibilidad de paradas del TP.
- Accesibilidad en PMR.
- Principales barreras a la movilidad.
- Puntos de concentración de atascos y accidentes.

Para ello, se han elaborado fichas de diagnóstico que han sido codificadas en el SIG portátil, para su posterior utilización en campo:

LUGAR DE LA PARADA:		
¿Se puede hacer un círculo de 1,50m dentro de la parada?		SÍ
		No
¿Contiene cartel con información de líneas		Sí
		No
Marquesinas autobús: paso libre		≤0.9m
		>0.9m
Asiento o apoyos isquiáticos		Asiento
		Apoyo
		Ninguno
Banda tacto-visual (pavimento de botones) entre bordillo y marquesina		SI
		NO
Banda direccional indicando acceso a la parada		SI
		NO
Estado de conservación		Adecuado
		Mantenimiento
		Reposición
Observaciones		

Tabla 5. Ficha de diagnóstico de paradas de TP.
Fuente: Elaboración propia.

Página 150 de un total de 575
Página 50 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.8. Análisis de la situación actual

2.8.1. Características físicas

Orografía

El municipio de Castilleja de la Cuesta se encuentra localizado en el **cuadrante centro-occidental de la provincia de Sevilla**, formando parte de la zona denominada **El Aljarafe**, entre las estribaciones de Sierra Morena y la desembocadura del Guadalquivir, uno de los grandes ámbitos geográficos en los que se divide esta provincia.

El **relieve** de Castilleja de la Cuesta es **suave**, la altura va aumentando ligeramente de este a oeste, siendo su **altura mínima en torno a 60 m** y la **máxima** de alrededor de **130 m**. Las zonas más bajas del municipio son debidas a la cercanía con el río Guadalquivir, ya que por el municipio no circula ningún río o arroyo. Los suelos que componen este territorio presentan **calcarenitas, arenas, margas y calizas**. Estos tipos de suelos tienen una gran capacidad para retener al agua, de tal forma, Castilleja de la Cuesta se sitúa sobre una gran masa de agua subterránea, un **acuífero de tipo detrítico.**

El **alto grado de antropización** del municipio ha producido la eliminación de vegetación natural, siendo prácticamente artificial o agrícola. Así, la fauna que predomina es aquella que mejor soporta la presión antrópica del medio, como por ejemplo el conejo, murciélago, golondrina común, gorrión común, paloma, etc.

Características climáticas

El clima de Castilleja de la Cuesta influye mucho en los hábitos de comportamiento de la población. Se encuadra en la categoría de **Clima Mediterráneo Continental**. Los principales parámetros climáticos son un índice de insolación que se estima en más de 3.000 horas de sol anuales, una amplitud térmica en torno a los 12-13°C, una temperatura media anual que se encuentra en el intervalo de 17-19°C, y un promedio de precipitaciones de 408,7 mm/año.

En Castilleja de la Cuesta **los veranos son calurosos, secos** y mayormente despejados, la temporada calurosa dura 2,9 meses, del 15 de junio al 12 de septiembre, donde la temperatura máxima promedio diaria es más de 31°C. El mes más cálido del año es julio, con una temperatura máxima promedio de 35°C y mínima de 19°C. Los i**nviernos son templados y parcialmente nublados**, la temporada fresca dura 3,6 meses, del 17 de noviembre al 5 de marzo, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 20°C. El mes más frio del año es enero, con una temperatura mínima promedio de 6°C y máxima de 16°C. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 5°C a 35°C y rara vez baja menos de 1°C o sube a más de 40°C.

En cuanto a las **precipitaciones**, los meses más lluviosos son generalmente octubre, noviembre y diciembre, con más de 50 mm al mes. Mientras que los más secos son junio, julio y agosto, que presentan menos de 5 mm al mes.

Por otro lado, la velocidad del viento promedio en Castilleja de la Cuesta es en torno a 12-13 Km/h, siendo más frecuente que provenga del oeste.

Página 151 de un total de 575
Página 51 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

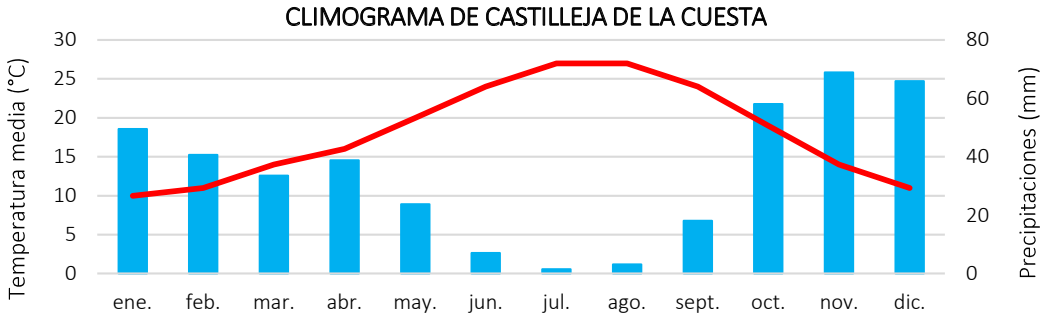


Gráfico 1. Climograma de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Weather Spark.

2.8.2. Evolución territorial y urbanística

Origen del municipio

La Villa está enclavada en lo que fue territorio Tartessos. Según algunos historiadores, la Villa de Castilleja fue un asentamiento turdetano, en la provincia romana de la Bética. Otras versiones hunden sus raíces en los restos del antiguo Osset, recibiendo el estatuto de municipio gracias a César. En el período musulmán pasó a llamarse Castalla Talaçana, haciendo mención al castillejo que debió existir en este tiempo. En esta etapa, tuvo un importante núcleo de habitantes mozárabes. En 1248, Fernando III el Santo conquistó los alrededores de Sevilla con el fin de poner cerco a la ciudad hispalense.

En el repartimiento de Sevilla, Castilleja fue dividida en dos por Alfonso X el Sabio, siendo citada como "Castellán". Una parte fue dada a su tío Rodrigo Alonso, hijo de Alfonso IX. Rodrigo cede su parte a la Orden de Santiago en 1267. La otra parte de Castilleja, conocida como Calle Real, se la conservó el Monarca y pasó a depender eclesiásticamente del Arzobispado y su Cabildo.

Años más tarde, los Reyes Católicos incorporaron todos los territorios de la Orden de Santiago a la Corona, entre los que se hallaba el término de Castilleja de la Cuesta. Hacia 1539, por un "Privilegio de Venta Real" librado por Carlos I de España, a favor de **Pedro de Guzmán** (conde de Olivares), se producía la venta de la Villa de Castilleja, a excepción de la Calle Real que por aquellos años pertenecía a la vecina Villa de Tomares. El "Privilegio de Venta" de la Calle Real no fue expedido hasta diciembre de 1634, después de una larga operación.

De enorme interés son los datos históricos pertenecientes al siglo XVII, entre los que destacan la llegada de las órdenes religiosas de **Dominicas Concepcionistas y la de los Franciscanos Descalzos de San Diego**, y la construcción de edificios históricos de los que sobresalen la construcción de algunas haciendas y el desaparecido convento de Nuestra Señora de la O, además de las periódicas celebraciones de las fiestas de carnaval "Carnestolendas" celebrados en la población. Castilleja de la Cuesta continuaría perteneciendo a la **casa de Olivares** hasta el siglo XIX, período en que se suprimen definitivamente los señoríos, pasando a convertirse en Ayuntamiento ordinario. Comienza entonces una etapa de esplendor para la Villa, siendo el punto de suministro de Sevilla de productos aljarafeños, ya que Castilleja de la Cuesta cuenta con 14 haciendas de viña y olivar desde el siglo XVII.

El primer Ayuntamiento "constitucional-ordinario" de Castilleja de la Cuesta data del **año 1808**, cuando la propietaria de dicho término, María Teresa Silva y Palafox, lo cede a la Junta Central,

Página 152 de un total de 575
Página 52 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

creada a raíz de la invasión francesa. Hacia 1810, con el reinado de José Bonaparte, dicha corporación se disuelve constituyéndose una nueva regida por afrancesados. Después de la guerra de la Independencia, se hace una renovación de Ayuntamientos, volviéndose a restablecer los constituidos en 1808 y 1809. Finalmente, en 1833 se redactó una nueva Real Cédula donde se establecieron las Reglas de Elecciones y Gobierno para los Ayuntamientos ya constituidos.

Durante el **siglo XX**, la elaboración de caldos y productos conserveros se verían sustituidos por la elaboración de las tortas de Inés Rosales, Andrés Gaviño, Hernán Cortes, etc. Permaneciendo en la actualidad la de los Hermanos Prieto y Upita de los Reyes. También tuvo gran importancia la fabricación de alfombras, el taller "Baldomero Negrón", que aún permanece hasta nuestros días. Con la llegada del **siglo XXI**, la industria de servicios se va abriendo paso ante el aumento de vecinos. Hoteles y grandes superficies comerciales como IKEA y AIRESUR, constituyen hoy día la industria más significativa de Castilleja de la Cuesta.

Descripción urbanística

El crecimiento urbano de Castilleja se caracteriza por la concentración de uso residencial debido al reducido término municipal que posee. Las principales zonas y crecimientos son:

- **Casco histórico**: dominado por dos focos, en torno a la Plaza de Santiago y al eje longitudinal de la Calle Real.
- A mediados del siglo XX el crecimiento demográfico insta a la creación de nuevos barrios limítrofes con los núcleos originales. Por el lado noroeste se encuentra el barrio obrero y la Bda. de la Concepción. Al sur de la A-49 se constituye la Bda. El Faro, de viviendas unifamiliares de fachada continua con una o dos plantas.
- **Viviendas en altura**: Bda. Nueva Sevilla, de bloques adosados en pastillas de 4, 8 y 11 plantas, que concentra un gran volumen de población. Los estacionamientos se encuentran en grandes bolsas de aparcamiento dispuestos en las calles principales de la Barriada.
- Posteriormente se han ido desarrollando viviendas unifamiliares adosadas en las zonas El Solis, El Valle, La Pinta, La Alberquilla y La Cerca o La Albina

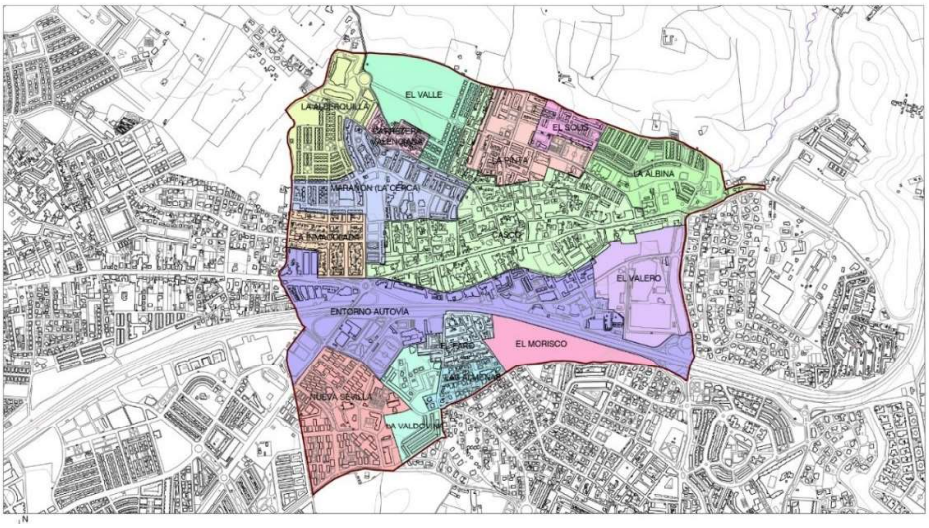


Ilustración 7. Unidades residenciales de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Plan Municipal de Vivienda y Suelo

Página 153 de un total de 575
Página 53 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Usos del suelo

Castilleja de la Cuesta se caracteriza por una **gran compacidad**, siendo la mayor parte del suelo tejido urbano continuo, seguido de zonas de uso industrial o comercial, por lo que las áreas destinadas a uso primario o secundario son prácticamente residuales. Por último, existen zonas marcadas como uso urbano discontinuo, aunque estas zonas, como Nueva Sevilla, o la parte sur del Faro podrían clasificarse como tejido urbano continuo.

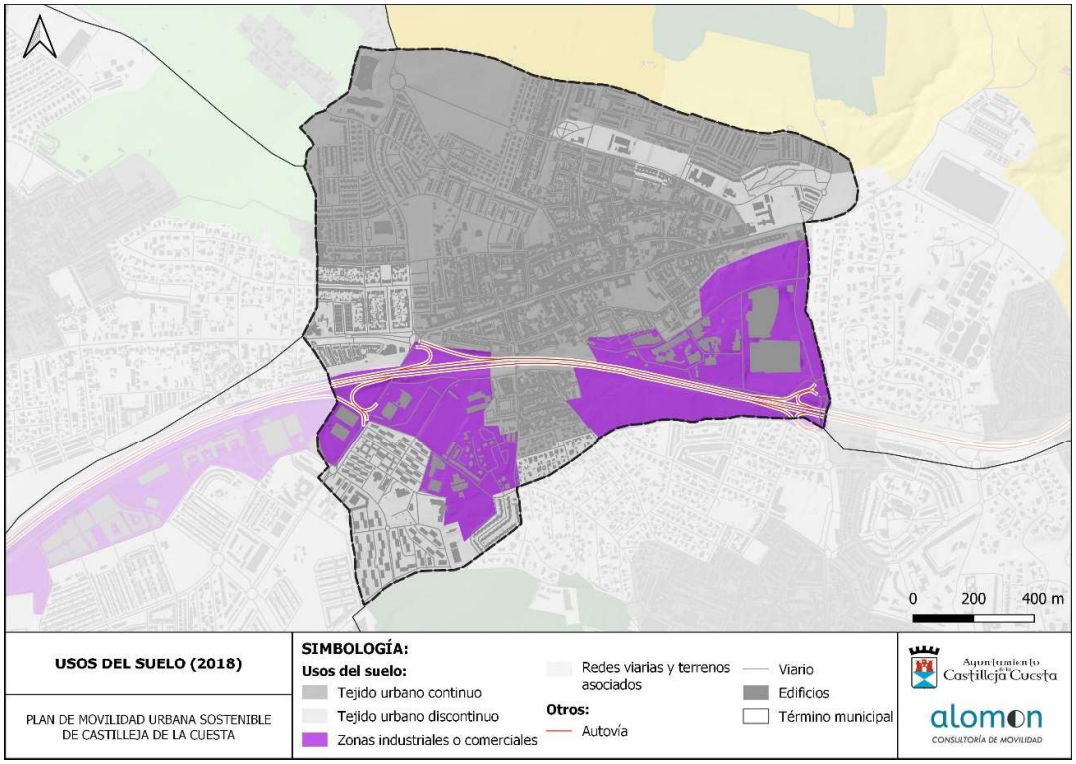


Ilustración 8. Mapa de usos del suelo de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Equipamientos: polos de generación de desplazamientos

El principal centro atractor del viaje es el CC. Airesur e IKEA Sevilla, única plataforma de la compañía en la provincia. Este complejo se encuentra entre la A-49 y la SE-3403, destaca por el alto volumen de tráfico que albergan las dos vías, generándose congestión en la salida 2.

Otra de las grandes zonas especializadas con la que cuenta Castilleja es el Polígono Industrial Virgen de Loreto que ofrece distintos servicios terciarios y se encuentra aledaña a CC. Airesur e IKEA.

Página 154 de un total de 575
Página 54 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

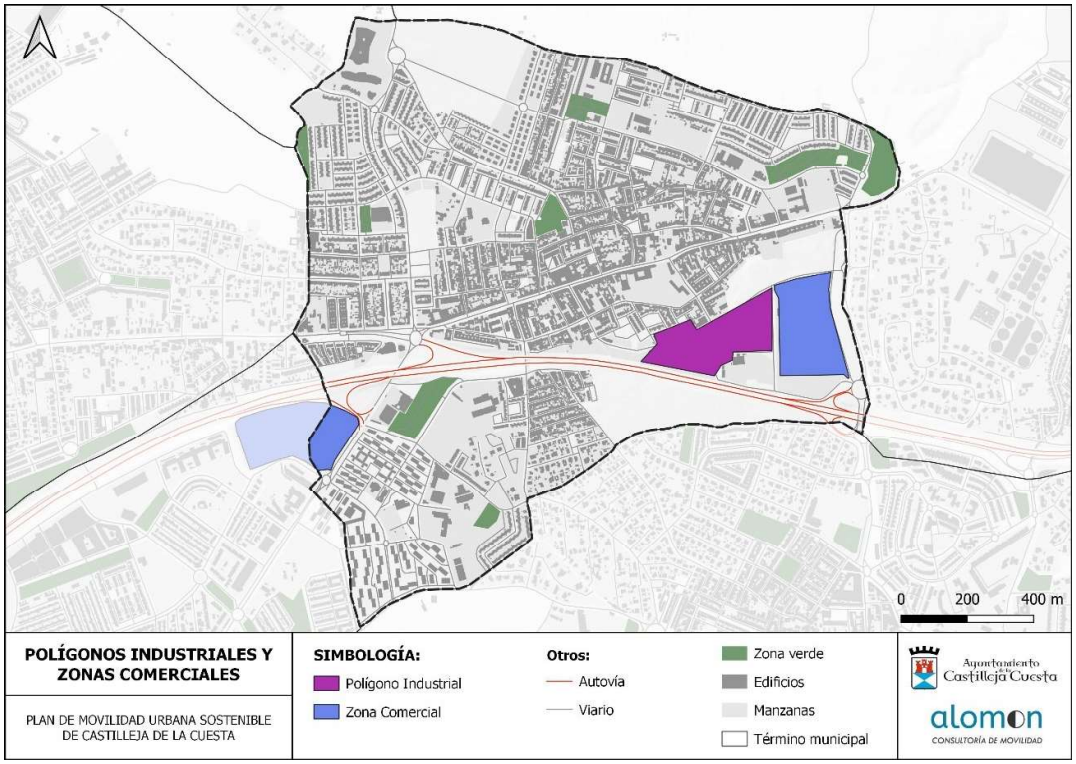


Ilustración 9. Mapa de los polígonos industriales y zonas comerciales.
Fuente: Elaboración propia.

El resto de los equipamientos se encuentran distribuidos en el casco histórico y en la zona sur de la A-49. El efecto barrera que genera la autovía provoca la provisión de equipamientos tanto en el sur como en el norte del municipio, existiendo por ejemplo dependencias municipales, colegios o zonas de recreación y deportivas en ambos sectores.

En los nuevos desarrollos de viviendas unifamiliares pareadas o adosadas que se ubican en la zona exterior del término municipal carecen de áreas estanciales o servicios, concentrándose estos en las ubicaciones ya mencionadas. Este fenómeno, recurrente en el desarrollo difuso de la ciudad, implica un mayor uso del vehículo privado para la realización de desplazamientos diarios.

Como centro sanitario destacado se encuentra el Hospital Vithas Sevilla, en la Avenida Plácido Fernández Viagas.

Página 155 de un total de 575
Página 55 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

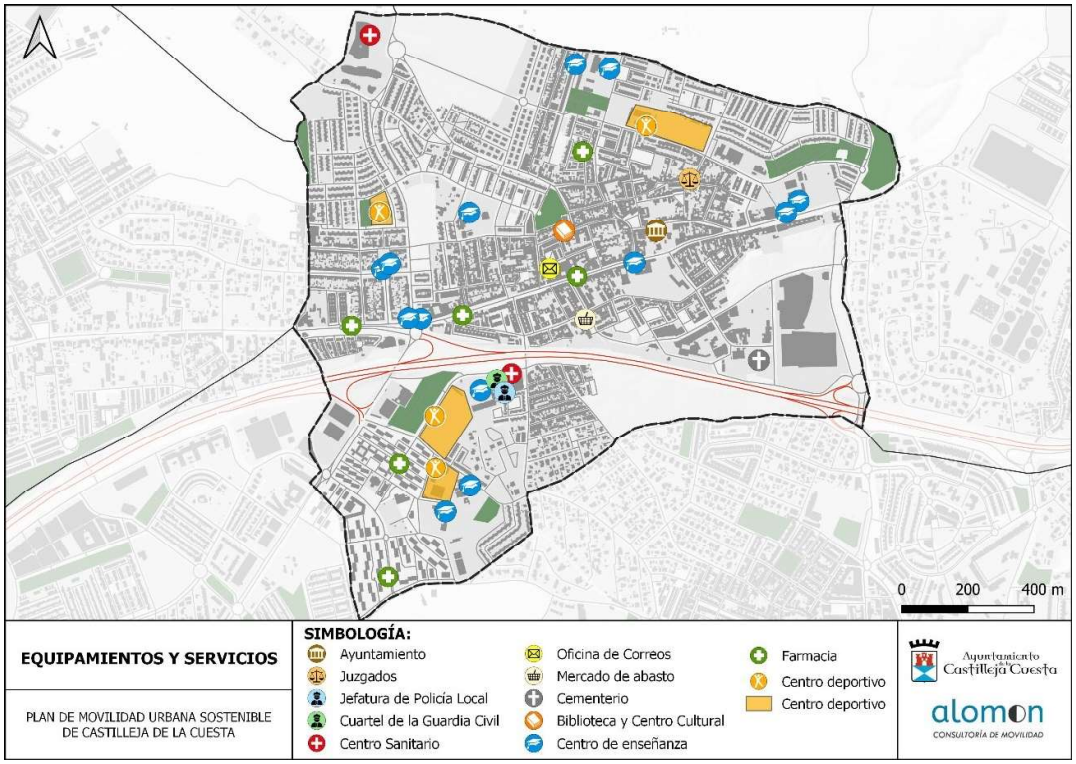


Ilustración 10. Mapa de equipamientos y servicios de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Vivienda

Las viviendas en Castilleja de la Cuesta comenzaron a construirse de manera más notable de 1971 a 1980, siendo el porcentaje de construcción de un 12%, para ir aumentando en los años siguientes con porcentajes en torno al 20%.

Viviendas de Castilleja de la Cuesta por año de construcción		
Año de construcción del edificio	Total	%
Antes de 1900	57	1.69%
De 1900 a 1920	88	2.60%
De 1921 a 1940	82	2.43%
De 1941 a 1950	200	5.92%
De 1951 a 1960	165	4.88%
De 1961 a 1970	243	7.19%
De 1971 a 1980	409	12.10%
De 1981 a 1990	696	20.60%
De 1991 a 2001	657	19.44%
De 2002 a 2011	782	23.14%

Tabla 6. Viviendas de Castilleja de la Cuesta según el año de construcción (Censo de 2011).
Fuente: elaboración propia a partir de datos del SIMA.

Según el último dato de vivienda, en Castilleja de la Cuesta hay actualmente 6.971, de las cuales el 85% serían viviendas principales, un 4% secundaria y un 11% estarían vacías. Siendo la

Página 156 de un total de 575
Página 56 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

superficie construida de uso residencial el 62,8% respecto al total de superficie construida, habiendo 398 viviendas por cada 1.000 habitantes.

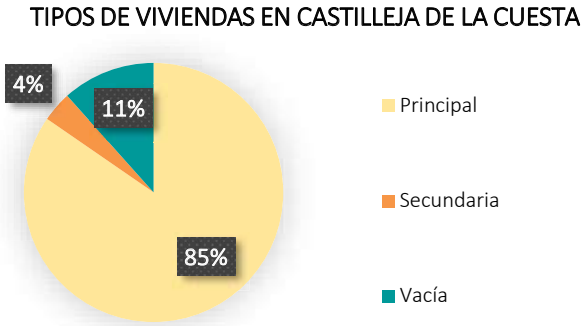


Ilustración 11. Tipos de viviendas en Castilleja de la Cuesta (censo 2011).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SIMA.

2.8.3. Caracterización socioeconómica

El número y la distribución de los viajes que se producen en un territorio depende de multitud de variables, entre las que se encuentran **factores de tipo socioeconómico**, que juegan un papel crucial a la hora de explicar el funcionamiento de la movilidad en un territorio.

Por ello, en este apartado se desglosan los diferentes parámetros que permiten realizar una caracterización socioeconómica del municipio de Castilleja de la Cuesta, destacándose aspectos relacionados con la población, el grado de motorización, el empleo, la economía, la educación y el nivel de renta.

Toda esta información se ha obtenido del **Instituto Nacional de Estadística** (INE), el **Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía** (IECA), el **Servicio Público de Empleo Estatal** (SEPE) y la **Dirección General de Tráfico** (DGT).

Población

La **población residente** en el municipio es una de las variables más importantes e influyentes en la determinación del número de viajes. El **ámbito de estudio** cuenta con una población total de **17.366 habitantes** (IECA, 2021).

En cuanto a la distribución de población por sección censal, hay que tener en cuenta que las secciones que presentan una cifra menor de población se deben a que parte de estas están ocupadas por servicios y equipamientos, como ocurre en parte de la Barriada de Nueva Sevilla o en la sección de CC. Airesur y el Polígono Industrial. A mayor dispersión de las viviendas menor es el número de habitantes.

Página 157 de un total de 575
Página 57 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

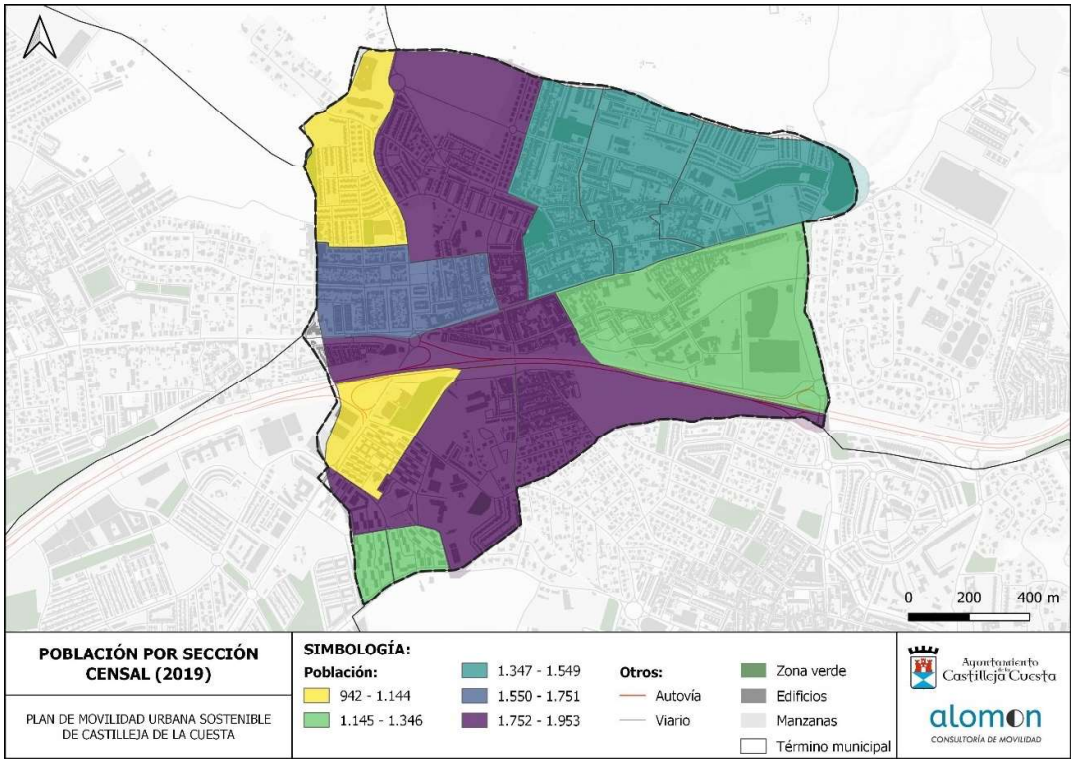


Ilustración 12. Mapa distribución de la población por sección censal.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

En cuanto a la caracterización de la población por **género**, ésta se distribuye de la siguiente manera:

Población de Castilleja según género				
Total	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres
17.366	8.395	48.34%	8.971	51.66%

Tabla 7. Población según género en Castilleja.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Como se puede apreciar, el **reparto global de población** está dividido prácticamente a partes iguales entre cada uno de los géneros estudiados, siendo algo mayor el número de mujeres que de hombres. Dicho reparto es más desigual si se tiene en cuenta la edad de los habitantes, como se verá a continuación.

Asimismo, se ha analizado la distribución de población por **grupos de edad,** para lo cual se ha dividido la población total en grupos quinquenales entre los 0 y 99 años, manteniendo la clasificación entre hombres y mujeres.

Los grupos de población más numerosos son los que van de los 25 a los 49 años, con unos porcentajes de entre 7% y casi un 10%, siendo el grupo de edad más representativo el que aglutina a las personas de **entre 30 y 34 años (9,62%)** suponiendo un total de 1.674 habitantes. Los grupos de edades jóvenes parten de valores mayores al 5%, llegando incluso a un 6,30% para los más pequeños de entre 0 y 4 años. Por otro lado, los grupos de edad de 50 a 69 años van disminuyendo progresivamente partiendo de casi un 7% para terminar en un 4,11% en el grupo de edad de 65 a 69 años. De los 70 años en adelante el peso de los grupos de población va reduciéndose paulatinamente desde un 2,45% hasta porcentajes mínimos.

Página 158 de un total de 575
Página 58 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Edad de la población total y por géneros				
Grupos de edad	Hombre	Mujeres	Total	%
0 a 4	533	563	1096	6.30%
5 a 9	519	474	993	5.71%
10 a 14	470	452	922	5.30%
15 a 19	511	450	961	5.52%
20 a 24	487	498	985	5.66%
25 a 29	598	621	1219	7.01%
30 a 34	835	839	1674	9.62%
35 a 39	771	782	1553	8.93%
40 a 44	730	721	1451	8.34%
45 a 49	648	674	1322	7.60%
50 a 54	545	628	1173	6.74%
55 a 59	478	587	1064	6.12%
60 a 64	482	459	941	5.41%
65 a 69	328	386	714	4.11%
70 a 74	200	226	427	2.45%
75 a 79	175	248	423	2.43%
80 a 84	100	171	271	1.56%
85 a 89	43	104	147	0.84%
90 a 94	11	38	49	0.28%
95 a 99	1	10	11	0.07%

Tabla 8. Edad de la población total y por género.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

El siguiente gráfico muestra la **pirámide poblacional de Castilleja de la Cuesta por géneros**, en la que se puede destacar que el reparto entre hombres y mujeres para edades jóvenes es muy similar. Sin embargo, a partir de los 75 años se observa una mayor predominancia en el número de mujeres frente al de hombres, tendencia que se acentúa más con la edad, hasta el punto de llegar a doblar el número de mujeres al de hombres en los grupos de mayores de 85 años. Esto es debido a la **mayor longevidad de las mujeres** respecto a los hombres.

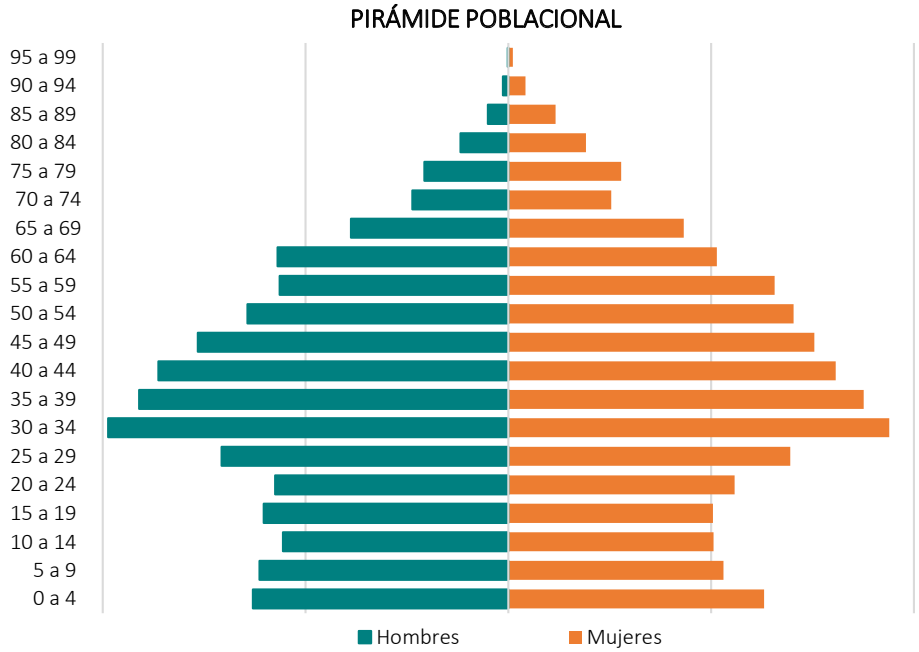


Gráfico 2. Evaluación de la edad media de la población.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Página 159 de un total de 575
Página 59 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

La **edad media** proporciona una medida promedio del envejecimiento de la población total residente. La correspondiente al municipio de Castilleja de la Cuesta para el año 2021 es de **41,9 años,** la cual no es muy elevada si la comparamos con la edad media de España 43,8 y de Andalucía, 42,42. Teniendo en cuenta otros datos como el porcentaje de **población menor de 20 años** (2021), que es del **21.2%** y el porcentaje de esta **mayor de 65 años** (2021) siendo este el **17%**, se puede concluir que hay mayor número de personas jóvenes y por lo tanto **la población no está envejecida**.

Por último, se muestra cuál ha sido la **evolución de la población** de Castilleja de la Cuesta desde inicios de siglo. Se observa cómo el número de habitantes ha ido creciendo durante los primeros años de la década de los 2000, hasta 2012 donde comienzan las fluctuaciones, alcanzando el **máximo de 17.536 personas en 2014**, para a continuación ir disminuyendo con subidas y bajas hasta tener una población de 17.366 en 2021.

En comparación con los demás municipios pertenecientes al AUF Bormujos, Castilleja de la Cuesta es el segundo municipio que mayor población presenta, no obstante, comparado con Bormujos o Espartinas es uno de los que menos crecimiento poblacional sufre en el siglo XXI.

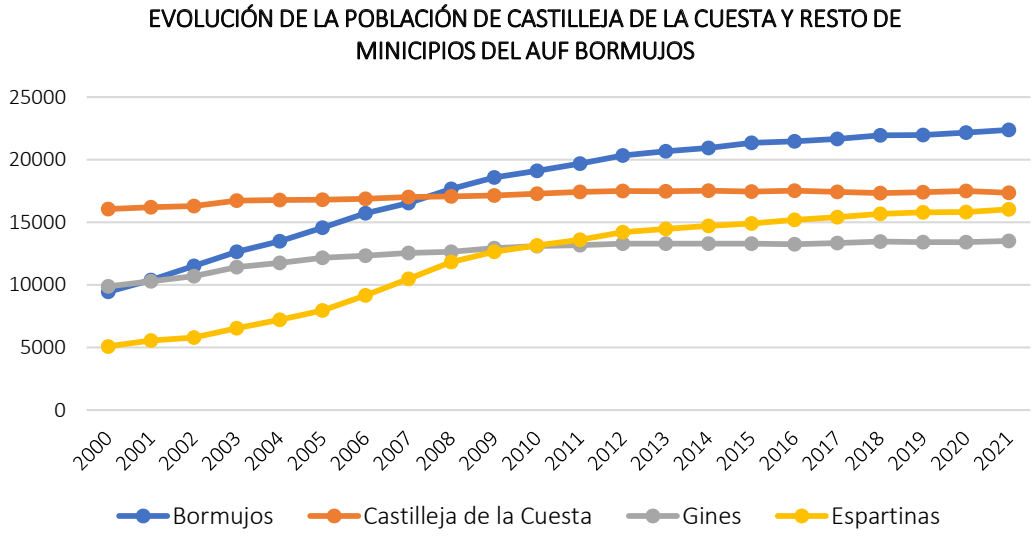


Gráfico 3. Evolución de la población de Castilleja de la Cuesta comparada con el resto de los municipios del AUF Bormujos.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Motorización

Las variables relacionadas con la **motorización** dan una idea del modo de transporte empleado para realizar los desplazamientos, teniendo además una fuerte influencia en el número de viajes total que se efectúan. En el presente apartado se analiza el parque de vehículos de Castilleja de la Cuesta, su composición por tipologías y la tasa de motorización del municipio. En este estudio se han tenido en cuenta turismos, motocicletas, furgonetas y camiones, autobuses, tractores industriales, ciclomotores, remolques y semirremolques.

Atendiendo a la evolución del **parque de vehículos** de Castilleja de la Cuesta durante el periodo 2013-2021, se observa un **incremento** con alguna fluctuación. Este aumento del número de vehículos se produjo de manera menos acusada en el primer intervalo del citado periodo, incluso

Página 160 de un total de 575
Página 60 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

llegando a retroceder en el año 2014. Sin embargo, a partir del 2016, se percibe un crecimiento mucho más acusado del número de matriculados en el municipio, alcanzando un total de **12.242 vehículos** en el año 2021.

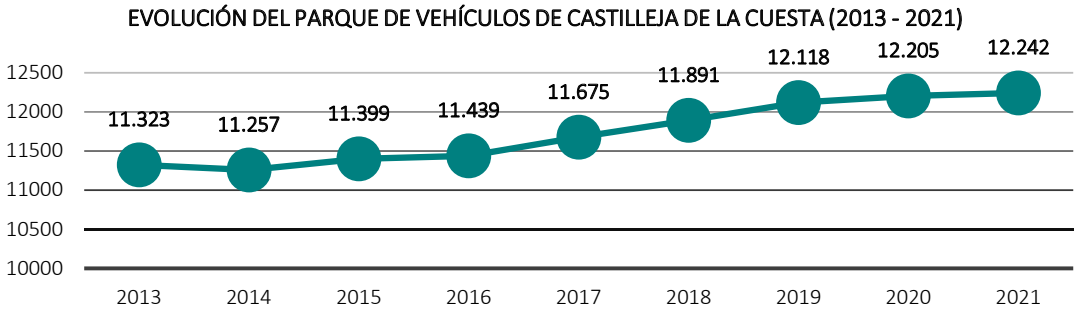


Gráfico 4. Evolución del parque de vehículos en Castilleja de la Cuesta (2013 - 2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Este crecimiento es aún más llamativo si se contrasta con la población del municipio, que tal y como se ha desarrollado en apartado anterior, ha sufrido un retroceso en los últimos años, el cual no se ve representado en el número de vehículos. Por ello, se adjunta en la siguiente tabla la **comparación entre el parque de vehículos y la población** de Castilleja de la Cuesta en el periodo 2013-2020:

Comparativa entre la evolución del parque de vehículos y la población en Castilleja de la Cuesta										
	2013	2015	2017	2019	2021	Variación 2013-15	Variación 2015-17	Variación 2017-19	Variación 2019-21	Variación total
Parque vehicular	11.323	11.399	11.675	12.118	12.242	0.7%	2.4%	3.8%	1.0%	8.1%
Población	17.474	17.459	17.429	17.418	17.366	-0.1%	-0.2%	-0.1%	-0.3%	-0.6%

Tabla 9. Variación del parque de vehículos y la población.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Mientras que el número de habitantes ha descendido un 0,6%, el de vehículos ha crecido un 8,1%.

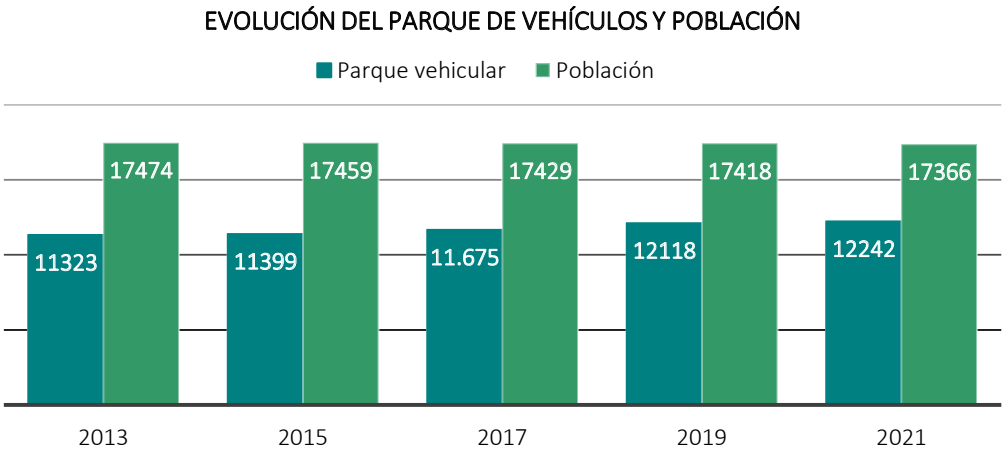


Gráfico 5. Variación del parque de vehículos y la población.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Página 161 de un total de 575
Página 61 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

A continuación, se muestra un gráfico con la **evolución de la tasa de motorización** (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) durante el periodo de 2013 hasta 2021. Tal y como se comentaba anteriormente, se puede observar como la cantidad de vehículos en el municipio ha experimentado un aumento.

En la actualidad, la **tasa de motorización de Castilleja de la Cuesta es de 705 vehículos por cada 1.000 habitantes**, que se considera un valor **muy elevado**. Además, si se compara con el resto de los municipios del AUF Bormujos, se puede observar que es uno de los que mayor tasa de motorización presenta, estando algo por debajo de Gines.

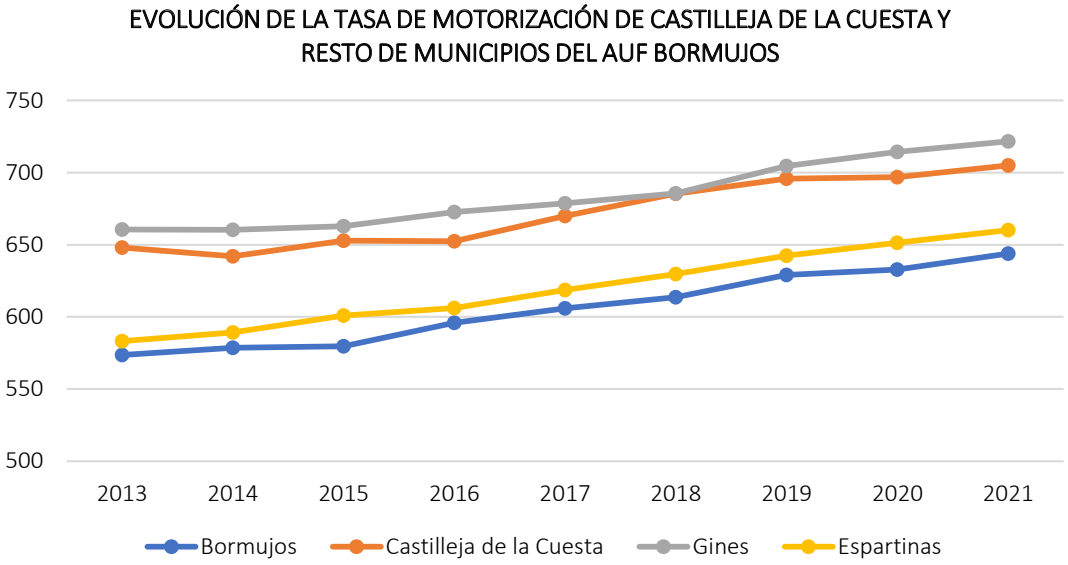


Gráfico 6. Evolución de la tasa de motorización de Castilleja de la Cuesta y su comparación con el resto de los municipios del AUF Bormujos.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

El siguiente gráfico muestra el **parque de vehículos organizado por tipologías**. Como cabe esperar, el número de turismo es mucho mayor que cualquier otro tipo de vehículos, siendo este el 75% del total.

Página 162 de un total de 575
Página 62 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

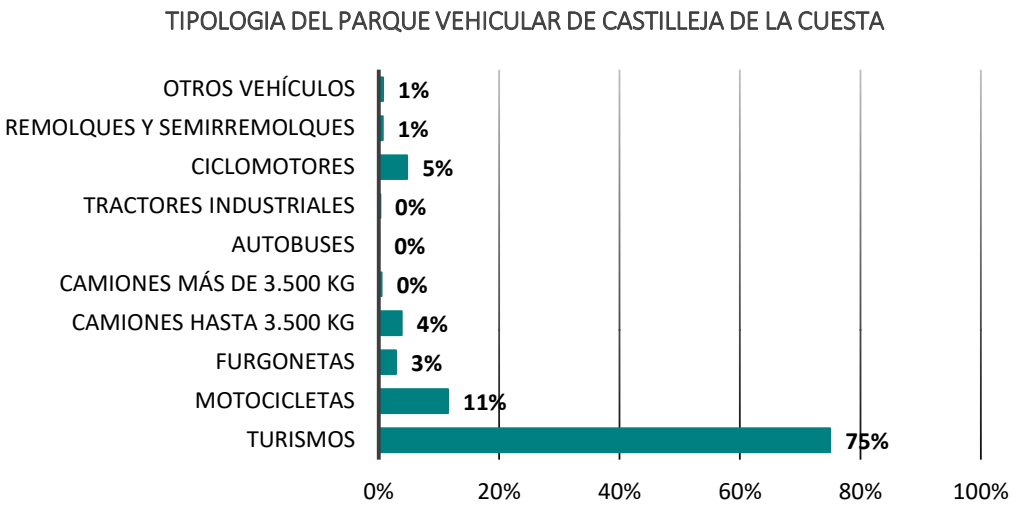


Gráfico 7. Parque de vehículos de Castilleja de la Cuesta por tipologías (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

También se ha hecho una distinción dentro del **parque de vehículos en función del carburante** utilizado. Siendo los vehículos de gasolina el 51%, ligeramente más numerosos que los que utilizan gasoil con un 48%.

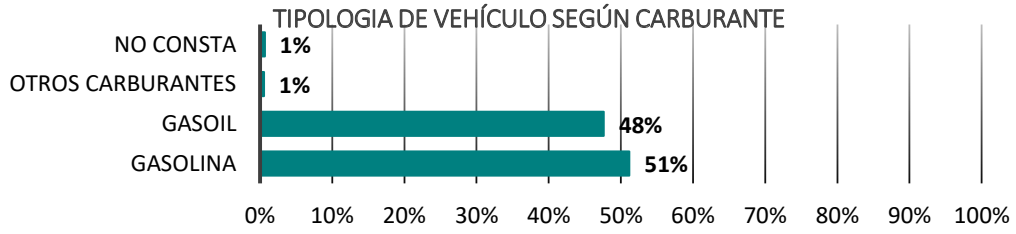


Gráfico 8. Parque de vehículos de Castilleja de la Cuesta por tipología de carburante (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Por último, la siguiente tabla muestra el **censo de conductores de Castilleja de la Cuesta de 2020**. El número de **conductores corresponde al 59%** de la población total, siendo algo más elevado el número de hombres (56%) con carné que de mujeres (44%).

Censo de conductores de Castilleja de la Cuesta (2020)							
Población total	Censo conductores	Conductores hombres	Conductores mujeres	Parque total	% Conductores	% Conductores hombres	% Conductores mujeres
17.516	10.395	5.794	4.601	12.205	59%	56%	44%

Tabla 10. Censo de conductores de Castilleja de la Cuesta (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Página 163 de un total de 575
Página 63 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Empleo

La variable empleo mantiene una estrecha relación con el número de viajes realizados con motivo de trabajo.

A fecha de la realización de este estudio, los datos de **paro registrado** corresponden al mes de mayo de 2022. Para este momento en el municipio de Castilleja de la Cuesta se encuentran 1.009 mujeres y 603 hombres en situación de desempleo, siendo un total de 1.612 personas.

Considerando el **desglose por género y franjas de edad**, se observa que en cómputos globales **el paro es moderadamente superior en mujeres que en hombres**, con una diferencia de en torno al 26% entre ambos grupos. Además, la cifra de mujeres desempleadas supera la de hombres en todas las franjas de edad. El grupo de edad que concentra mayor número de desempleados es el de las personas mayores de 45 años, con un total de 912 personas.

Paro por sexo y edad en Castilleja de la Cuesta - Mayo 2022					
Franja de edad	<25	25-44	≥ 45	Total	% Total
Hombres	51	212	340	603	37%
Mujeres	54	383	572	1.009	63%
Total	105	595	912	1.612	100%
Mes anterior				1.631	
Diferencia mensual				-19	

Tabla 11. Paro registrado por género y edad en Castilleja de la Cuesta, a fecha de mayo 2022.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SEPE.

Si se atiende al **tipo de contratos**, se puede observar cómo de los 5.511 contratos firmados el pasado año, **sólo un 4,53% fueron de carácter indefinido**, frente al 81,53% que fueron contratos temporales. Desde una perspectiva de género, el 41% de los contratos fueron realizados a mujeres.

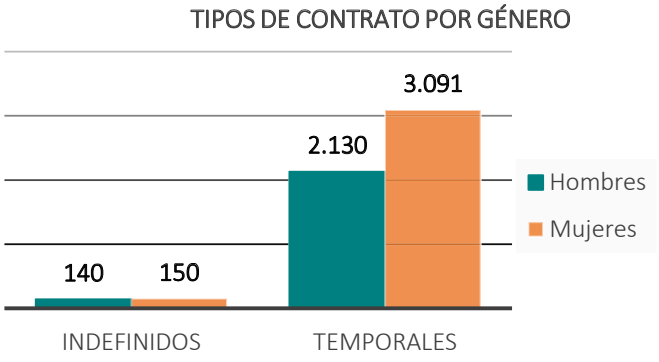


Gráfico 9. Tipo de contratos por género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Contratos en Castilleja de la Cuesta (2021)					
	Indefinidos	Temporales	No especificado	% Género	Total
Hombres	140	2.130		41%	2.270
Mujeres	150	3.091		59%	3.241
Ambos	290	5.221		100%	5.511
% Tipo de contrato	4,53%	81,53%	0.00%		

Tabla 12. Tipo de contratos por género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Página 164 de un total de 575
Página 64 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Por otra parte, las personas de entre 16 y 29 años son las más contratadas, seguidas de los de entre 30 y 44 años. Además, se observa que **el número de contratos firmados por mujeres supera al de hombres en todas las franjas de edad**.

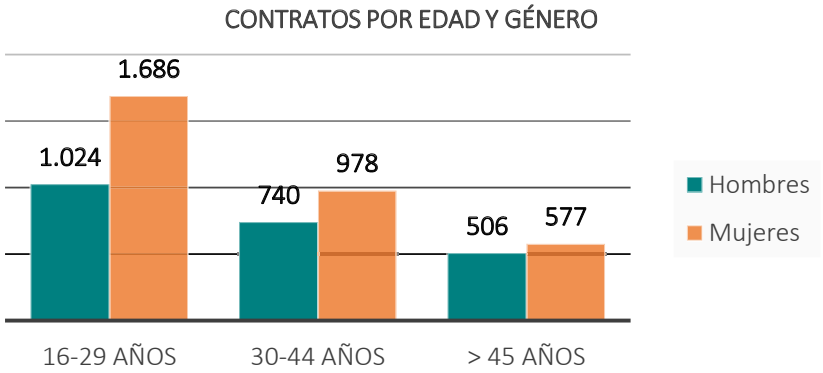


Gráfico 10. Número de contratos por edad y género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Contratos por edad y género en Castilleja de la Cuesta				
	16-29 años	30-44 años	> 45 años	Total
Hombres	1.024	740	506	2.270
Mujeres	1.686	978	577	3.241
Total	2.710	1.718	1.083	5.511

Tabla 13. Número de contratos por edad y género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Por sector productivo, los contratos de prevalecen en Castilleja de la Cuesta son aquellos vinculados a los **servicios,** aglutinando el 92% del total. Le siguen el sector de la construcción y el de industria con un 5% y 3% respectivamente, siendo casi nulos los contratos vinculados a la agricultura.

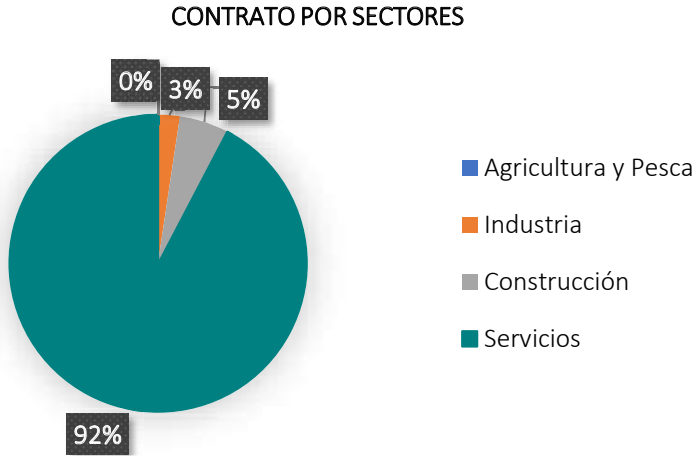


Gráfico 11. Contratos por sector económico (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Las diferencias entre hombres y mujeres respecto a la contratación también existen según el sector económico: mientras que ellas despuntan ampliamente en el sector servicios, la tendencia es opuesta en los demás sectores, donde la presencia femenina es casi nula.

Página 165 de un total de 575
Página 65 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

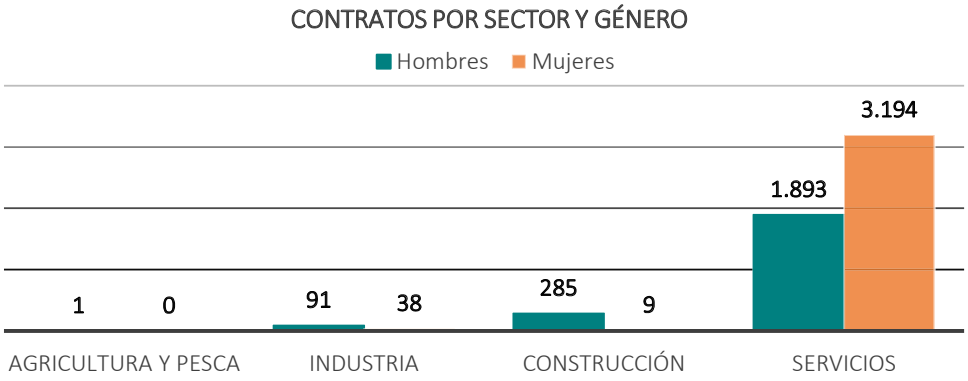


Gráfico 12. Contratos por sector económico y género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Contratos por sector y género en Castilleja de la Cuesta					
	Agricultura y Pesca	Industria	Construcción	Servicios	Total
Hombres	1	91	285	1.893	2.270
Mujeres	-	38	9	3.194	3.241
Total	1	129	294	5.087	5.511
% Sector	0,02%	2,34%	5,33%	92,31%	100%

Tabla 14. Contratos por sector económico y género (2021).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Economía

Tradicionalmente, la agricultura no ha tenido especial relevancia en Castilleja de la Cuesta, de ahí que en la actualidad apenas llegue a tener 2 hectáreas destinadas al cultivo, en este caso de viñedo, siendo la superficie del municipio de 2,16 km² (216 ha).

Distribución de los cultivos en Castilleja de la Cuesta	
Tipo de cultivo	Superficie (Ha)
Cultivo leñosas secano	1.9
Viñedo no asociado	1.9
Superficie total destinada a cultivos	1.9

Tabla 15. Distribución de los cultivos en Castilleja de la Cuesta (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Durante el siglo XX, Castilleja de la Cuesta ha sido conocida por la elaboración de tortas (Inés Rosales, Hermanos Prieto, etc.), además de la fabricación de alfombras. Con la llegada del siglo XXI, será la **industria de servicios** la que se vaya abriendo paso en la población ante el espectacular aumento de sus vecinos. Hoteles y grandes superficies comerciales como IKEA y AIRESUR, constituyen hoy día la industria más significativa de este municipio.

Atendiendo a los datos relativos a la actividad económica de Castilleja de la Cuesta, la siguiente tabla muestra la evolución del número de empresas del año 2012 al 2020:

Evolución N.º empresas en Castilleja de la Cuesta		
Año	Empresas	Variación interanual
2012	822	
2013	789	-5.79
2014	761	-5.34
2015	784	1.42

Página 166 de un total de 575
Página 66 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2016	788	-1.03
2017	790	-1.29
2018	804	0.25
2019	807	-1.13
2020	855	4.27
2021	870	0.35

Tabla 16. Número de empresas en Castilleja de la Cuesta entre 2012 y 2021.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

En estos datos expuestos se observa un primer periodo de descenso entre 2012 y 2014. Tras este intervalo el número de empresas ha ido oscilando al alza y a la baja, aunque muestra signos de un **crecimiento muy importante en los últimos dos años,** hasta alcanzar las 870 empresas en 2021. En el siguiente **gráfico** se puede observar más claramente esta evolución:

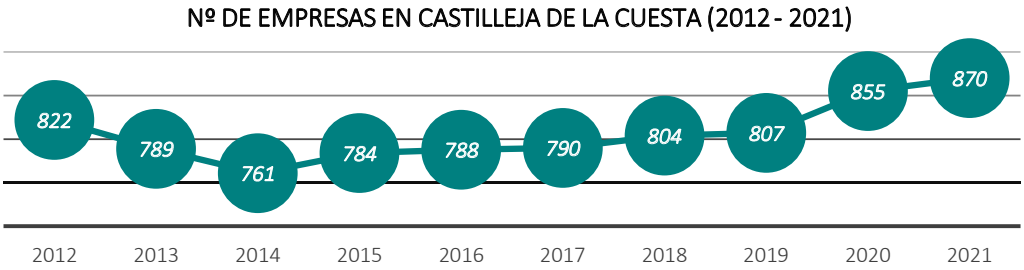


Gráfico 13. Evolución del número de empresas entre 2012 y 2021.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Otro punto por analizar es el **tamaño de las empresas según el número de asalariados**. Las empresas de mayor tamaño generan empleo para un mayor número de asalariados, mientras que las empresas con pocos empleados se tratan de **autónomos o pequeñas empresas**.

Establecimientos con actividad económica en Castilleja de la Cuesta		
Tamaño	**Nº empresas**	**% Total**
Sin asalariados	559	55%
Hasta 5 asalariados	353	35%
Entre 6 y 19 asalariados	78	8%
20 y más asalariados	26	3%
Total	**1.016**	**100%**

Tabla 17. Empresas según número de asalariados (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Se puede observar cómo gran parte del tejido productivo de Castilleja está conformado principalmente por **autónomos y empresas pequeñas**, que engloban en torno al 90% del total. Sólo el 10% restante se corresponden con empresas de tamaño mediano o grande.

Página 167 de un total de 575
Página 67 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

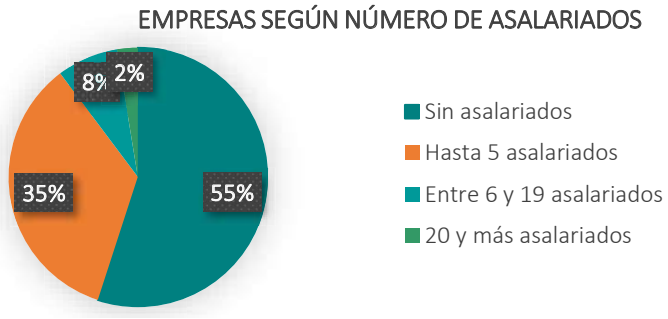


Gráfico 14. Empresas según número de asalariados (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

A continuación, se presenta la ratio **de locales por cada 100 habitantes** en Castilleja de la Cuesta:

Número de establecimientos	N.º de establecimientos por cada 100 habitantes
1.016	5,80

Tabla 18. Número de establecimientos por cada 100 habitantes.
Fuente: Elaboración propia a través de datos del IECA.

Las **principales actividades económicas** registradas en Castilleja en el año 2020 se recogen en la siguiente tabla. Se observa cómo el sector que mayor número de empresas reúne es el del **comercio** con un 32%, seguido de los servicios sanitarios, educativos y resto de servicios con un 23%, continuando con la hostelería (18%) y la construcción (11%), el resto son minoritarias.

Principales actividades económicas en Castilleja de la Cuesta		
Industria, energía, agua y gestión de residuos	23	8%
Construcción	30	11%
Comercio	89	32%
Transporte y almacenamiento	7	3%
Hostelería	50	18%
Información y comunicaciones	6	2%
Banca y seguros	7	3%
Servicios sanitarios, educativos y resto de servicios	62	23%
TOTAL	274	100%

Tabla 19. Actividades económicas en Castilleja de la Cuesta (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

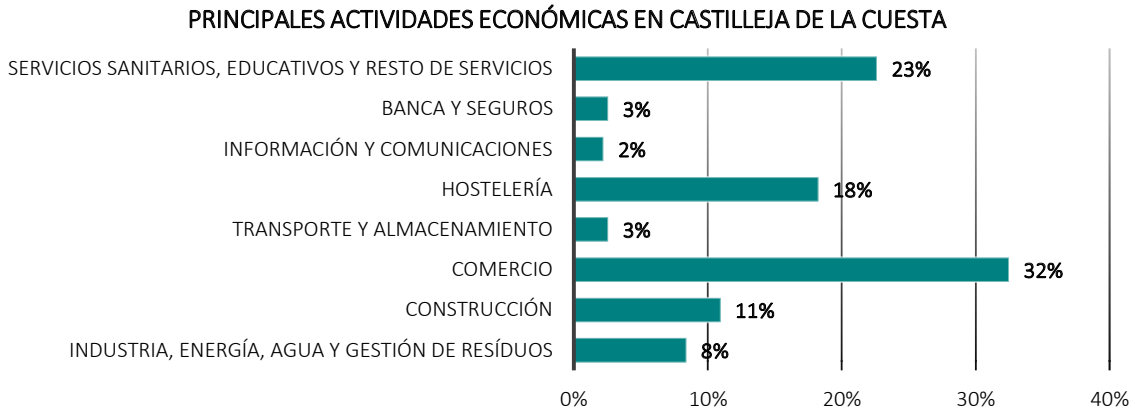


Gráfico 15. Principales actividades económicas de Castilleja de la Cuesta (2020).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Página 168 de un total de 575
Página 68 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Educación

El **nivel de formación y estudios** de la población también tiene incidencia en las pautas de movilidad de la ciudadanía. Según los datos del censo 2011, el nivel de instrucción de la población presenta las siguientes características:

Nivel educativo de Castilleja de la Cuesta		
	N.º Habitantes	%
No sabe leer o escribir	153	1%
Sabe leer y escribir, pero fue menos de 5 años a la escuela	1.209	7%
Enseñanza primaria	1.877	11%
Enseñanza secundaria	3.945	23%
Enseñanza secundaria postobligatoria	2.044	12%
FP grado medio	1.143	7%
FP grado superior	1.004	6%
Título universitario	2.588	15%
Máster universitario		0%
Doctorado		0%
No procede	3.175	18%
Total	17.390	100%

Tabla 20. Nivel de formación en Castilleja de la Cuesta (Censo 2011).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Como se puede observar en la siguiente gráfica, menos de un cuarto de la población de Castilleja de la Cuesta no completó sus estudios obligatorios. Este dato corresponde principalmente a los más mayores. No obstante, el 23% completó la secundaria y hasta un 15% tiene estudios universitarios.

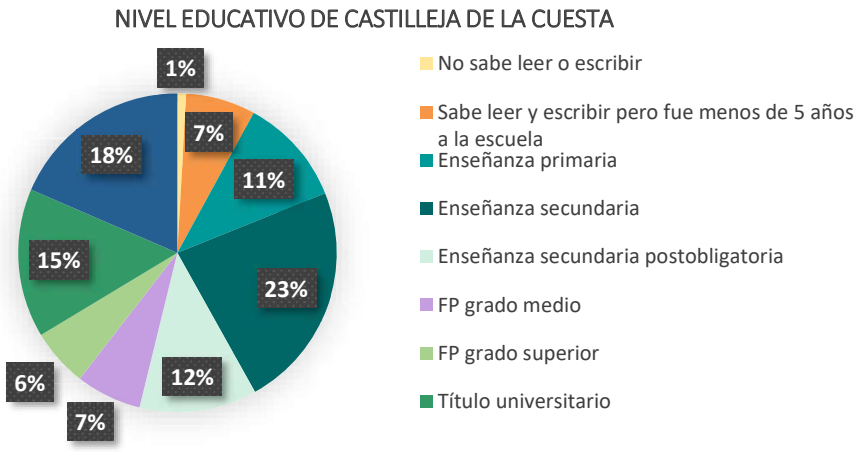


Gráfico 16. Nivel de formación en Castilleja de la Cuesta (censo 2011).
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Sin embargo, la variable más representativa para estimar el número de viajes con motivo de estudio es la cantidad de **alumnos que actualmente se encuentran matriculados** en algún centro educativo del municipio, ya que el **transporte a los centros de educación** representa unos de los

Página 169 de un total de 575
Página 69 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

principales motivos de desplazamiento de las unidades familiares. Frecuentemente, el centro escolar al que acude el alumno se encuentra próximo a su lugar de residencia, no obstante, esto genera una **gran afluencia de desplazamientos** en el entorno de un centro educativo a las horas de entrada y salida. Por ello, a continuación, se hace una recopilación de los centros con los que cuenta Castilleja y el número de alumnos que estudian en los mismos.

Según los datos del IECA para el curso 2019-2020, Castilleja de la Cuesta posee los siguientes **centros educativos** según el nivel de formación:

Desglose de los centros educativos según el nivel de formación			
Nivel educativo impartido	Público	Privados	Total
Infantil ciclo 1º	1	7	8
Infantil ciclo 2º	4	2	6
Primaria	4	2	6
Educación especial	1		1
ESO	2	2	4
C.F. Grado Medio	1	1	2
C.F. Grado Superior	1		1
Bachillerato	1	1	2
Educación de adultos	2		2
Enseñanza de régimen especial			0
Formación profesional básica			0

Tabla 21. Número de centros educativos en Castilleja de Cuesta según el nivel de formación (curso 2019 - 2020). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Como se puede extraer de la tabla anterior, el municipio cuenta con al menos **un centro público que imparte cada nivel educativo**, a excepción de una Escuela Universitaria, un centro de Enseñanza de régimen especial y otro de Formación profesional básica. En total, el municipio cuenta con 17 centros públicos y 15 privados que complementan a los primeros. Entre todos estos centros sumaron un total de 4.167 alumnos matriculados en el curso 2019 – 2020.

Nº de alumnos matriculados según el nivel de formación			
Nivel educativo impartido	Público	Privados	Total
Infantil ciclo 1º	112	445	557
Infantil ciclo 2º	386	160	546
Primaria	934	382	1.316
Educación especial	6		6
ESO	830	135	965
C.F. Grado Medio	193		193
C.F. Grado Superior	165		165
Bachillerato	197	9	206
Educación de adultos	213		213
Enseñanza secundaria de adultos			0
Enseñanza de régimen especial			0
Formación profesional básica			0
Total	**3.036**	**1.131**	**4.167**

Tabla 22. Número de alumnos matriculados en Castilleja de la Cuesta según el nivel de formación (curso 2020 - 2021). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Página 170 de un total de 575
Página 70 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Nivel de renta

La **renta neta media** se define como el cociente entre la renta neta total declarada y el número de declaraciones. Se debe tener en cuenta que existe un umbral mínimo de renta por debajo del cual no es obligatorio presentar declaración por I.R.P.F., por lo que este valor puede estar sobrestimado al no tener en cuenta todos los datos correspondientes a las rentas más bajas. La renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta en el año 2019 fue de **17.700 €.**

En cuanto a la distribución de la renta por sección censal, se ha obtenido la renta neta media declarada por persona a fecha de 2019. La renta por unidad de consumo se obtiene, para cada hogar, dividiendo los ingresos netos totales del hogar entre el número de unidades de consumo. Se toma la distribución de personas.

La sección censal con una renta más baja es la que corresponde con los sectores suroccidental, principalmente la Barriada de Nueva Sevilla, con renta inferior a los 8.000 euros. La siguiente zona con menor renta es la que rodea la Barriada de Nueva Sevilla, en torno a las calles Av. de Andalucía y Calle Dr. Fleming. La mitad sur del municipio percibe una renta entre los 8.000-10.000 euros, entre las que se encuentra la urbanización el Faro y al sur de la Calle Real. La zona norte posee una renta entre 10.000 – 12.000 euros y la zona con mayor renta se encuentra en el sector noroccidental, entre Av. Placido Fernández Viagas y Calle Zurbarán.

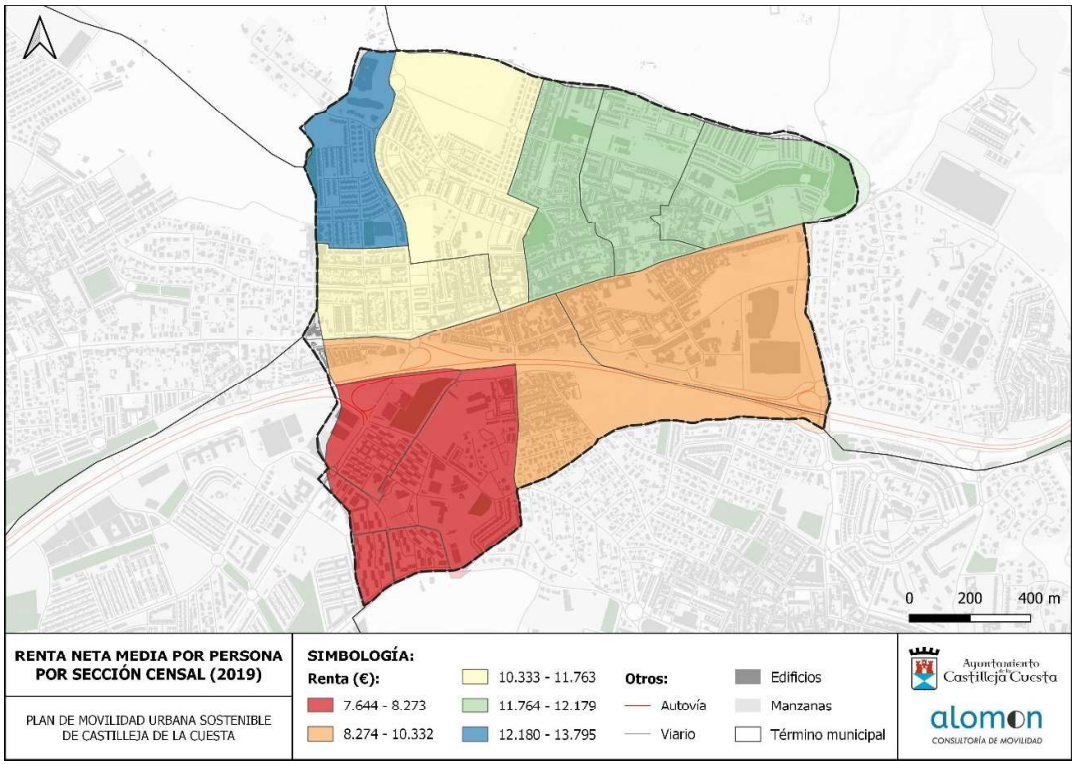


Ilustración 13. Mapa de renta neta media por persona por sección censal.
Fuente: Elaboración propia a partir de INE.

Asimismo, se observa como **la evolución de la renta neta media declarada** en Castilleja ha experimentado fluctuaciones durante el periodo de 2012 a 2019, presentando **el mayor crecimiento de 2014 a 2017**, siendo 2017 donde tiene la renta neta media más alta (17.728€), presentando un descenso en 2018 que no llega a recuperarse del todo el 2019. En comparación

Página 171 de un total de 575
Página 71 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

con la renta media declarada del resto de los municipios del AUF Bormujos, Castilleja de la Cuesta es el municipio que menor renta presenta.

Evolución renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta		
Año	RNMD	Variación
2012	16.989	
2013	17.097	0,56
2014	16.972	-0,81
2015	17.332	2,01
2016	17.555	1,20
2017	17.728	0,91
2018	17.449	-1,67
2019	17.700	1,35

Tabla 23. Evolución de la renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta (2012 - 2019). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

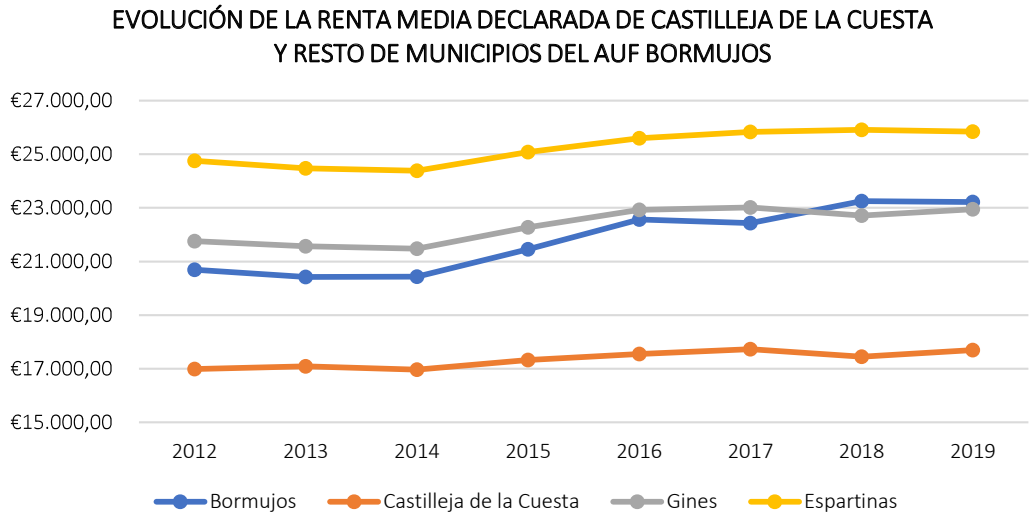


Gráfico 17. Evolución de la renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta y su comparación con el resto de los municipios del AUF Bormujos (2012 - 2019). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

2.8.4. El sistema de transporte

Red peatonal

La principal característica del municipio es la división en dos núcleos por la **A-49**, que actúa como barrera, principalmente en los desplazamientos peatonales. La zona de Nueva Sevilla presenta una disposición entre edificios que permite los desplazamientos a pie, ya que se distribuyen calles peatonales sin presencia del vehículo privado. Mientras tanto, en las calles que estructuran la barriada se da una excesiva ocupación del espacio por el vehículo privado y presenta un diseño de aceras con anchos inferiores a los que marca la ley de Accesibilidad Universal.

Con el fin de identificar una serie de posibles itinerarios peatonales, se ha inventariado una red de calles, coincidentes con los principales equipamientos y centros de atracción de viajes. Para evaluar la idoneidad de estos **itinerarios** se ha realizado un **análisis de accesibilidad**, atendiendo

Página 172 de un total de 575
Página 72 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

al ancho de las aceras, la existencia de continuidad peatonal, el plano de fachada o los obstáculos presentes del mobiliario urbano. Los **criterios de valoración** para estos itinerarios son:



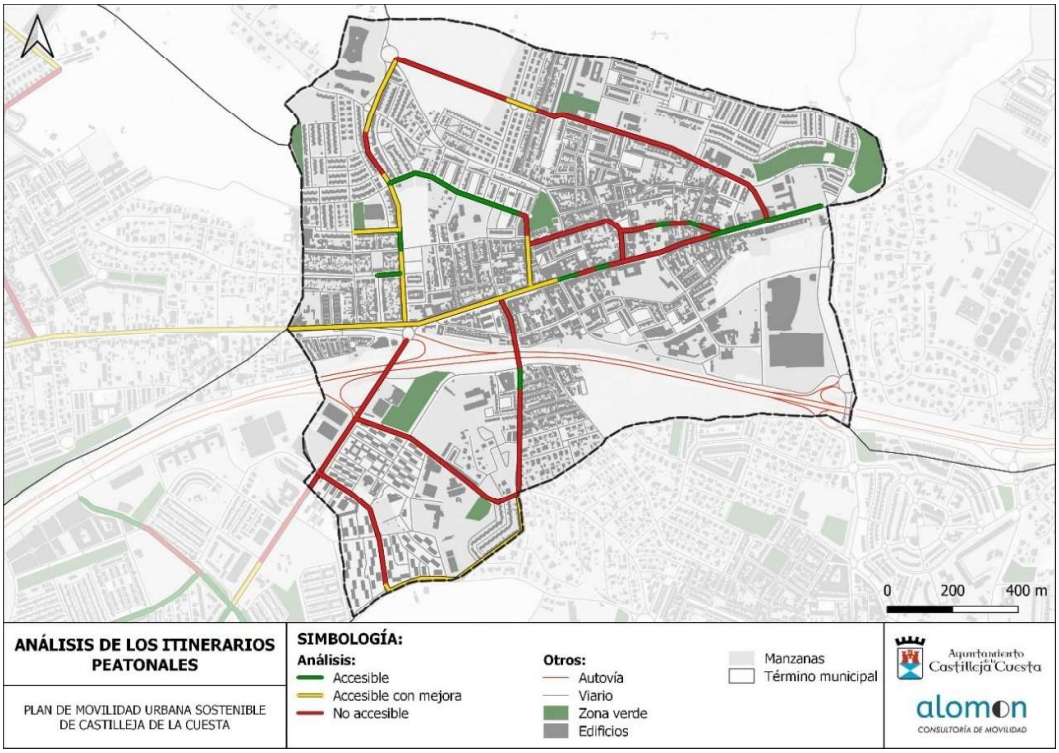


Ilustración 14. Análisis de accesibilidad de los itinerarios peatonales.
Fuente: Elaboración propia.

La valoración general de la accesibilidad en Castilleja de la Cuesta es deficiente, con un porcentaje muy notorio de calles no accesibles y accesibles con mejoras. Destacar la barriada de Nueva Sevilla, con un alto grado de calles no accesibles, principalmente por los estrechamientos producidos por obstáculos como farolas y mobiliario urbano en el itinerario peatonal, que hace que el ancho libre de paso sea inferior a 1,80 metros. Lo mismo ocurre en la parte central de la Calle Real, con aceras inferiores a 1,80 metros, incluso con anchos registrados inferior a 1 metro. Los tramos que se han identificado como accesibles se encuentran inconexos, ya que se tratan de pequeños ensanches en las calles producto de retranqueos en la línea de fachada o recrecidos de acera por pasos de peatones.

Página 173 de un total de 575
Página 73 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Avenida Plácido Fernández Viagas



Avenida de Andalucía



Calle Convento



Calle Cañada de los Negreros

En cuanto a la valoración por comparativa con los otros municipios del AUF Bormujos, Castilleja es junto con Gines la que presenta un panorama más desfavorable en cuanto a accesibilidad universal. Ello se debe principalmente a la configuración urbana de Castilleja, con un núcleo central amplio, en disposición de casco histórico.

Se han inventariado de igual forma los vados y pasos de peatones que suponen una interrupción del itinerario peatonal, ya sea porque no cuentan con rebaje o con pavimento señalizador.

Página 174 de un total de 575
Página 74 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

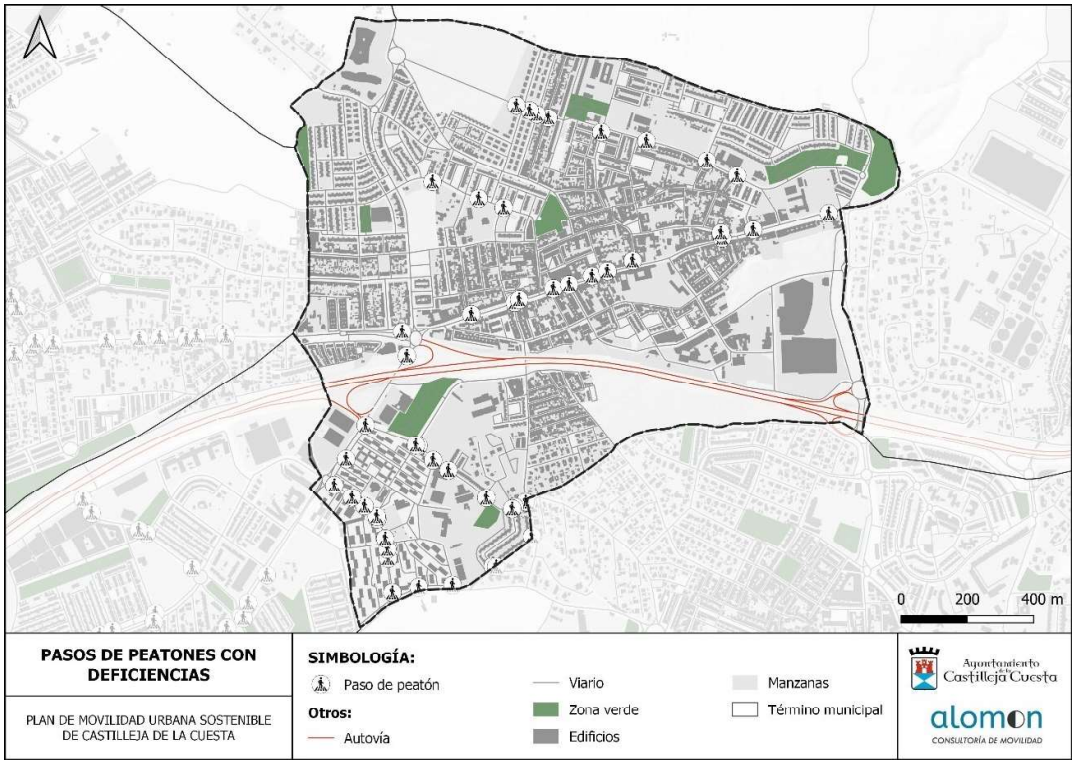


Ilustración 15. Pasos de peatones con deficiencias en accesibilidad universal. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede comprobar existe un gran número de pasos de peatones con alguna irregularidad en su diseño, si bien no todas suponen una barrera a la accesibilidad, deberán de revisarse para su correcta adecuación.

En el casco histórico la principal vía es la **Calle Real**, que concentra la mayor parte de los equipamientos y servicios del municipio. Pese a ello, se producen estrechamientos en las aceras que interfieren en la continuidad del itinerario peatonal. Existe una falta de calles peatonales y no se han detectado itinerarios peatonales diseñados y adecuados.

Únicamente existen pequeños tramos peatonales, uno en la Calle Jesús del Gran Poder conectando la Plaza de Nuestra Señora de los Dolores con la Calle Real, otro en la Calle Inés Rosales que también conecta con la vía principal de Castilleja, y la Plaza de Santiago junto con la Calle Daoiz y de Lepanto.

Página 175 de un total de 575
Página 75 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 16. Mapa de la zona peatonal de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Red ciclista

La **red ciclista** de Castilleja de la Cuesta comprende un total de 1.800 metros. Los tramos son:

- Avenida de Bormujos (conexión con Bormujos)
- Avenida de Sevilla (conexión con Gines)
- Calle Pago de las Longueras
- Camino del Agua
- Carril bici Rotonda de los Maristas

No se trata de una red, sino de tramos de carriles inconexos, por lo que los desplazamientos en bicicleta no son habituales en el municipio. Es el municipio del AUF Bormujos con menor kilometraje de carril bici.

Página 176 de un total de 575
Página 76 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

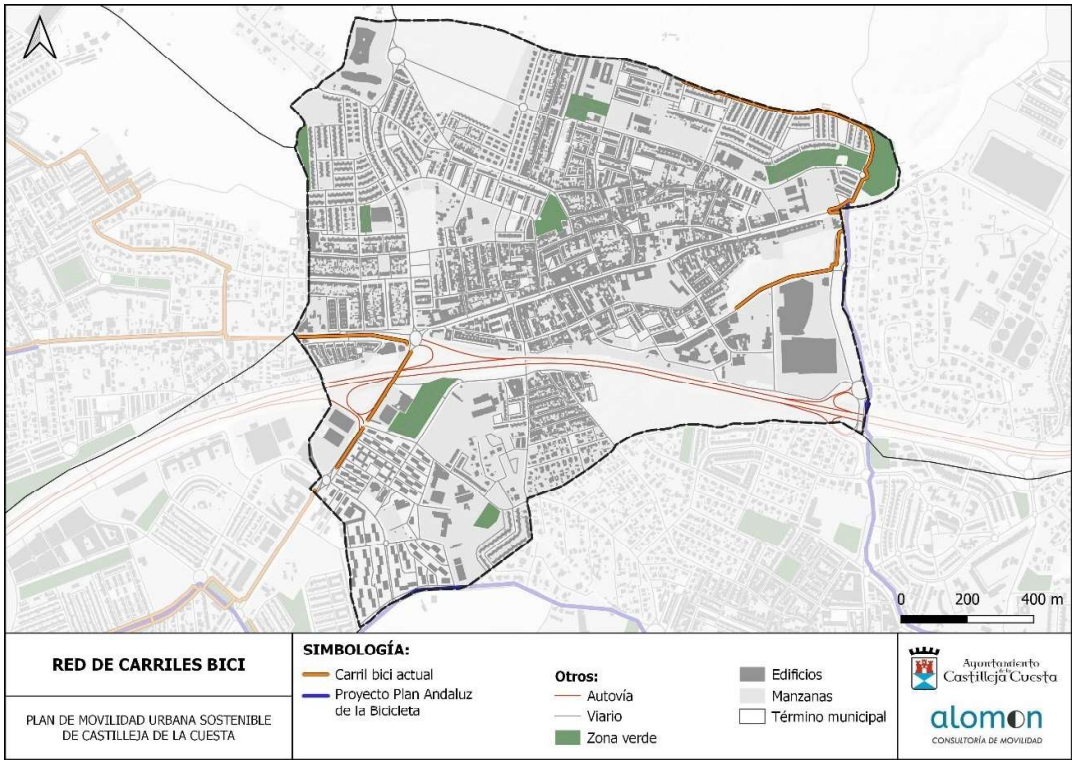


Ilustración 17. Mapa de la red de carriles bici de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Se están proyectando, en los municipios de Bormujos y Castilleja de la Cuesta, aparcamientos de bicicletas. Además en este municipio se vas a instalar 4 Estaciones Intermodales para el Estacionamiento de Bicicletas con capacidad para 10 unidades cada una, ligadas a equipamientos deportivos y cercanas a paradas de bus. Las localizaciones de estas son las siguientes:

- Polideportivo y piscina municipal del casco antiguo, en Av. Antonio Mairena.
- Polideportivo y piscina cubierta municipal en la Bda. Nueva Sevilla en Avd. Derechos Humanos.
- Polideportivo, pabellón cubierto municipal en C/ Zurbarán.
- Centro de la Juventud, Plaza Julio Cortázar.

Página 177 de un total de 575
Página 77 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

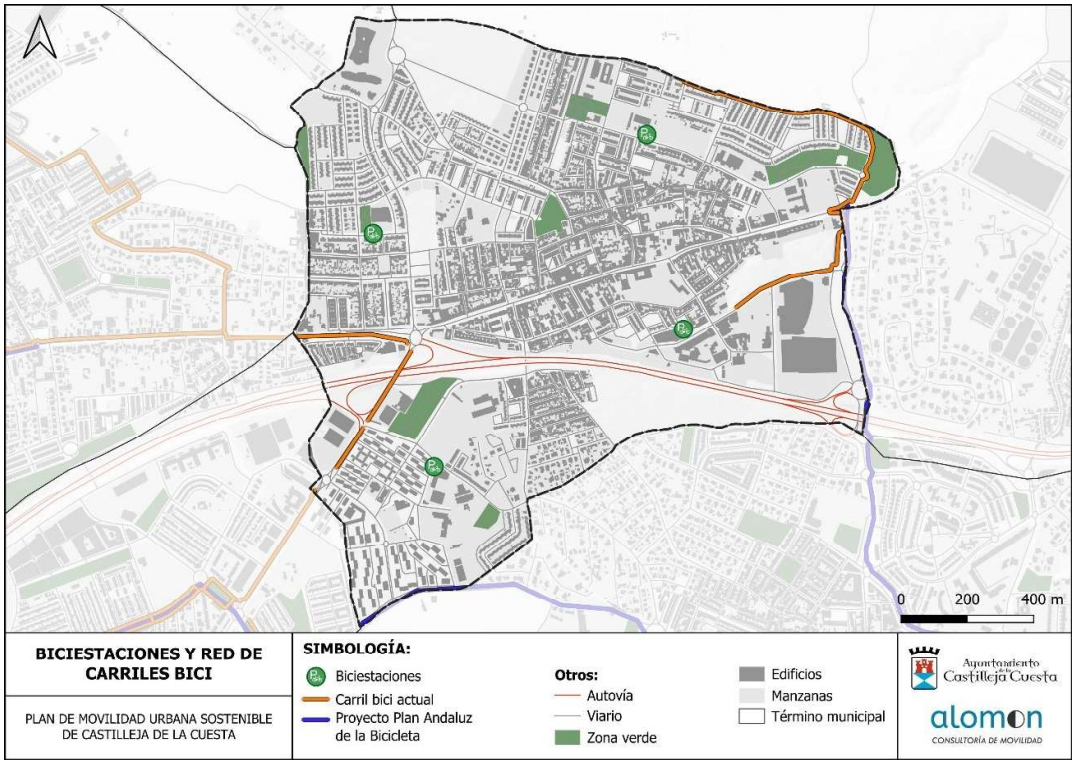
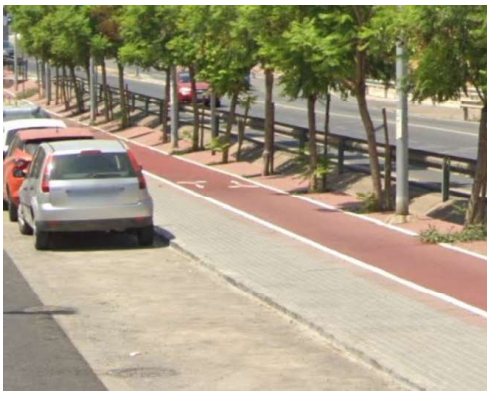


Ilustración 18. Biciestaciones y la red de carriles bici de Castilleja de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia.

Castilleja cuenta con carriles bidireccionales, en acera-bici, tanto en color rojo como verde.



Avenida de Bormujos



Avenida de Bormujos



Camino del Agua



Avenida de Sevilla

Página 178 de un total de 575
Página 78 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Transporte público

Según el Consorcio de Transportes de Sevilla, la demanda de transporte público basada en el uso de la tarjeta del Consorcio ha ido evolucionando de la siguiente forma en los últimos años desde 2010 hasta 2019:

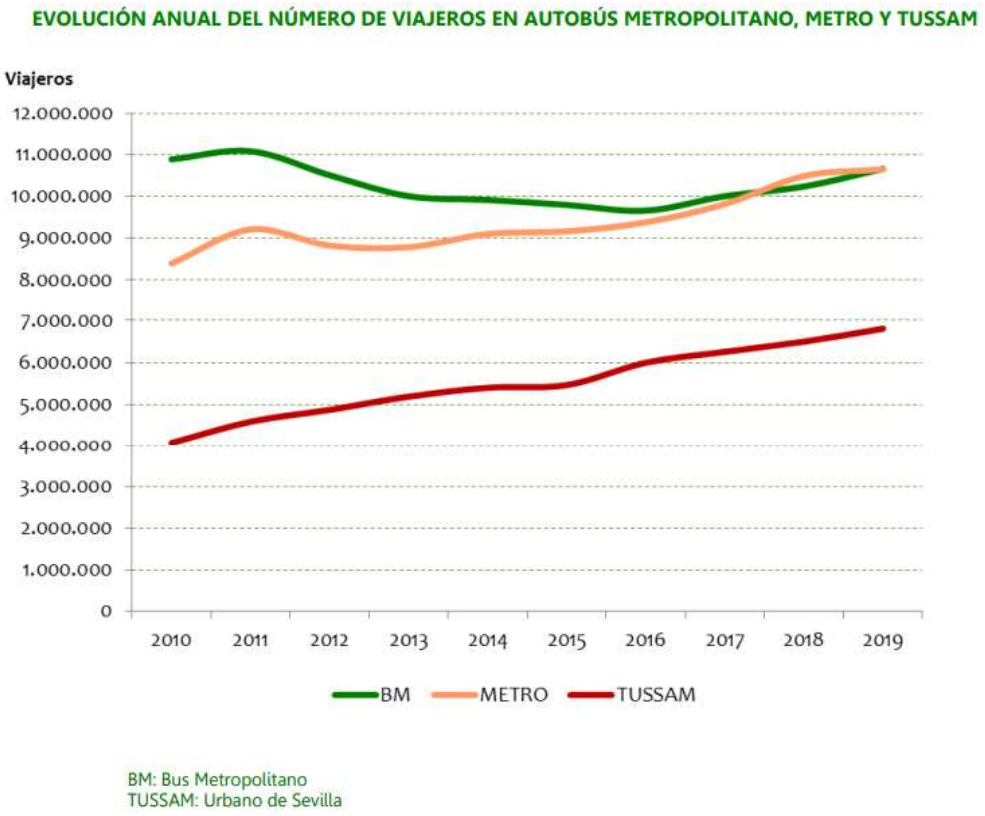


Gráfico 17. Evolución de la demanda de transporte público en la provincia de Sevilla. Fuente: Consorcio de Transportes.

Del año 2018 al año 2019 apenas se nota diferencia en la cantidad de usuarios (en millones) que hicieron uso de su tarjeta del Consorcio para desplazarse en diferentes medios de transporte. Se hizo necesario en el presente estudio tomar datos del año 2018 para poder comparar los 3 años de datos en lugar de sólo los dos últimos.

Esto se debe a que, en el año 2020, debido a la pandemia global del Covid-19, los datos de uso de transporte público presentaron valores más bajos (debido a limitación de aforos, emergencia sanitaria, etc.), pudiendo reflejar un sesgo que en condiciones de normalidad no se habría producido.

Aun conociendo las especiales circunstancias es remarcable que del año 2019 al 2020, los desplazamientos en transporte público se redujeron en torno a un 50% en todas las modalidades que ofrece el Consorcio de Transportes de Sevilla.

Página 179 de un total de 575
Página 79 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

AÑO	MEDIO DE TRANSPORTE	MILLONES DE USUARIOS
2018	BUS METROPOLITANO	10,24
	METRO	10,49
	TUSSAM	6,50
	OTROS	0,38
2019	BUS METROPOLITANO	10,66
	METRO	10,65
	TUSSAM	6,80
	OTROS	0,40
2020	BUS METROPOLITANO	5,56
	METRO	5,25
	TUSSAM	3,87
	OTROS	0,25

Tabla 24. Líneas de autobuses con paradas en el municipio.
Fuente: Consorcio de Transportes.

En las gráficas presentadas en la Memoria del Consorcio de Transportes de Sevilla de 2020, se refleja, independientemente del año, un descenso en el mes de agosto, que parece ser el mes en que los sevillanos utilizan menos los medios de transporte metropolitano. En el caso del año 2020, esta disminución de la demanda fue extremadamente acentuada en los meses de marzo-abril por los efectos de la pandemia de Covid-19.

Autobús

A continuación, se presentan el total de líneas y paradas que dan servicio en Castilleja de la Cuesta:

CASTILLEJA DE LA CUESTA		
LÍNEA	RECORRIDO	PARADAS
M-101A	Circular Bormujos – Castilleja – Tomares- S Juan A- Mairena (Sentido A)	• Hacienda San Ignacio • C/ Real Supermercado Codi • C/ Real Irlandesas • C/ Real Maristas • Airesur-IKEA
M-101B	Circular Bormujos – Mairena – S Juan (Cerro Sgra Corazones)- Tomares - Castilleja (Sentido B)	
M-157	Bollullos de la Mitación – Sevilla (por Tomares)	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia
M-157	Bollullos de la Mitación – Sevilla (por Hospital de Bormujos y Tomares)	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia
M- 159	Bollullos de la Mitación – Sevilla (por El Barrero, Bormujos y Cast Cuesta)	• C/ Virgen del Rocío esquina C/ Geranio • Av Placido Fernández Viagas • Frente Hospital Nisa • Frente a Parque de los Olivos • Frente Piscina Municipal • Frente Centro de Discapacitados Rebeca • C/ Camino del Agua

Página 180 de un total de 575
Página 80 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

M-160	Gines – Sevilla	• Muebles Castellano • Hacienda San Ignacio • C/ Real Supermercado Codi • C/ Real Irlandesas • C/ Real Maristas
M-161	Tomares – Sevilla	• Airesur-IKEA (Colina Blanca)
M-161	Tomares – Sevilla (por Rtda Canal sur)	• Airesur-IKEA (Colina Blanca)
M-162	Bormujos – Sevilla (por Tomares)	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia • Av de Andalucía
M-162	Bormujos – Sevilla (por Avda Reina Sofia, Tomares)	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia • Av de Andalucía
M-163	Bormujos – Sevilla	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia
M-164	Sevilla - Bormujos (por Sta Eufemia, Tomares) (Nocturno)	• Av Juan Carlos I ONCE • Av Juan Carlos I Farmacia
M-166	Sanlúcar la Mayor – Sevilla	• Muebles Castellano • Hacienda San Ignacio • C/ Real Supermercado Codi • C/ Real Irlandesas • C/ Real Maristas
M-166	Sanlúcar la Mayor – Sevilla (por Villanueva del Ariscal)	• Muebles Castellano • Hacienda San Ignacio • C/ Real Supermercado Codi • C/ Real Irlandesas • C/ Real Maristas
M-166	Sanlúcar la Mayor – Sevilla (por A-49, laborables)	• Muebles Castellano
M-166	Sanlúcar la Mayor – Sevilla (por Villanueva y A-49)	• Muebles Castellano
M-167	Villanueva (desde Cuatro Caminos) – Sevilla (por A-49)	• Muebles Castellano
M-168	Benacazón – Sevilla (por Espartinas)	• Muebles Castellano • Hacienda San Ignacio • C/ Real Supermercado Codi • C/ Real Irlandesas • C/ Real Maristas

Tabla 25. Líneas y paradas de transporte interurbano.
Fuente: Consorcio de Transportes.

Las principales zonas de paso de las líneas de bus mencionadas en la tabla son la Calle Real y la Autovía del V Centenario, exceptuando alguna que pasa por la Carretera de Bormujos, la Avenida Antonio Mairena y la zona del CC. AireSur e IKEA.

Página 181 de un total de 575
Página 81 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

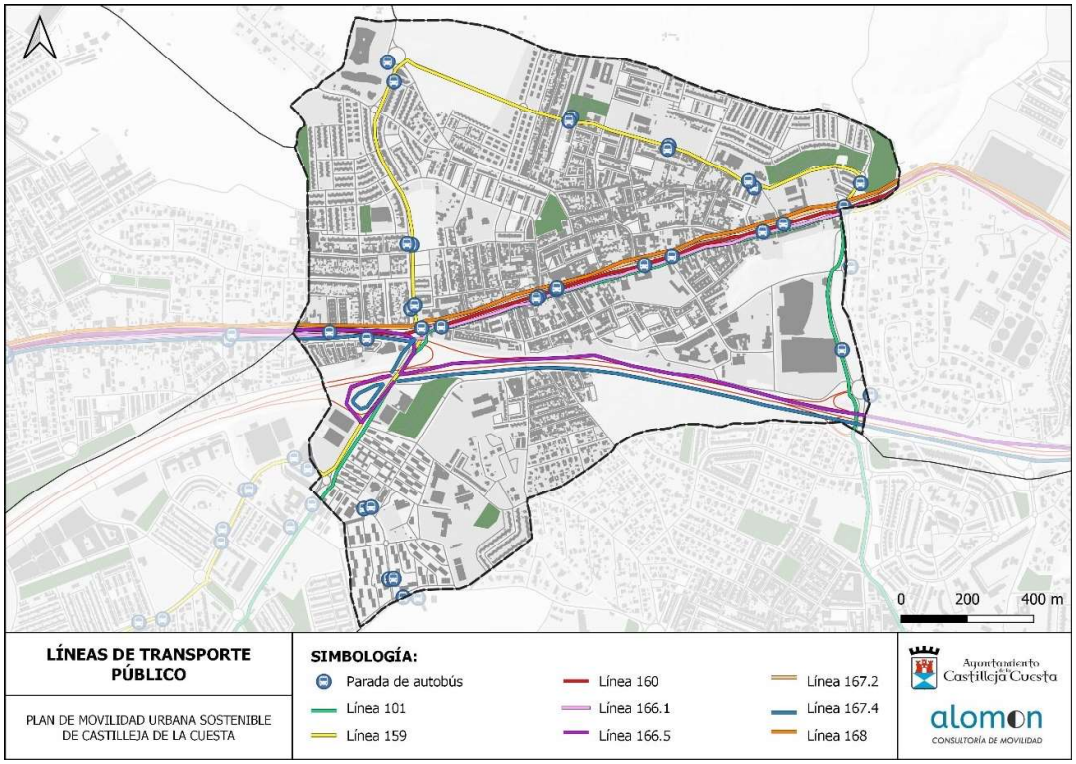


Ilustración 19. Mapa de las líneas de transporte público de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Las líneas presentan los siguientes servicios según datos del Consorcio de Transportes en su última memoria publicada con datos del año 2020:

LÍNEAS	HORARIOS					
	Lab inv	Lab ver	Sáb inv	Sáb ver	Dom/Fest inv	Dom/Fest ver
M-101A	21	-	11	-	7	-
M-101B	-	21	-	11	-	-
M-157	2	2	2	3	-	1
M-159	11	10	8	8	8	7
M-160	40	39	30	31	30	30
M-161	47	-	15	-	16	-
M-162	12	12	-	-	-	-
M-163	28	28	15	15	16	16
M-164	-	-	-	-	-	-
M-166	23	24	12	12	12	12
M-167	5	5	-	-	-	-
M-168	18	19	8	8	8	8

Tabla 26. Líneas y horarios transporte interurbano.
Fuente: Consorcio de Transportes

Se ha realizado un conteo de **aforos** sube/baja de las personas que subían y bajaban a los diferentes autobuses que paraban en distintas paradas situadas por el municipio de Castilleja de la Cuesta, obteniendo las siguientes conclusiones:

Página 182 de un total de 575
Página 82 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- **Supermercado Codi:** en esta parada los aforos se han llevado a cabo a primera hora de la mañana y al final de la tarde, obteniendo en los tres primeros una ocupación media y en el resto baja, habiendo en general un mayor flujo de personas que suben frente a las que bajan. Como observación, tres de los autobuses registrados fueron impuntuales.
- **Av. Juan Carlos I:** en esta parada los aforos se han llevado a cabo a lo largo de la mañana, además de los datos han sido extrapolados de aforos realizados en el municipio de Bormujos, con líneas que circulan igualmente por Castilleja de la Cuesta, como la línea M-164. En este caso la ocupación es baja, destacando, además, que en todos ellos apenas suben/bajan usuarios. Y como observación hay que añadir que todos los buses registrados fueron puntuales.

PARADA	LÍNEA	PARA (SI/NO)	HORA	SUBIDA	BAJADA	OCUPACIÓN	OBSERVACIONES
C/ REAL, SUPERMERCADO CODI	M-160	SI	8:10	4	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-160	SI	8:30	1	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-160	SI	8:50	2	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-101B	NO	8:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-101B	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-168	SI	8:15	3	0	BAJA	IMPUNTUAL
	M-167	NO	8:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-166	SI	8:00	2	1	BAJA	PUNTUAL
	M-166	SI	8:30	0	1	BAJA	PUNTUAL
	M-166	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-168	NO	20:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	SI	20:30	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	SI	21:00	2	2	BAJA	PUNTUAL
	M-166	NO	20:30	0	0	BAJA	IMPUNTUAL
	M-166	SI	21:00	2	2	BAJA	IMPUNTUAL
	M-101B	SI	20:15	1	1	BAJA	PUNTUAL
	M-101B	NO	21:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
AV. JUAN CARLOS I	M-163		8:30				
		SI	9:00	1	0	BAJA	PUNTUAL
		NO	9:30	0	0	BAJA	PUNTUAL
		SI	10:00	2	0	BAJA	PUNTUAL
			10:30				
			11:30				
			12:00				
			12:30				
		SI	13:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
		SI	13:30	2	1	BAJA	PUNTUAL
		SI	14:00	0	3	BAJA	PUNTUAL
			20:30				
			21:15				

Ilustración 20. Aforos sube/baja.
Fuente: Elaboración propia

Entre todas las líneas que hacen parada en Castilleja de la Cuesta, las más demandadas y que ofrecen más amplitud horaria y de servicios son las líneas M-160 (que conecta Gines con Sevilla y tiene parada en Castilleja) y M-161 (de especial importancia a nivel comercial, ya que conecta la capital con el Centro Comercial Aire Sur/Ikea).

Página 183 de un total de 575
Página 83 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

De acuerdo con lo recogido en la Memoria del Consorcio de Transportes de Sevilla de 2020, las líneas metropolitanas de Sevilla que más demanda presentan son aquellas que comunican la capital con los municipios del Aljarafe: Castilleja de la Cuesta, Tomares, Bormujos, Gines, Villanueva del Ariscal, Espartinas, Umbrete, Bollullos de la Mitación, Benacazón, Sanlúcar La Mayor, Aznalcázar, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Palomares y Almensilla.

Uno de los problemas que más preocupan entre la población es la larga duración de los trayectos en el autobús (más de una hora) para llegar a lugares que se encuentran a unos 30 Km.

Por otro lado, analizando el coste en tiempo que hay desde las paradas de transporte público, se puede observar que la mayor parte de Castilleja está a menos de dos minutos, exceptuando zonas localizadas que superan los tres minutos.

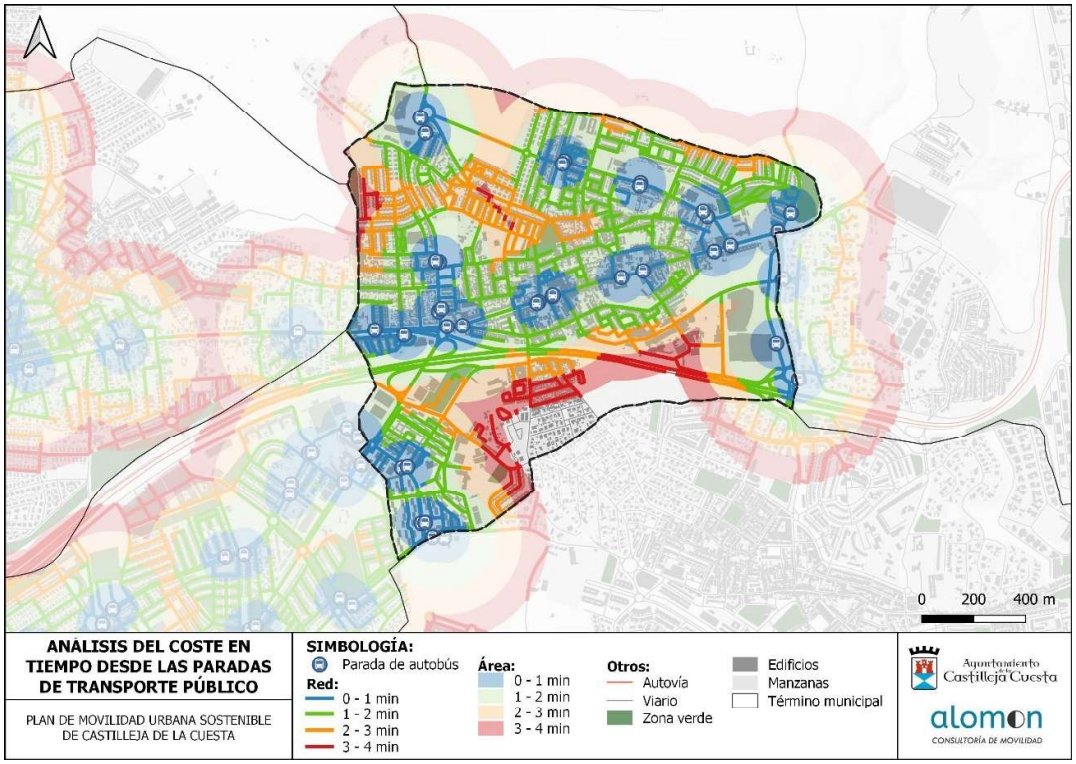


Ilustración 21. Mapa de análisis del coste en tiempo desde las pardas de transporte público. Fuente: Elaboración propia.

Se ha analizado la accesibilidad a las paradas de transporte público, teniendo en cuenta las características de las paradas (marquesinas, la información sobre las líneas, la existencia de pavimento señalizador) y su entorno, principalmente la existencia de un itinerario peatonal.

Página 184 de un total de 575
Página 84 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

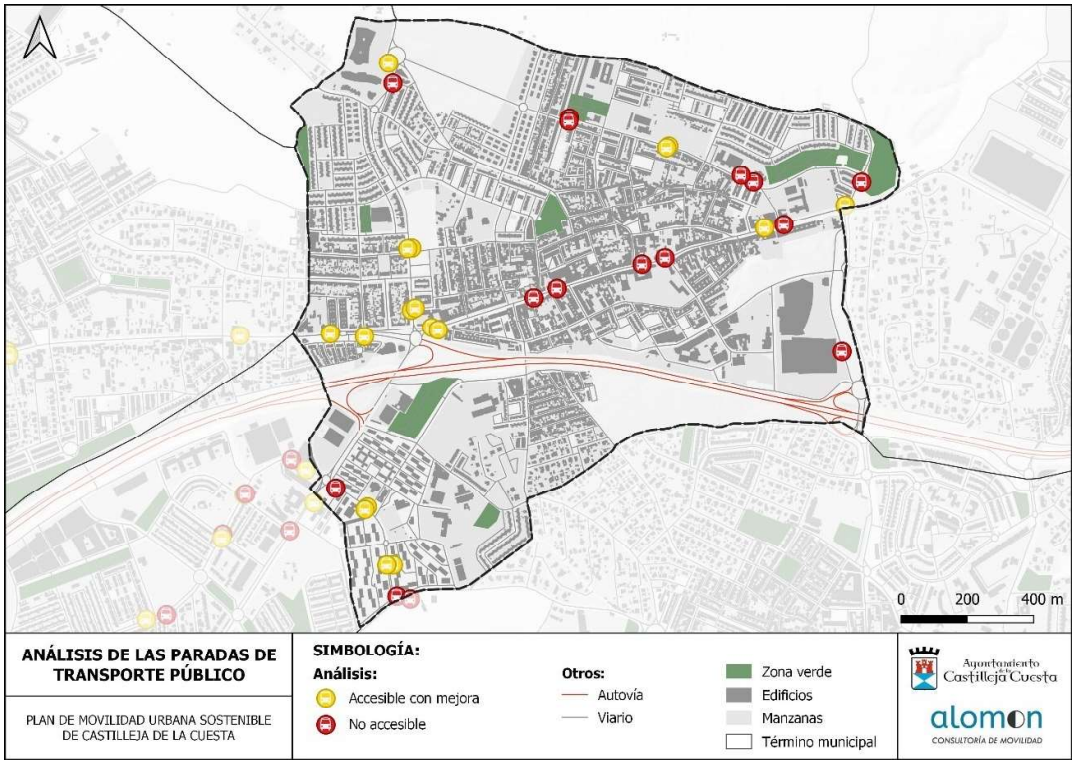
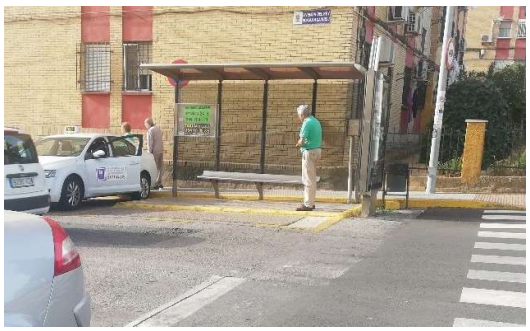


Ilustración 22. Análisis de la accesibilidad de las paradas de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Del total de paradas de Castilleja de la Cuesta, 18 de ellas se han catalogado **como accesible con mejoras**, dado que tienen las características estructurales accesibles (marquesina, espacio de entrada a la parada, información) pero no cuenta con el total de elementos. En el caso de estas paradas nos referimos al pavimento direccional y podotáctil que es obligatorio por normativa. El resto de las paradas, 13, se han catalogado como **no accesibles**, ya que además de no contar con los pavimentos señalizadores, el espacio para acceder a la parada es insuficiente, ya sea porque no hay libre un espacio superior a 0,9 metros para el acceso a la parada o porque no puede inscribirse el círculo de 1,50 metros en su interior.

Se añade un reportaje fotográfico donde se ha pretendido ilustrar la diversidad de tipologías de paradas existentes en el municipio.



Calle Juan Carlos I



Avenida de Andalucía

Página 185 de un total de 575
Página 85 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Avenida de Antonio Mairena



Glorieta Pediatra Ángel Domínguez

Las principales deficiencias encontradas se relacionan con la inexistencia de pavimento señalizador, tanto podo táctil como direccional. En algunas ocasiones no existe espacio delimitado para la parada del autobús, lo que dificulta la subida y bajada de usuarios con necesidades especiales.

Taxi

Castilleja de la Cuesta dispone de **15 licencias de Taxi**, un servicio que da cobertura Taxi Aljarafe.

En el municipio las principales **paradas de taxi** se encuentran en:

- Nueva Sevilla, en la Avenida del Rey Don Juan Carlos I, junto a la rotonda Carretera de Bormujos (5 plazas)
- Hospital Vithas Sevilla, en la Rotonda SE-3402, sentido Castilleja de la Cuesta (2 plazas)
- Ikea Sevilla, en la Calle Paseo El Valero, junto a la entrada de Ikea Sevilla (4 plazas)

La cercanía entre las poblaciones de la comarca del Aljarafe hace que el servicio de taxi se distribuya de manera confusa entre las distintas fronteras, ya que la mayor parte de los trayectos tienen como origen o destino una de las poblaciones citadas o Sevilla capital. Se ha analizado la distribución por municipios en cuestión de licencias de taxis y taxis disponibles por persona con el resto de las poblaciones cercanas, así como con Sevilla capital.

Proporción de taxis por habitante (2021)			
Municipio	**Nº de licencias taxis**	**Población**	**Taxi/persona**
Mairena del Aljarafe	27	46.895	0,057%
Gines	2	13.529	0,015%
Castilleja	15	17.366	0,086%
Bormujos	9	22.390	0,041%
Espartinas	4	16.048	0,025%
Sevilla	1.675	684.234	0,245%

Tabla 27. Proporción de taxis por habitante.
Fuente: Elaboración propia a través de IECA

Página 186 de un total de 575
Página 86 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Gracias a esta tabla de datos, se puede comprobar que Castilleja de la Cuesta tiene una prestación de servicio de taxi adecuada para la población del municipio, especialmente si se compara el porcentaje de taxi por persona con el resto de los municipios estudiados en el Aljarafe. Sería igualmente una buena iniciativa seguir promoviendo el uso del taxi mediante la concesión de más licencias para este medio de transporte.

Otras plataformas de movilidad como Uber o Cabify se encuentran operativas en el municipio.

Red viaria

Las **principales vías de comunicación** con otros municipios:

- Autovía A-49, Sevilla-Huelva, que discurre por el tercio Sur del término municipal y lo divide en dos sectores separados que se comunican a través de los puentes de la carretera de Tomares y de la barriada El Faro y del cruce con la carretera SE-620 a Bormujos.
- Carretera A-474 de Castilleja de la Cuesta a Bollullos de la Mitación. Constituye el acceso más importante a la barriada Nueva Sevilla.
- Carretera SE-3402 entre Castilleja de la Cuesta y Castilleja de Guzmán.
- Carretera SE-3403 entre Castilleja de la Cuesta y Tomares.

Las titularidades son, en el caso de la Autovía, de la Administración General del Estado, y las Carreteras de la Comunidad Autónoma.

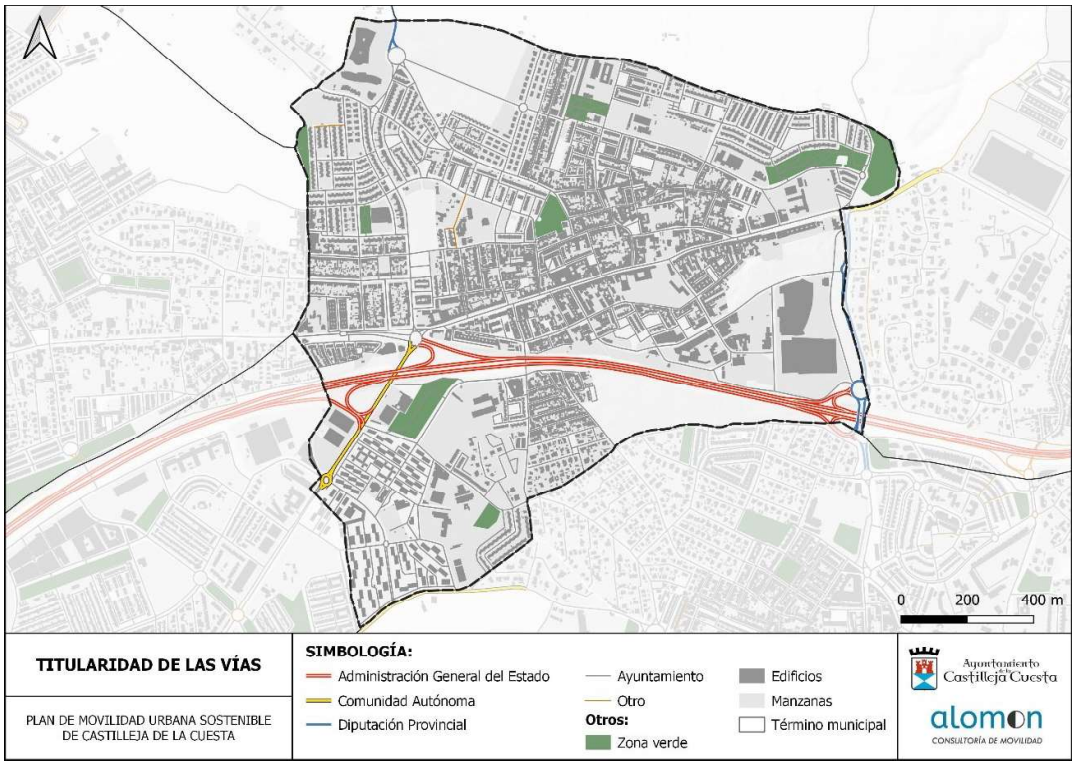


Ilustración 23. Mapa de la titularidad de las vías de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Según el PGOU la **red interna del municipio** se estructura en base a un eje longitudinal que es la calle Real, con una serie de ejes perpendiculares a la anterior y que sirven de comunicación con

Página 187 de un total de 575
Página 87 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

las distintas zonas del municipio, como son: las calles Convento, Daoiz, Ramón Cansino, Colón, Lepanto y Hernán Cortés; 28 de Febrero, Enmedio y Manuela García Junco, y Virgen del Rocío; todas están en la zona Norte de la calle Real. Por la zona sur están las calles Doctor Fleming, que comunica con la barriada "El Faro" y la calle Inés Rosales que comunican, ambas, con otra calle paralela a la C/ Real que es la C/ Diego de los Reyes. Por otra parte, la barriada "Nueva Sevilla" se estructura en base a la Avda. de Juan Carlos I, quedando unida a la barriada "El Faro" por la Avda. de la Unidad.

Siendo las **vías arteriales** las Avenidas de Sevilla y Plácido Fernández Viagas; las Calles Real y Virgen del Rocío; y la Carretera de Bormujos. Y las **vías distribuidoras**, las Calles Virgen de la Soledad, Doctor Fleming y Pº el Valero; además de las Avenidas Del Rey Don Juan Carlos I, de los Donantes de Sangre y Órganos, y Antonio Mairena.

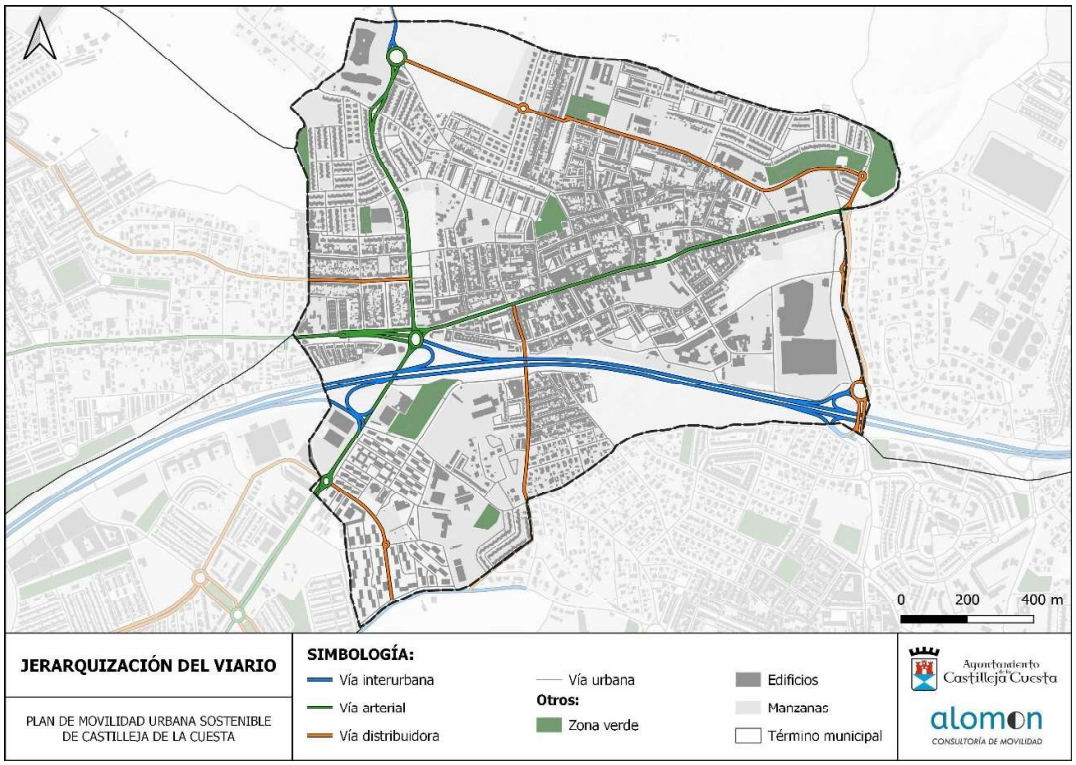


Ilustración 24. Mapa de jerarquización del viario de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los **planes de aforo**, para este apartado se ha analizado la afluencia de vehículos en las diferentes vías que conectan con el municipio, detallando cuál ha sido su evolución histórica y qué variación experimenta a lo largo de la jornada. Para ello se han consultado los Planes de Aforos elaborados por la Junta de Andalucía (2005-2020).

Punto	Carretera	PK	Situación	IMD (2020)	Ligeros	Pesados
SC-8120	A-474	3+000	Bormujos-Castilleja	14.924	11.723	3.201
SC-805	A-474	1+000	Sevilla-Castilleja	3.271	2.881	390
SE-8303	A-8063	0+300	Tomares-Bormujos	4.606	4.145	461

Tabla 28. Estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Planes de Aforo de Andalucía

Página 188 de un total de 575
Página 88 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Se trata de un total de 3 estaciones de aforo que miden intensidades diarias de vehículos en las vías más próximas a Castilleja de La Cuesta. La vía que más tráfico soporta en este caso según datos de 2020 es el tramo de la A-474 que conecta Bormujos con Castilleja de la Cuesta, siendo el enlace con la A-49. Las otras dos estaciones tienen una afluencia de tráfico similar, estando una situada en la salid de Castilleja en dirección Sevilla en otro tramo de la A-474 diferente al anterior, y la tercera estación en la A-8063 en el pequeño tramo de carretera que conecta Tomares y Bormujos.

Se puede observar que, en el caso de los vehículos pesados, la primera de las estaciones (SC-8120) es la que registra un mayor número de vehículos de este tipo por día, superando con creces los datos de las otras dos estaciones y llegando a ser el volumen de vehículos pesados de más de un 21% del total.

Si se presta atención a la evolución histórica del tráfico en estas vías según los Planes de Aforo de la Junta de Andalucía del periodo 2005-2019, se tuvieron en cuenta sólo las estaciones SC-805 y SE-8303, puesto que la estación SC-8120 sólo presentaba datos desde el año 2017. En las dos estaciones que se tuvieron en cuenta, por lo tanto, se observa un pequeño receso en el volumen diario de vehículos a partir del año 2008 debido a la crisis económica que sufrió el país y que se mantuvo de forma constante en descenso hasta el año 2011, cuando se estabilizó. A partir de dicho año se puede observar un nuevo descenso en el caso de la estación situada en la carretera A-8063 en el año 2014 con una posterior estabilización que se extiende con un muy leve incremento de tráfico hasta el año 2019, que de nuevo se registró un descenso del volumen de vehículos en esta vía. En cuanto al tramo de la A-474 que conecta Castilleja de la Cuesta con Sevilla, se pudo ver un periodo muy estable desde 2011 hasta 2017, habiendo un pequeño pico en el número de vehículos en 2018 para después descender bruscamente en el año 2019. Actualmente, la tendencia es a una nueva disminución en el volumen de vehículos que según los datos de la Tabla 1 se acentuó en 2020 como efecto del COVID-19.

En el gráfico adjunto puede observarse la evolución del tráfico comentada. En trazo discontinuo se hallan los datos calculados a través de interpolaciones para aquellos casos en los que el dato de IMD no se encontraba recogido en el Plan de Aforos del correspondiente año.

Página 189 de un total de 575
Página 89 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

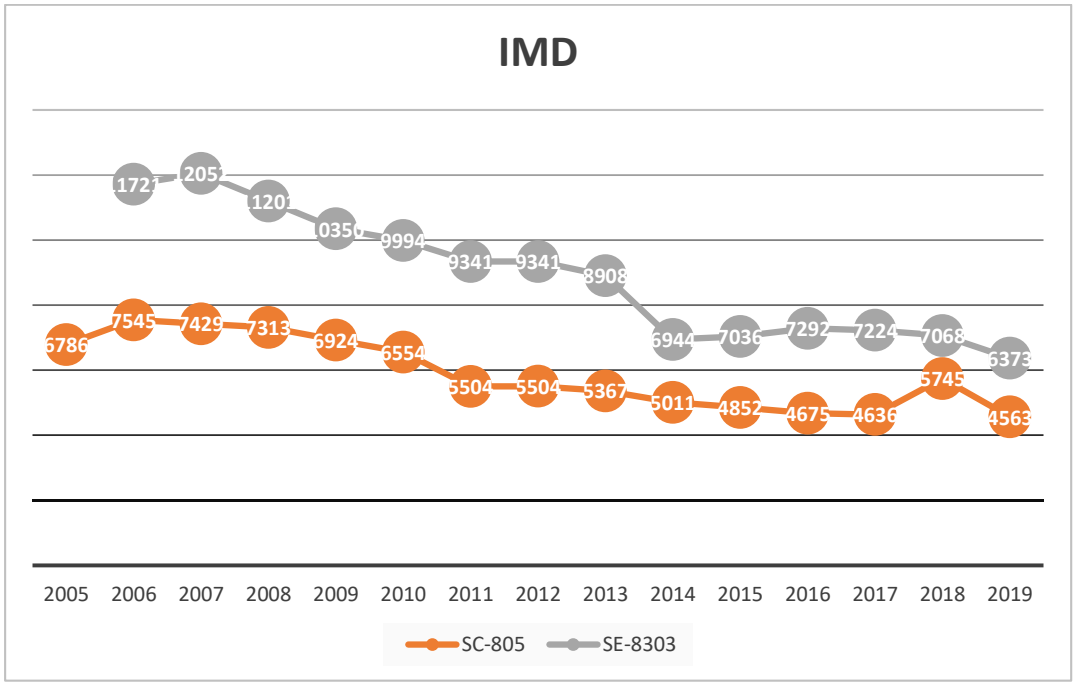


Gráfico 18. Serie histórica de la intensidad media diaria de vehículos en las estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Analizando la evolución histórica de los vehículos pesados por separado, se observan grandes diferencias, especialmente en los años que van desde 2005 a 2010. El volumen de vehículos pesados en la carretera que conecta Castilleja con Sevilla (estación SE-8303), fue mucho mayor que en la otra carretera del entorno del municipio. En el caso de la A-8063 la cantidad de vehículos pesados que circulaban por ella era notablemente más elevada al principio de los registros en 2005-2006, sufriendo a partir de 2007 un importante descenso en el volumen de vehículos pesados que alcanzará su valor mínimo en el año 2010. Posteriormente el tráfico de este tipo de vehículos se estabilizó hasta 2016, teniendo un pequeño incremento en dicho año y estabilizándose prácticamente hasta la actualidad. En el tramo de conexión entre Sevilla y Castilleja a través de la A-474, se observó en el caso de los vehículos pesados un comportamiento mucho más estable, habiendo sólo un leve aumento de 2005 a 2006 en el número de vehículos y posteriormente otro pequeño aumento de 2018 a 2019, siguiendo la misma tendencia hasta la actualidad.

Página 190 de un total de 575
Página 90 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

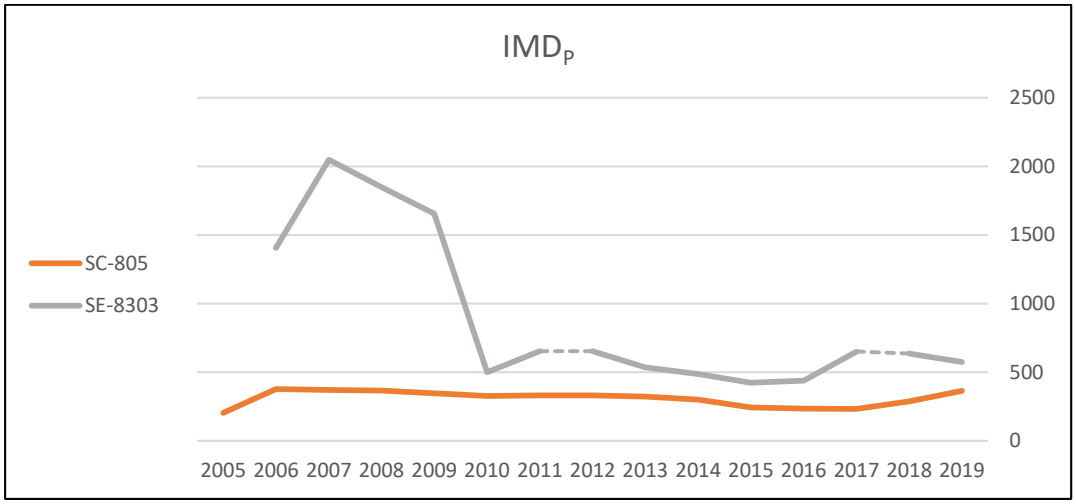


Gráfico 19. Serie histórica de la intensidad media diaria de vehículos pesados en las estaciones de aforo del entorno de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, atendiendo a la variación experimentada por el tráfico a lo largo de la jornada, sí se tomaron los datos de un día laborable tipo de 2020 para las estaciones, incluyendo en esta ocasión la estación SC-8120. Analizando dicha variación a lo largo del día, se puede observar cómo pueden apreciarse tres picos relevantes siendo el tráfico prácticamente inexistente entre la media noche y las 6 de la mañana:

- El primer pico se produce entre las 7 y las 9 de la mañana, coincidiendo en muchos casos con el horario de inicio de la jornada laboral o con el horario de traslado al lugar de trabajo de muchas personas. Aunque en las 3 vías aparece un comportamiento similar, destacan los datos registrados por la estación SC-805 (entre Sevilla y Castilleja), en la que además se destaca otro pico entre las 11 y las 12 de la mañana, posiblemente por transporte de mercancía en ese tramo horario desde el pueblo a la capital o viceversa. Las otras dos estaciones recogen picos más bajos en este primer tramo horario de 8 a 9h y en el caso de la estación SC-8120 casi a modo de canon con la SC-805 se aprecia un pico en torno al mediodía (12-1 de la mañana).

- El segundo pico aparece entre las 2 las 3 de la tarde, siendo en muchos casos la hora de salida de muchos trabajadores. En este caso las tres vías del entorno de Castilleja presentan datos parecidos de afluencia de tráfico, siendo de nuevo más altos los registros de la carretera de conexión de Sevilla con Castilleja.

- Por último, el tercer pico se da entre las 7 y las 9 de la tarde-noche y presenta datos algo menores que los otros dos anteriores en el día y es a la vez el más progresivo en el tiempo. Este tercer pico presenta valores mayores en el caso de la carretera de conexión entre Castilleja y Tomares (estación SE-8303). En el caso de la estación SC-8120 los datos son prácticamente iguales para el tramo horario que va desde las 6 de la tarde hasta las 10 de la noche. En este caso los datos más bajos son los de la conexión Sevilla-Castilleja.

Página 191 de un total de 575
Página 91 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

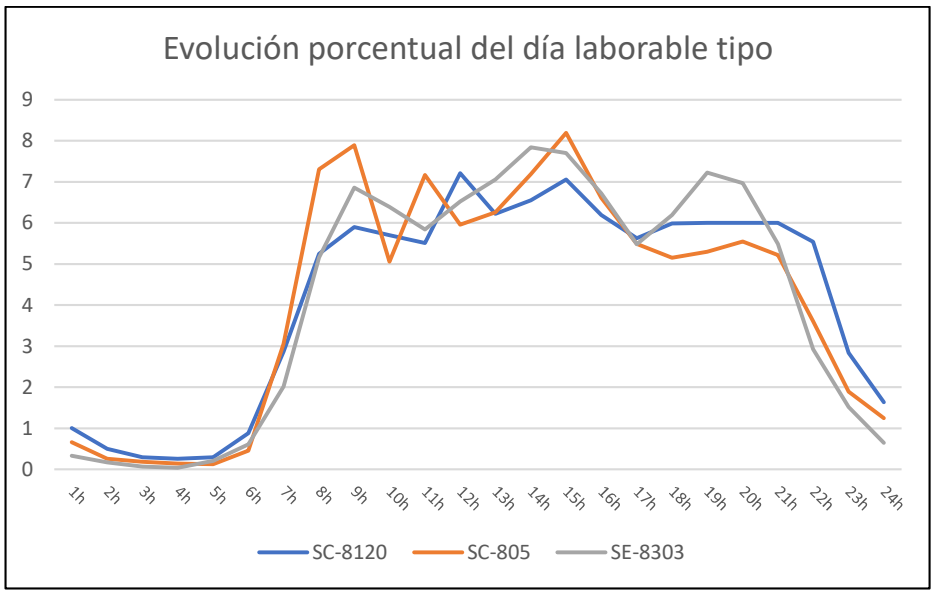


Gráfico 20. Evolución de la intensidad de tráfico durante un día laborable tipo.
Fuente: Elaboración propia.

Según los datos obtenidos de la página de Fomento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la accidentalidad en Andalucía es importante en cuanto a cifras se refiere, ya que es la segunda región del país, sólo por detrás de Cataluña, con mayor número de accidentes con víctimas (12.792 accidentes frente a los 17.779 de Cataluña y 72.959 de España, según cifras del año 2020). En el caso de Sevilla, en el año 2020 se registraron un total de 3.201 accidentes con víctimas, 50 víctimas mortales, 238 heridos hospitalizados y un total de víctimas de 4.485.

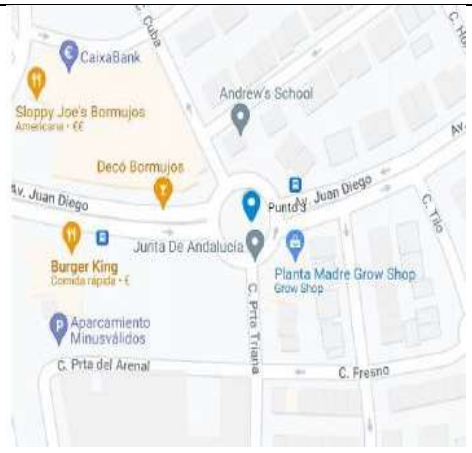
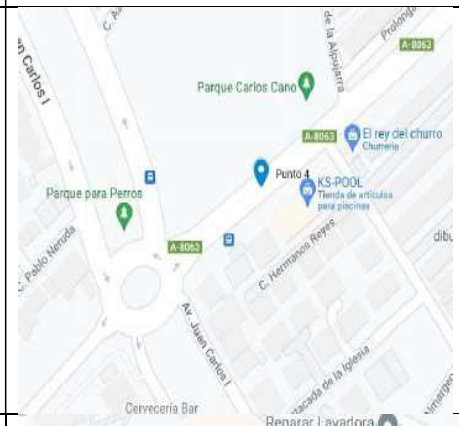
Cabe destacar, según los datos del Ayuntamiento, en 2022 tuvieron lugar 68 siniestros donde resultaron 32 heridos leves, ningún herido grave ni fallecidos. En lo que va de 2023, se han recogido 54 siniestros con 26 heridos leves en total.

Aforos de tráfico realizados

Para analizar la movilidad de Castilleja de la Cuesta y teniendo en cuenta las relaciones existentes entre los municipios del AUF Bormujos, se ha realizado una toma de datos durante 3 días laborables en 12 puntos clave de los tres municipios (Castilleja, Bormujos y Gines) mediante conteo con aforadores.

Punto 1		

Página 192 de un total de 575
Página 92 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Punto 2		
Punto 3		
Punto 4		
Punto 5		

Página 193 de un total de 575
Página 93 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Punto 6		
Punto 7		
Punto 8		
Punto 9		

Página 194 de un total de 575
Página 94 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Punto 10		
Punto 11		
Punto 12		

Ilustración 25. Localización puntos de aforo AUF Bormujos
Fuente: Elaboración propia.

El primero de los aforos consiste en un conteo de los vehículos que pasan por un determinado punto, realizándose en periodos de 15 minutos y mediante una app móvil (Contador-Counter):

Página 195 de un total de 575
Página 95 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 26. App contador aforos
Fuente: App Store.

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la Intensidad en Hora Punta (IHP) y la Intensidad Media Diaria (IMD) para cada uno de los 12 punto de análisis mediante conteo, considerando que la IMD es equivalente a 8 veces la IHP.

	IHP	IMD
PUNTO 1	546	4.368
PUNTO 2	1.238	9.904
PUNTO 3	449	3.592
PUNTO 4	107	856
PUNTO 5	387	3.096
PUNTO 6	326	1.688
PUNTO 7	263	2.104
PUNTO 8	872	6.976
PUNTO 9	31	248
PUNTO 10	148	114
PUNTO 11	830	6.640
PUNTO 12	793	6.344

Tabla 29. IMD e IHP por puntos de análisis.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Obteniendo las siguientes **conclusiones** de la toma de datos:

- Los máximos flujos vehiculares en los puntos 2, 5, 7, 8, y 9 se dan entre las 09:00h y las 10:00h.
- Entre las 13:00h y las 14:00h se dan los máximos flujos vehiculares en los puntos 3, 4, 11, y 12.
- En los puntos 1, 6, y 10, destacan los máximos puntos vehiculares entre las 20:00h y las 21:00h.
- En el punto 2 se observan flujos vehiculares superiores a 1.200 vehículos en hora punta, siendo el de mayor flujo de los analizados.
- El punto 9 es el que menor flujo vehicular presenta de todos, congregando a 31 vehículos en hora punta.
-

Página 196 de un total de 575
Página 96 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Aparcamiento

En Nueva Sevilla existen dos **bolsas de aparcamientos**, la que se ubica en el parking subterráneo en el entorno de la Plaza de España y la del entorno de Cam. Valdovina. Además, hay otras bolsas repartidas por el municipio, como las ubicadas en C. Federico García Lorca, C. Flamenca, Hijuela de la Gitana con C. Ajolí, C. Martinete, entre otras.

En **Nueva Sevilla** se concentran las calles con mayor presencia de aparcamientos, mientras que en el centro la disposición viaria no permite esa alta concentración. Se ha detectado que hay una alta tasa de indisciplina en el **casco histórico**. Las vías de único sentido en su mayoría no tienen delimitado la zona de estacionamiento y el carril para el tránsito de vehículos es inferior a dos metros.

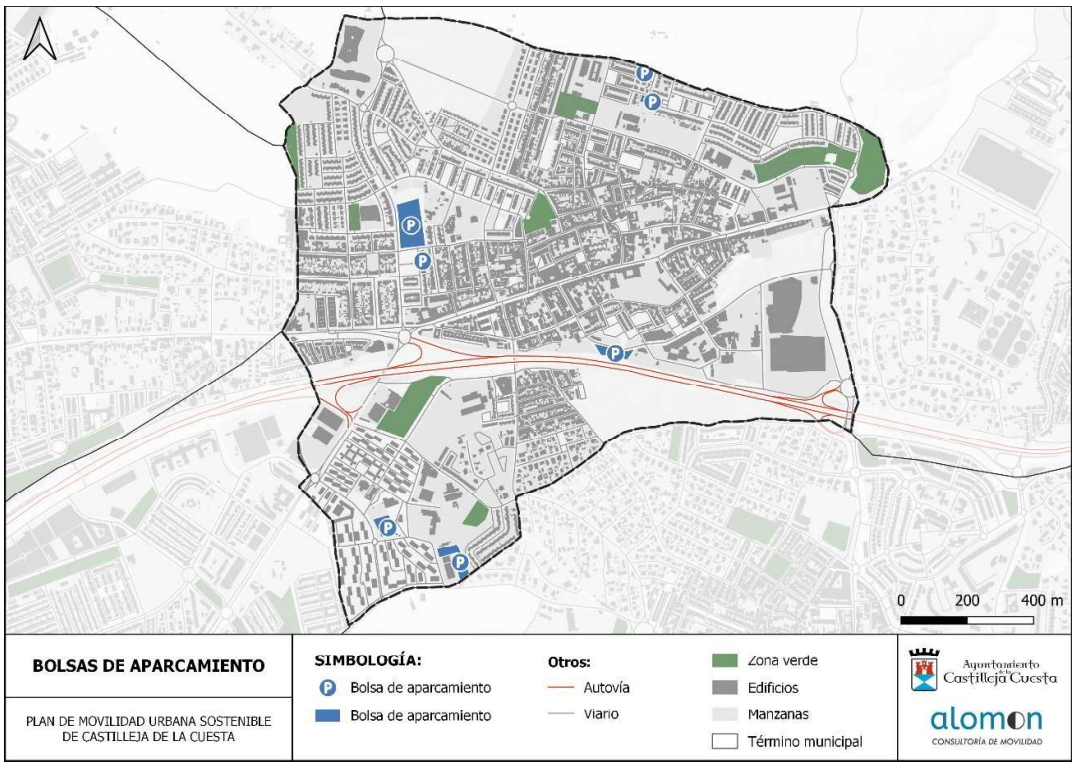


Ilustración 27. Mapa de bolsas de aparcamiento de Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Se ha realizado un estudio sobre la **demanda de aparcamiento** y los estacionamientos indebidos en el municipio de Castilleja de la Cuesta, tanto en periodo de mañana como de tarde, en base a seis bolsas de aparcamiento repartidas por dicho municipio:

Página 197 de un total de 575
Página 97 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Bolsa de aparcamiento	Calles que la componen
Zona Nueva Sevilla	Av. de la Diputación Provincial
Zona Nueva Sevilla 2	Av. del Rey Don Juan Carlos I
Zona Nueva Sevilla 3	Av. de la Marina
	Av. de la Aviación
	Av. del ejercito
Ruta aparcamiento urbanización	Av. Antonio Mairena
	C. Maestro Víctor Manzano
	C. Tona
	C. Martinete
	C. Soleá
	C. Ajolí
	C. Tamboril
	C. Hijuela de la Gitana
	C. Carreta
	C. Simpecado
	Pl. de la Blanca Paloma
	C. Camino del Solís
	Av. Medellín
	C. Aceite
	C. Manzanilla
	C. Verdial
	C. Zorzaleña
	C. Camino del agua
Zona Centro	C. Manuel García Junco
	C. En medio
Calle Real	C. Real

Tabla 30. Bolsas de aparcamiento analizadas en el municipio de Castilleja de la Cuesta y las calles que las conforman. Fuente: Elaboración propia.

- Periodo de mañana.

Teniendo en cuenta el total de plazas de aparcamiento que tiene Castilleja de la Cuesta (1.328), se puede considerar que, durante el periodo de mañana, este municipio presenta una ocupación alta del 79%. De tal forma, todas las bolsas de aparcamiento presentan una ocupación superior al 75% y en tres de ellas superior al 80%, siendo estas las localizadas en la zona de Nueva Sevilla.

Considerando que a partir del 80% de ocupación se producen dificultades para encontrar aparcamiento, se ha estimado el déficit, y llegado a la conclusión de que en este municipio existen problemas de este tipo en la Zona de Nueva Sevilla, ya que las tres bolsas de esa área presentan ocupaciones de entorno al 82%.

Página 198 de un total de 575
Página 98 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Bolsa Aparcamiento	Oferta	Demanda mañana	% Ocupación	Déficit
Zona Nueva Sevilla	119	98	82.35%	2.8
Zona Nueva Sevilla 2	258	212	82.17%	5.6
Zona Nueva Sevilla 3	277	227	81.95%	5.4
Ruta aparcamiento urbanización	568	431	75.88%	
Zona Centro	56	43	76.79%	
Calle real	50	38	76.00%	
Total	1.328	1049	78.99%	

Tabla 31. Demanda de aparcamiento por bolsa en periodo de mañana.
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al **estacionamiento indisciplinado** de vehículos, se puede afirmar que las bolsas de aparcamiento con mayor ocupación son también las que presentan mayor tasa de aparcamientos ilegales. De tal forma, las tres bolsas localizadas en Nueva Sevilla presentan entorno a un 3% de estacionamientos indisciplinados, que en términos generales se traducen en un 1,5% de ilegalidad de aparcamientos en el municipio.

Bolsa Aparcamiento	Oferta	Demanda mañana	Vehículos ilegales	% Indisciplina
Zona Nueva Sevilla	119	98	4	3.36%
Zona Nueva Sevilla 2	258	212	8	3.10%
Zona Nueva Sevilla 3	277	227	8	2.89%
Ruta aparcamiento urbanización	568	431		
Zona Centro	56	43		
Calle real	50	38		
Total	1328	1049	20	1.51%

Tabla 32. Porcentaje de ilegalidad por bolsa de aparcamiento en el periodo de mañana.
Fuente: Elaboración propia.

- Periodo de tarde.

Durante el periodo de tarde, el municipio presenta una **tasa de ocupación de entorno al 93%**, considerándolo una ocupación muy elevada. De nuevo como en el periodo de mañana, las tres bolsas de aparcamiento localizadas en el área de **Nueva Sevilla** son las que mayor ocupación presentan con un 98%, pero el resto de las bolsas del municipio también presentan una ocupación elevada de más del 87%.

Debido a la elevada ocupación que presenta el municipio en periodo de tarde, al superar todas las bolsas de aparcamiento el umbral del 80%, el déficit de plazas de aparcamiento aumenta considerablemente, siendo de en torno a 170 las plazas necesitadas por Castilleja de la Cuesta durante la tarde.

Bolsa Aparcamiento	Ofertas	Demanda tarde	% Ocupación	Déficit
Zona Nueva Sevilla	119	117	98.32%	21.8
Zona Nueva Sevilla 2	258	253	98.06%	46.6
Zona Nueva Sevilla 3	277	272	98.19%	50.4
Ruta aparcamiento urbanización	568	497	87.50%	42.6
Zona Centro	56	49	87.50%	4.2

Página 199 de un total de 575
Página 99 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Calle real	50	44	88.00%	4
Total	1328	1232	92.77%	169.6

Tabla 33. Demanda de aparcamiento por bolsas en periodo de tarde.
Fuente: Elaboración propia.

Acorde al aumento de ocupación que presenta el municipio durante la tarde, también se aprecia un mayor número de estacionamientos indisciplinados durante este periodo, aunque estos siguen estando localizados en la zona de Nueva Sevilla, el porcentaje de aparcamientos indisciplinados aumenta, siendo de entorno al 6% en las tres bolsas de esta área. Lo que supone un **3% de estacionamientos indisciplinados** en el municipio de Castilleja de la Cuesta.

Bolsa Aparcamiento	Oferta	Demanda tarde	Vehículos ilegales	% Indisciplina
Zona Nueva Sevilla	119	117	7	5.88%
Zona Nueva Sevilla 2	258	253	17	6.59%
Zona Nueva Sevilla 3	277	272	16	5.78%
Ruta aparcamiento urbanización	568	497		
Zona Centro	56	49		
Calle real	50	44		
Total	1.328	1.232	40	3.01%

Tabla 34. Porcentaje de ilegalidad por bolsas en periodo de tarde.
Fuente: Elaboración propia.

Vehículo eléctrico

Además del fomento del transporte público, se está llevando a cabo progresivamente en la provincia de Sevilla la creación de diferentes **puntos de carga de vehículos eléctricos** para promover el uso de medios de transporte menos contaminantes para el medio ambiente.

En el caso de Castilleja de la Cuesta, existen varios puntos de recarga de vehículos de este tipo, todos ellos en parking de diferentes lugares de gran afluencia como centros comerciales u hospitales. Un punto de recarga está integrado en el parking del Centro Comercial Aire Sur/Ikea, en la Planta -1. Hay otro punto de recarga en la Estación de Servicio Europa Uno, en la Calle Camilo José Cela, 2-14. Y, finalmente, hay otro punto de recarga de vehículos eléctricos en el Hospital Vithas NISA Aljarafe, en la Avenida Plácido Fernández Viagas, S/N.

Distribución urbana de mercancías

Los estudios de movilidad y transporte se han centrado tradicionalmente en los desplazamientos de las personas, tanto en vehículos privados como en servicios de transporte público.

El transporte de mercancías, y su expresión en el ámbito urbano, la **distribución urbana de mercancías (DUM)**, ha sido, durante décadas, el elemento olvidado en estos estudios, quedando a menudo relegado a un papel testimonial o, en el mejor de los casos, a recibir un trato superficial.

Son numerosos los factores que explican este hecho. Sin detenernos a profundizar en los mismos en exceso, podemos citar como principales los siguientes:

- La complejidad del ecosistema de la distribución, con un elevado número de agentes involucrados con intereses a menudo contrapuestos, que convierte la intervención en la actividad en un problema a menudo incómodo para los reguladores.

Página 200 de un total de 575
Página 100 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- Relacionado con el anterior, el elevado número de variables a considerar en los análisis, que, unido a la ausencia prácticamente total de datos para poder realizar estudios y análisis fiables, ha venido suponiendo un reto sin solución para los expertos, ya sean analistas o consultores.
- La ausencia de una presión suficientemente real fuerte por parte de ninguno de los grupos anteriores, resumida a menudo en la expresión: "Las mercancías no votan".

Como consecuencia de todo lo anterior, el problema de la distribución urbana y las fuertes externalidades negativas que genera, ha venido posponiéndose sine die, hasta haber alcanzado el punto donde ni social, ni económica, ni medio ambientalmente, es posible seguir postergando la intervención decidida de la misma.

El elevado peso que la distribución juega proporcionalmente en la movilidad global, tanto en términos cuantitativos como especialmente en cuanto a los inconvenientes que genera, hace que resulte incoherente afrontar procesos de implantación de movilidad sostenible sin abordar, simultánea y prioritariamente, la optimización de la distribución urbana y su transformación en una actividad igualmente sostenible.

Se ha realizado un **aforo** de las plazas de **carga y descarga** existentes en cada núcleo de población a través del trabajo de campo. En los siguientes mapas se presenta su distribución espacial.

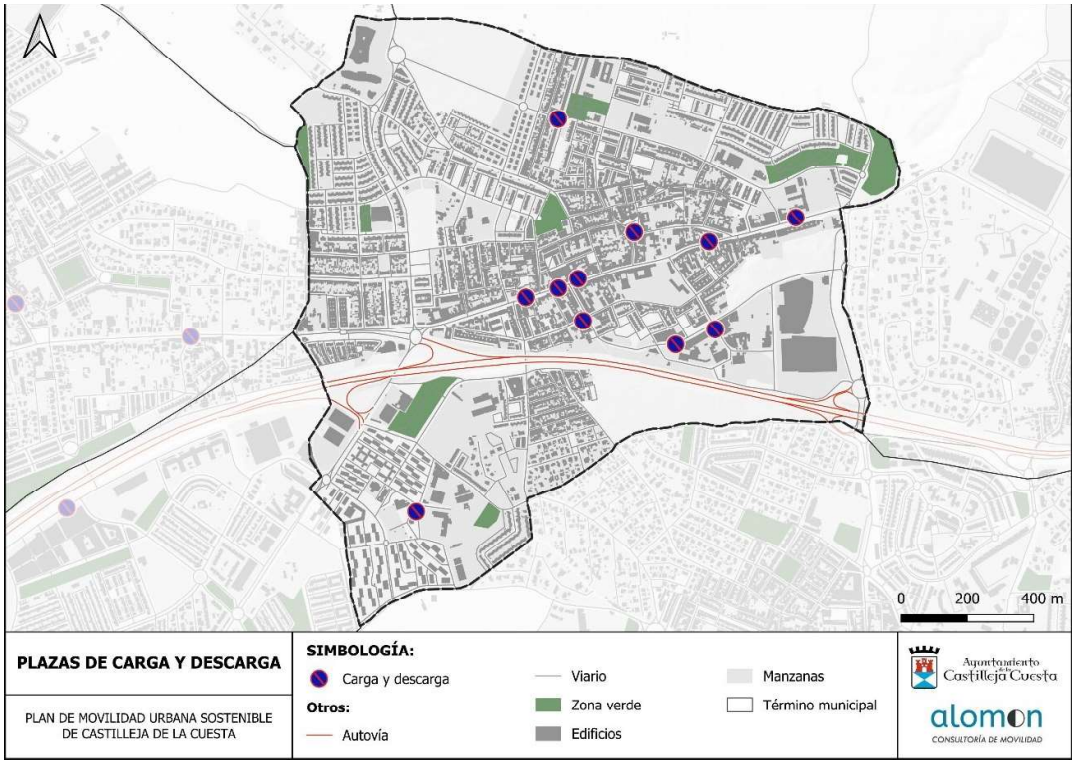


Ilustración 28. Plazas de carga y descarga localizadas en el municipio.
Fuente: Elaboración propia.

En total se han inventariado **10 puntos de carga y descarga**, la mayor parte localizados en la Calle Principal del municipio, donde se localiza gran número de establecimientos y servicios. Otras dos zonas de carga y descarga se localizan en el Polígono Industrial, y el resto repartidas por el municipio.

Página 201 de un total de 575
Página 101 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Plazas para Personas con Movilidad Reducida

Se ha realizado de la misma forma un inventario de las PMR o plazas para personas con movilidad reducida. Las **PMR** son aparcamientos destinados al estacionamiento de personas que tengan reconocida alguna discapacidad y cuenten con su identificación correspondiente.

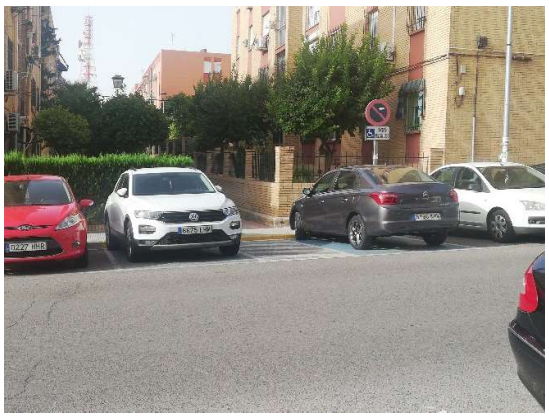
A diferencia de las plazas de aparcamiento convencionales, las plazas PMR constan de **dos áreas bien diferenciadas**, las cuales son las que dotan de un carácter particular este tipo de estacionamiento:

- **Zona de Transferencia:** Esta área tiene como objetivo garantizar que el paso de cualquier individuo con movilidad reducida ya sea del vehículo al espacio público en sentido contrario, se lleve a cabo en condiciones de seguridad y confort óptimas. Es por este motivo que, al tratarse de un espacio contiguo a la zona de estacionamiento, las plazas PMR sean de unas dimensiones mayores que las convencionales.
- **Zona de Estacionamiento:** Espacio destinado al estacionamiento de vehículos, esta zona es igual al resto de plazas de aparcamiento convencionales.

El área de estacionamiento de las plazas PMR, no se encuentra aislado, sino que claramente debe estar bien comunicado con el itinerario peatonal accesible más próximo a ella, para poder así garantizar una comunicación de calidad entre ambos espacios, generando de esta forma una accesibilidad universal y de calidad.

En este sentido, se ha detectado que pese a existir PMR en el municipio, algunas de estas no cuentan con las **características necesarias** para su correcto funcionamiento. En el reportaje fotográfico se muestran algunas de las plazas inventariadas, donde se destaca:

- Diferentes formas de señalizar los estacionamientos.
- La falta de zona de transferencia.
- Falta de rebaje o zonas que conecten con el itinerario peatonal.



Avenida Juan Carlos I



Calle Real

Página 202 de un total de 575
Página 102 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Calle de Enmedio



Calle Convento

En el municipio se han localizado, según el inventario realizado en las principales vías, un **total de 26 plazas**, las ubicaciones de las PMR se detallan en el siguiente mapa.

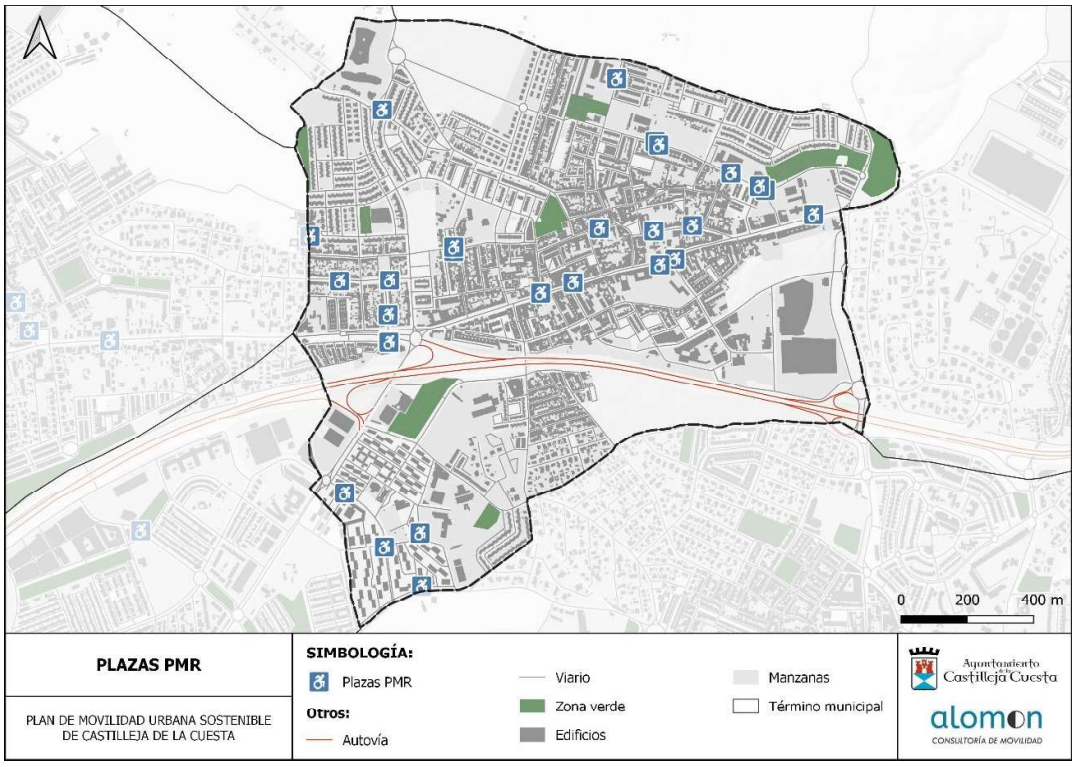


Ilustración 29. Ubicación de las plazas PMR.
Fuente: Elaboración propia.

Página 203 de un total de 575
Página 103 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.9. Aspectos medioambientales

Los aspectos ambientales a tener en cuenta son la **Calidad del aire** del municipio y la **Huella de carbono** del mismo, pudiendo verse estos mejorados con la implantación de un PMUS.

Para ello, en este apartado se desglosan los diferentes contaminantes emitidos a la atmósfera por los sectores de actividad que conforman el municipio, dando más hincapié a los emitidos por el tráfico rodado. Y, por otro lado, la huella de carbono y su desglose por sectores.

Toda esta información se ha obtenido de la **Junta de Andalucía**, por un lado, del **Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía**, y por otro del **Inventario de emisiones a la Atmósfera de Andalucía (2003 – 2019).**

2.9.1. Calidad del aire

Según la OMS, los contaminantes que hay que tener en cuenta para determinar la calidad del aire de un lugar son los siguientes:

- Dióxido de azufre (SO2).
- Óxidos de nitrógeno (NOx).
- Micropartículas de 10 µm de diámetro (PM10).
- Micropartículas de 2,5 µm de diámetro (PM2,5).
- Plomo (Pb).
- Monóxido de Carbono (CO).
- Benceno (C6H6).
- Ozono (O3).
- Arsénico (As).
- Cadmio (Cd).
- Níquel (Ni).

Se han encontrado datos de todos ellos a excepción del Ozono, para el municipio de Castilleja de la Cuesta. Mostrándose el total de emisiones producidas en 2019 de cada compuesto en la siguiente tabla.

Emisiones totales Castilleja de la Cuesta (2019)	
Contaminante	Total
As (kg)	0,1
BC (t)	1,6
Cd (kg)	0,2
CO (t)	77,3
Ni (kg)	0,8
NOx (t)	37,7
Pb (kg)	9,1
PM10 (t)	10,6
PM2,5 (t)	9,1
SO2 (t)	0,8

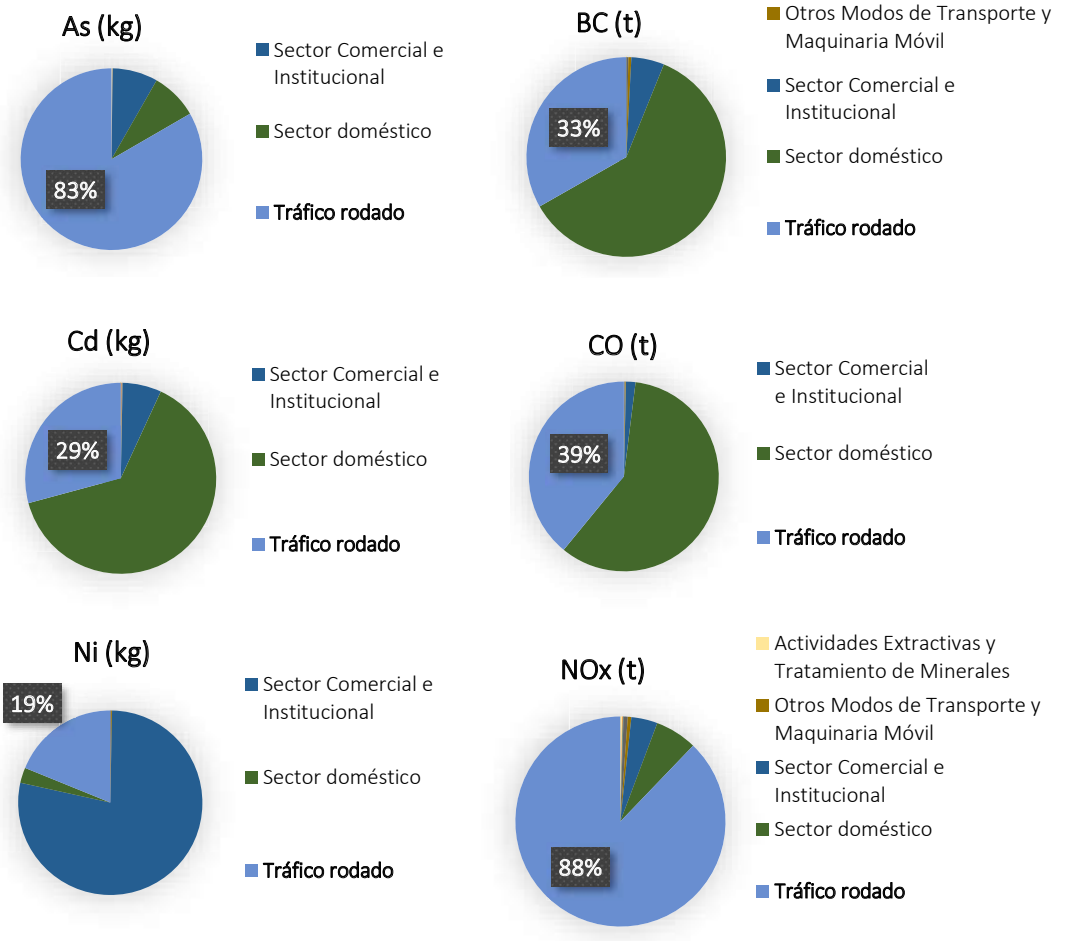
Tabla 35. Total de emisiones de cada compuesto en el año 2019.
Fuente: Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía 2003-2019.

Página 204 de un total de 575
Página 104 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Este total de cada contaminante incluye las emisiones de las siguientes actividades:

- Agricultura.
- Asfaltado de carreteras.
- Biogénicas.
- Distribución de combustibles.
- Distribución de gasolina.
- Empleo de refrigerantes y propelentes.
- Ganadería.
- Impermeabilización de tejados.
- Incendios forestales.
- Industria alimentaria.
- Maquinaria agrícola.
- Otros modos de transporte y maquinaria móvil.
- Sector comercial e institucional.
- Sector doméstico.
- *Tráfico rodado.*
- Uso de disolventes.

De los cuales, el importante en este caso es el ***Tráfico rodado***, mostrándose a continuación cual es el porcentaje de emisión para cada uno de los compuestos indicados.



Página 205 de un total de 575
Página 105 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

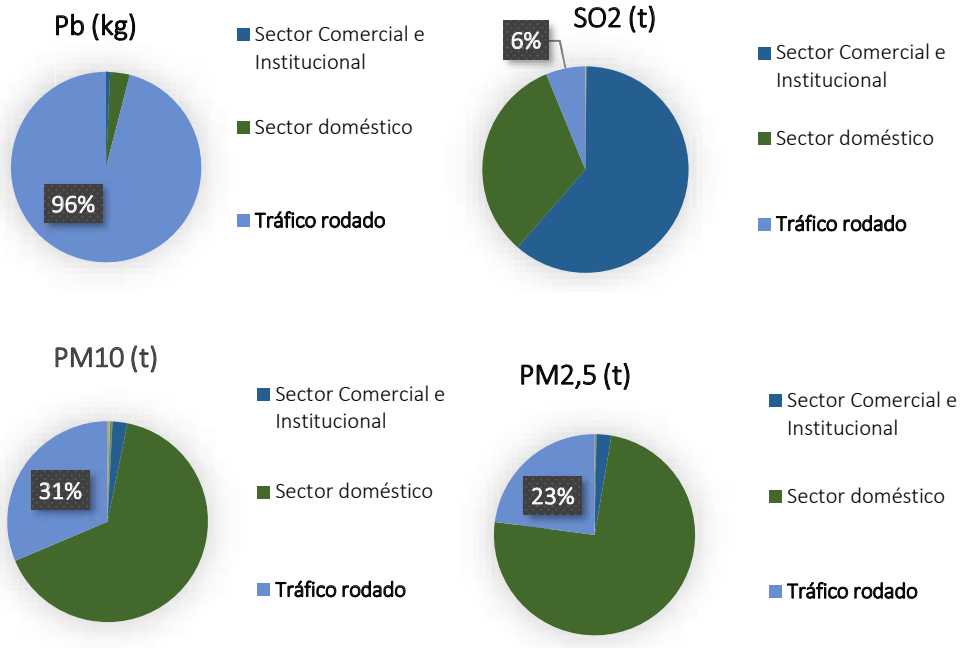


Gráfico 21. Porcentaje de cada continente emitido por el Tráfico rodado.
Fuente: Elaboración propia a partir del inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía 2003-2019.

Como se puede observar, el Arsénico (As), los Óxidos de nitrógeno (NOx) y el Plomo (Pb), son los que presentan mayores porcentajes, están por lo tanto más ligados al tráfico y son los que más se verían reducidos con la implantación de un PMUS.

Porcentaje de emisiones del tráfico rodado (2019)	
Contaminante	Tráfico rodado
As (kg)	83%
BC (t)	33%
Cd (kg)	29%
CO (t)	39%
Ni (kg)	19%
NOx (t)	88%
Pb (kg)	96%
PM10 (t)	31%
PM2,5 (t)	23%
SO2 (t)	6%

Tabla 36. Porcentaje de emisiones de cada compuesto que corresponde al tráfico rodado.
Fuente: Elaboración propia a partir del Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía 2003-2019.

Página 206 de un total de 575
Página 106 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.9.2. Huella de carbono

La Huella de carbono de un municipio permite conocer las cantidades de toneladas de CO_2 equivalentes (gases de efecto invernadero) que son emitidas a la atmósfera, y, por lo tanto, su consecuente contribución al Cambio Climático.

El siguiente gráfico muestra la evolución de la Huella de carbono de Castilleja de la Cuesta junto con el resto de los municipios del AUF de Bormujos, durante el periodo de 2005 a 2019.

Como se puede observar, a rasgos generales hay una pequeña disminución de la Huella de carbono durante el periodo de análisis, siendo en los municipios de Castilleja de la Cuesta y Bormujos donde más se aprecia. No obstante, Castilleja en comparación con el resto de los municipios presenta la segunda mayor Huella de carbono, siendo esta de 51.603 t CO2-eq en 2019.

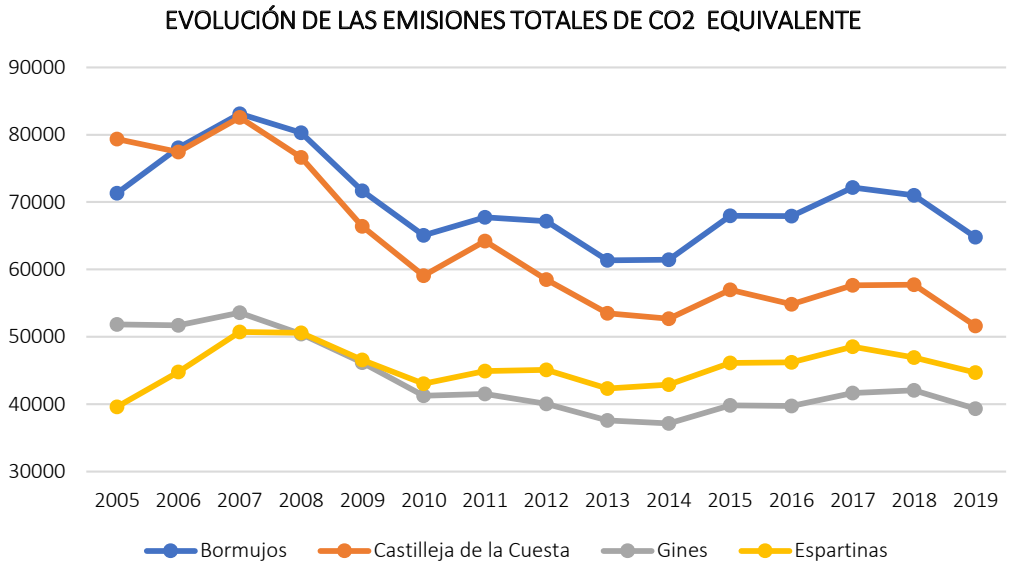


Gráfico 22. Evolución de las emisiones de CO_2 equivalente en los municipios pertenecientes al AUF de Bormujos, desde 2005 hasta 2019.
Fuente: Elaboración propia a partir del Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía.

En la siguiente gráfica se han desglosado las emisiones de CO_2 equivalente del año 2019 entre los diferentes sectores que las producen en el municipio de Castilleja de la Cuesta. De tal forma, se puede apreciar que los sectores que mayor Huella de carbono producen son el **Consumo eléctrico** con un **32%** y el **Transporte** en primer lugar con un **41%.**

Esto indica que, con la adecuada implantación de un PMUS, el porcentaje del sector Transporte debería de verse reducido y por lo tanto la Huella de carbono del municipio disminuiría.

Página 207 de un total de 575
Página 107 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

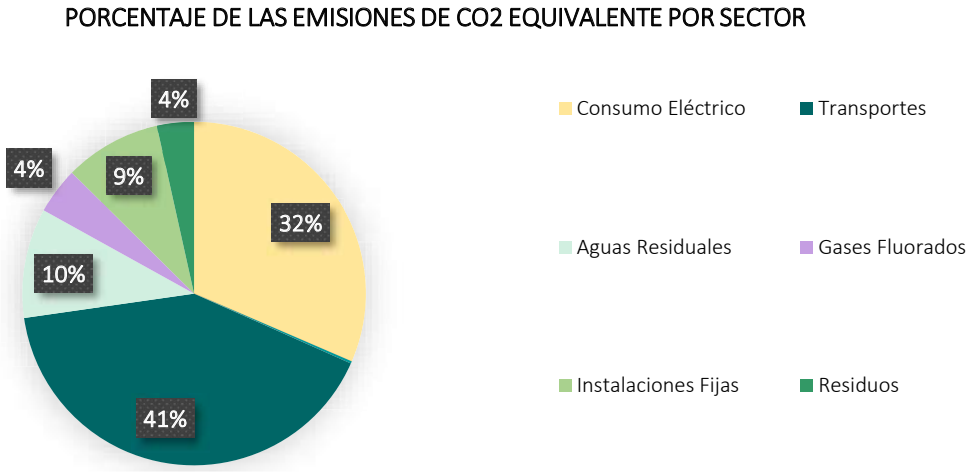


Gráfico 23. Porcentaje de las emisiones de CO_2 equivalente correspondiente a cada sector, para el municipio de Castilleja de la Cuesta (2019).
Fuente: Elaboración propia a partir del Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía.

2.10. Diagnóstico de la movilidad

2.10.1. La movilidad en Castilleja de la Cuesta

Caracterización sociodemográfica:

- GÉNERO:

De la muestra analizada se han encuestado más mujeres que hombres, con un 65% femenino, frente a un 35% masculino.

Género	
Femenino	65%
Masculino	35%
Total	100%

Tabla 37. Género de los encuestados.

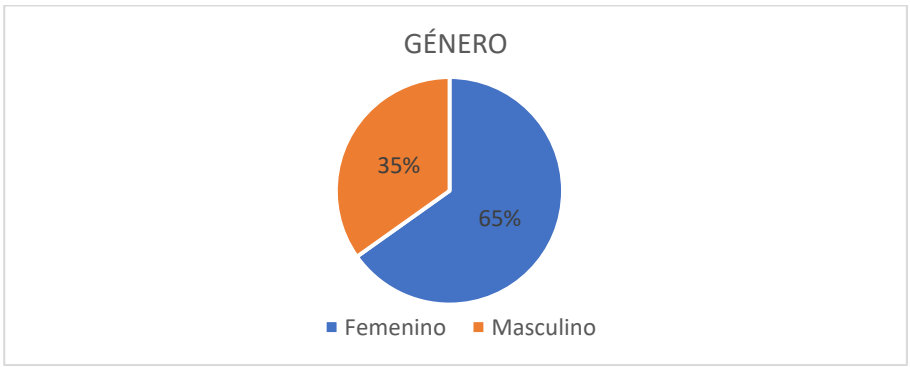


Gráfico 24. Género de los encuestados.

- EDAD

La muestra se ha dividido en cuatro franjas de edad, de las cuales la más numerosa corresponde con las edades comprendidas entre los 30 y los 49 años.

Página 208 de un total de 575
Página 108 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Edad	
De 30 a 49 años	43%
De 50 a 64 años	33%
De 65 o más años	12%
De 16 a 29 años	12%
Total	100%

Tabla 38. Edad de los encuestados.

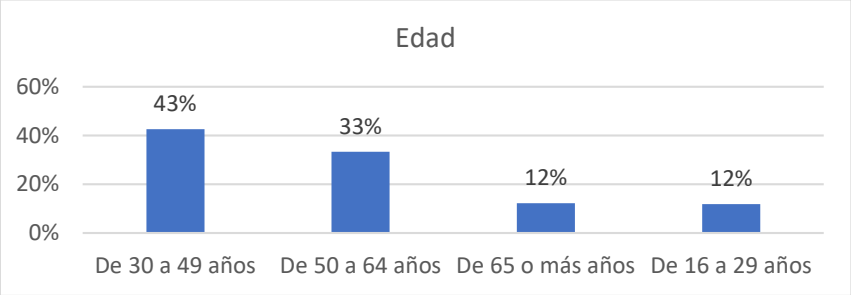


Gráfico 25. Edad de los encuestados.

- PROCEDENCIA

La gran parte de los encuestados son residentes de Castilleja de la Cuesta (un 95% del total), mientras que el 4 % son personas no residentes, y el 1% restante turistas.

Procedencia	
Residente Castilleja de la Cuesta	95%
No residente	4%
Turista	1%
Total	100%

Tabla 39. Procedencia de los encuestados.

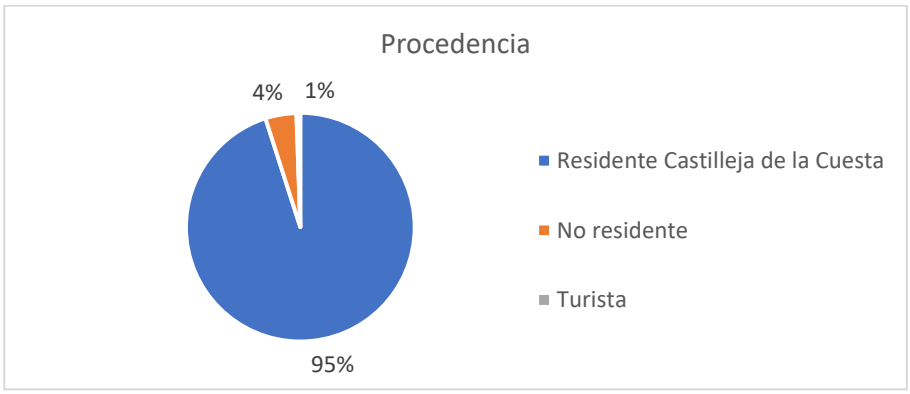


Gráfico 26. Procedencia de los encuestados.

- ZONA O BARRIO DE RESIDENCIA

Analizando los datos de barrios y zona de residencia, observamos que el 30% de los encuestados, reside en la zona 3, o casco histórico. Tras esta zona, la zona 1 (23%), y la zona 2 (21 %), son las siguientes más pobladas.

Página 209 de un total de 575
Página 109 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Barrio-Zona	
Zona 3: Casco Histórico	30%
Zona 1: Puerta Castilleja, El Solís, el Valle, Barrio Obrero y Pueblo Rocío	23%
Zona 2: Altos de Castilleja, Inmaculada, Aljaportil, Los Pintores y San Francisco Javier	21%
Zona 5: Nueva Sevilla	19%
Zona 6: El Faro, Valdovina y Las Almenas	5%
Zona 4: P.I. Virgen de Loreto, Airesur	2%
Total	100%

Tabla 40. Zona o barrio de residencia de los encuestados.

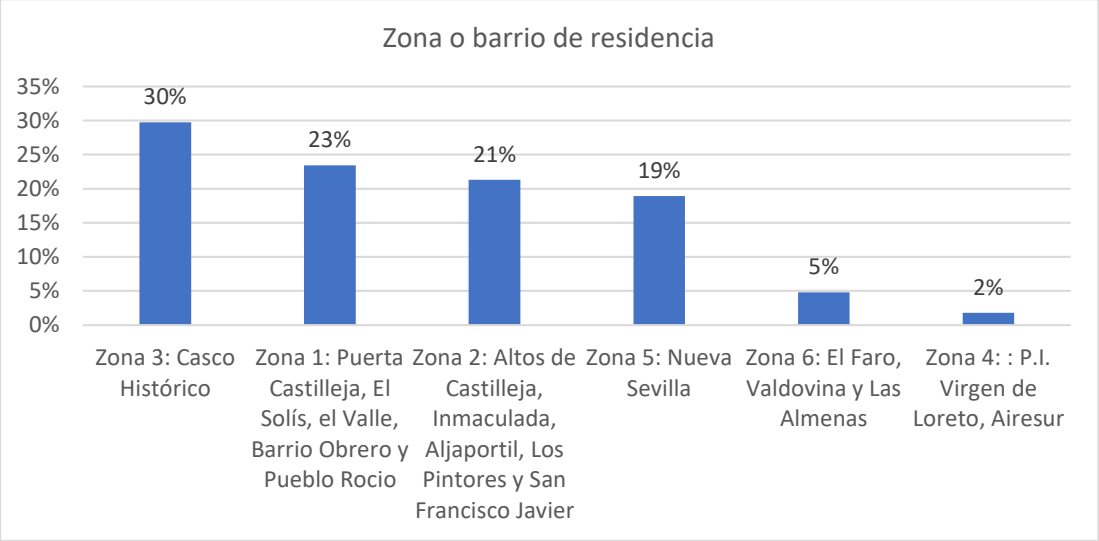


Gráfico 27. Zona o barrio de residencia de los encuestados.

- OCUPACIÓN:

Analizando la ocupación de los encuestados, casi la mitad, el 48%, son trabajadores por cuenta ajena, seguido por un 13 % de los encuestados jubilados, y en tercer lugar un 9% de desempleados. La distribución completa atendiendo a la ocupación es:

Ocupación	
Trabajador cuenta ajena	48%
Jubilado/incapacitado	13%
Desempleado	9%
Trabajador cuenta propia	8%
Trabaja en el hogar	8%
Estudia y trabaja	6%
Estudiante	5%
Otro	4%
Total	100%

Tabla 41. Ocupación de los encuestados.

Página 210 de un total de 575
Página 110 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

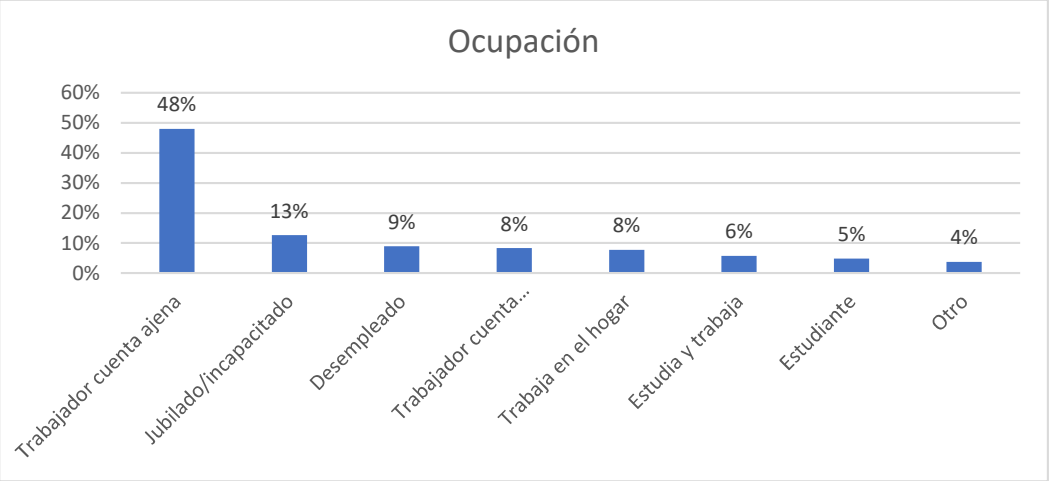


Gráfico 28. Ocupación de los encuestados.

- MODALIDAD TRABAJO

El tipo de empleo más común dentro de los encuestados es el trabajo presencial, con un 81%, seguido del trabajo híbrido (15%), y el telemático, con tan solo un 5%.

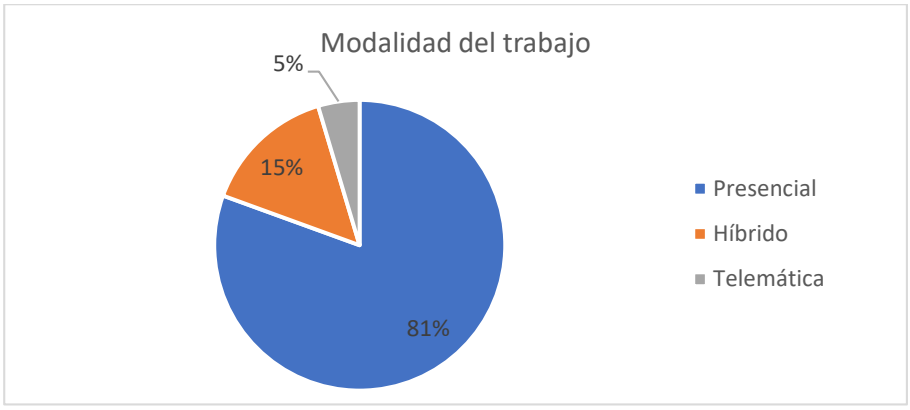


Gráfico 29. Modalidad de trabajo de los encuestados.

- TAMAÑO HOGAR:

Encontramos tamaños de hogar muy variados entre los encuestados. Los hogares con 4 miembros son los más comunes, con un 36% de los encuestados, seguidos de hogares con 3 miembros (28%), y de 2 miembros (20%). A continuación, vemos la distribución completa según el tamaño de hogar.

Tamaño de hogar	
4 miembros	36%
3 miembros	28%
2 miembros	20%
5 o más miembros	10%
1 miembro	4%
Individual	3%
Total	100%

Tabla 42. Tamaño de hogar de los encuestados.

Página 211 de un total de 575
Página 111 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

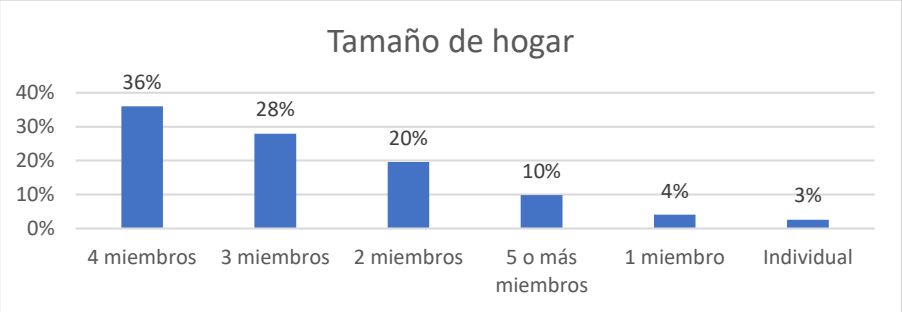


Gráfico 30. Tamaño del hogar de los encuestados.

- DISPONIBILIDAD CARNET CONDUCIR

El 81 % de los encuestados poseen tanto carnet de conducir como coche, un 10% no dispone de ninguno de los dos, mientras que el otro 10 % restante solamente posee uno de ellos.

Carnet de conducir/coche	
Tengo ambos.	81%
No tengo ninguno	10%
Tengo carnet, pero no coche.	8%
Tengo coche, pero no carnet.	2%
Total	100%

Tabla 43. Disponibilidad carnet de conducir y coche de los encuestados.

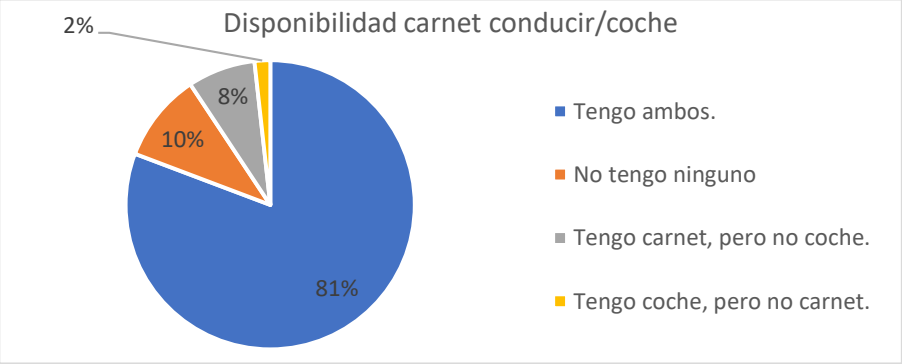


Gráfico 31. Disponibilidad de carnet de conducir/ coche.

- N.º VEHÍCULOS:

Asimismo, se ha caracterizado el número de vehículos en cada hogar siendo 2 vehículos la respuesta más frecuente con un 44% de los encuestados. La distribución completa atendiendo al número de vehículos por hogar es:

N.º de vehículos	
2 vehículos	44%
1 vehículo	34%
3 vehículos	12%
Ninguno	5%
4 o más vehículos	5%
Total	100%

Tabla 44. N.º de vehículos de los encuestados.

Página 212 de un total de 575
Página 112 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

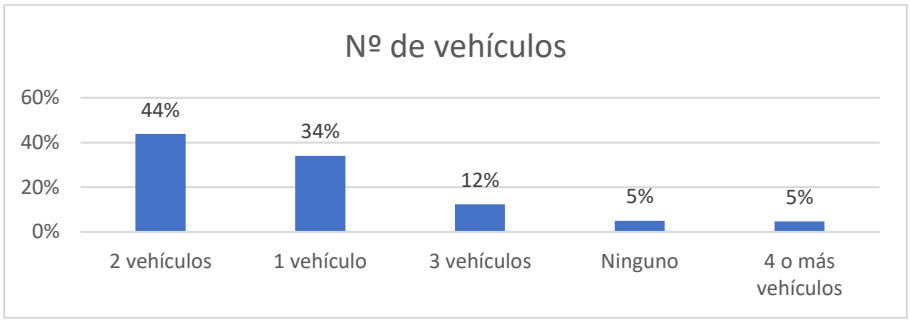


Gráfico 32. N.º de vehículos de los encuestados.

- DISCAPACIDAD:

El 91% de los encuestados no presentan ningún tipo de discapacidad, frente al 9% que sí.

Discapacidad	
No	91%
Sí	9%
Total	100%

Tabla 45. Discapacidad de los encuestados.

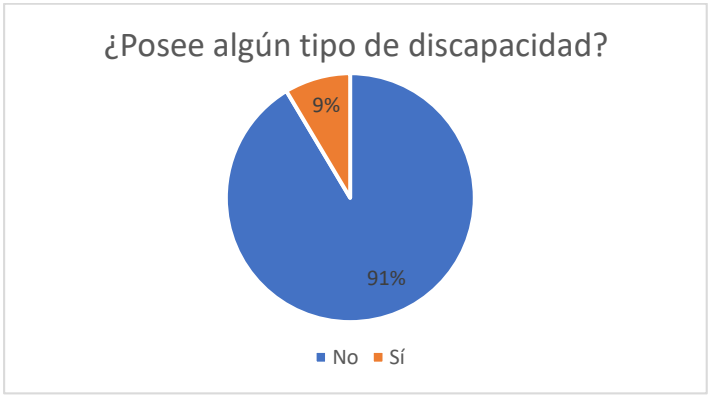


Gráfico 33. Discapacidad de los encuestados.

- TIPO DISCAPACIDAD:

Destacan las discapacidades motoras con un 41 %, así como los usuarios en sillas de ruedas (17%), discapacidades visuales (14%) y auditivas (3%).

Tipo discapacidad	
Discapacidad motora	41%
Otro	24%
Usuario silla de ruedas	17%
Discapacidad visual	14%
Discapacidad auditiva	3%
Total	100%

Tabla 46. Tipo de discapacidad de los encuestados.

Página 213 de un total de 575
Página 113 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

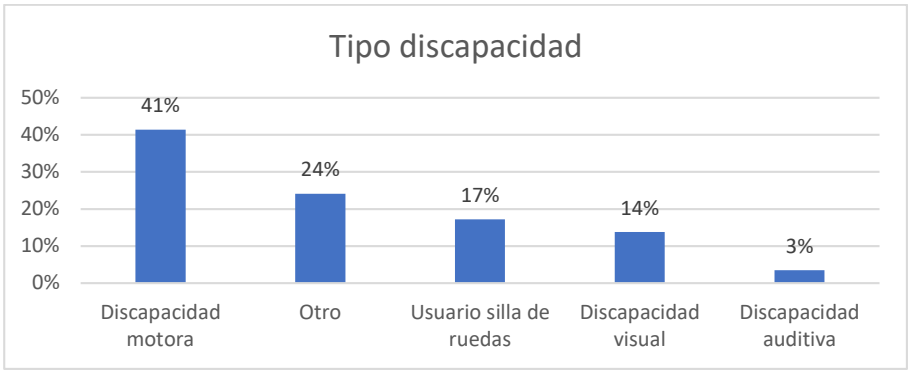


Gráfico 34. Tipo de discapacidad.

- TARJETA DISCAPACIDAD

Un 66% de los encuestados con discapacidad, poseen tarjeta, mientras que el 34 % no.

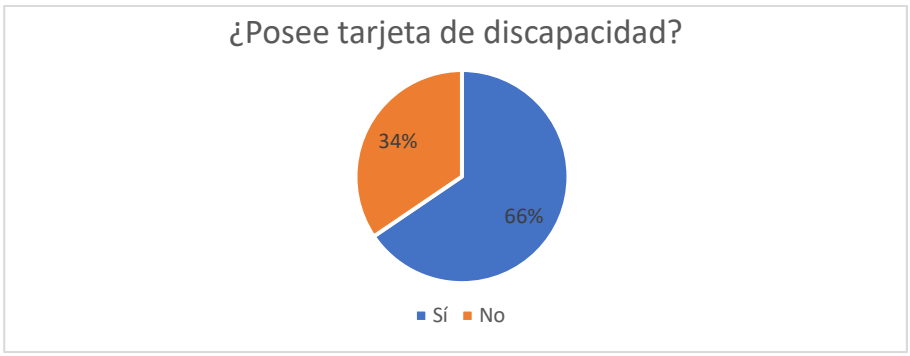


Gráfico 35. Tarjeta de discapacidad.

Pautas de movilidad

Se establece una diferencia entre los desplazamientos con los municipios colindantes, y los desplazamientos interiores dentro del municipio de Castilleja.

- Origen / Destino.

El origen principal de la mayoría de los encuestados es Castilleja de la Cuesta, con un 87%, seguido de Sevilla con un 5%. Estos desplazamientos, tienen su final en dos destinos principales, que son Sevilla, con un 50% de los desplazamientos terminan allí, y en segundo lugar Castilleja de la cuesta, con un 31%.

Página 214 de un total de 575
Página 114 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

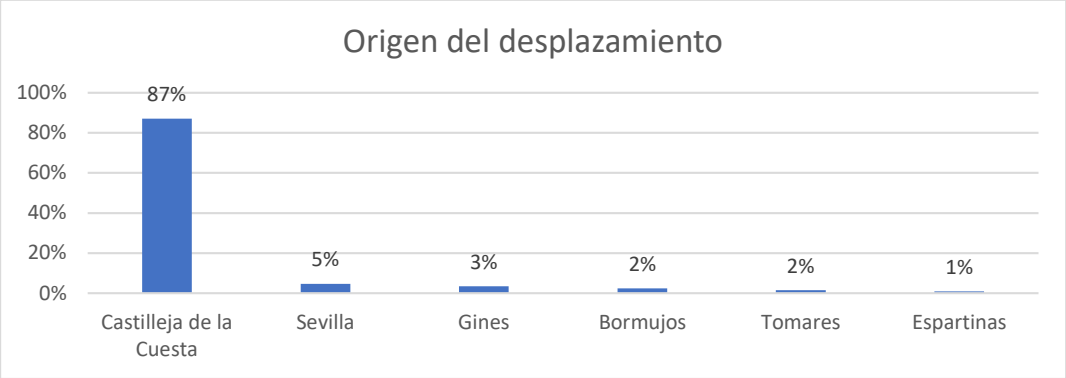


Gráfico 36. Origen del desplazamiento.

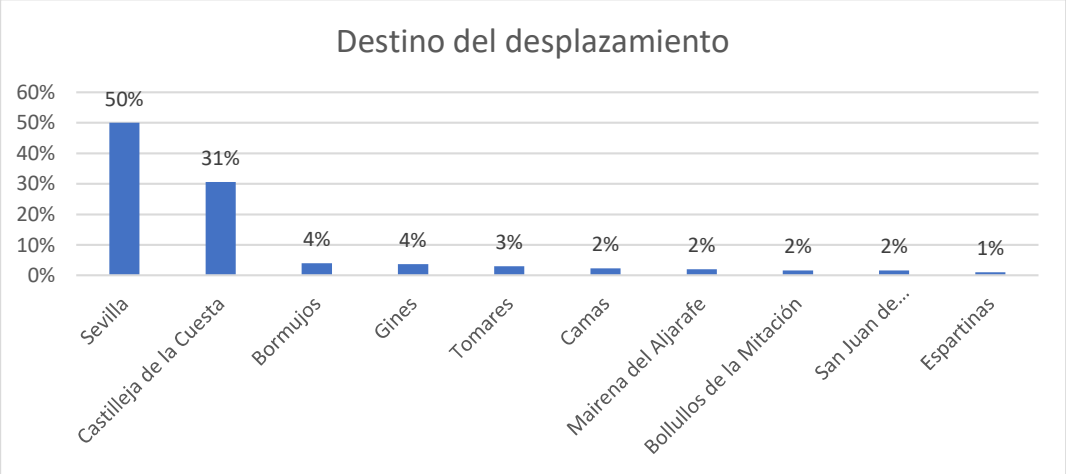


Gráfico 37. Destino del desplazamiento.

- Origen / Destino Interior municipal de Castilleja de la Cuesta.

En estas tablas observamos como dentro del municipio de Castilleja, la mayor parte de los trayectos tienen como origen la zona 3, o Centro Histórico (30%), seguido de cerca por la zona 1 (26%) y la zona 2 (21%) de los datos.

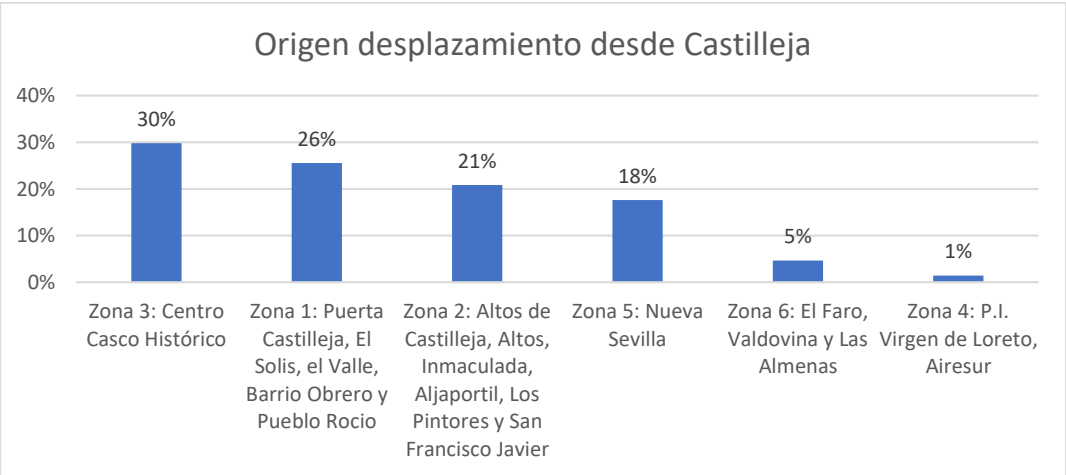


Gráfico 38. Origen del desplazamiento desde Castilleja.

Página 215 de un total de 575
Página 115 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

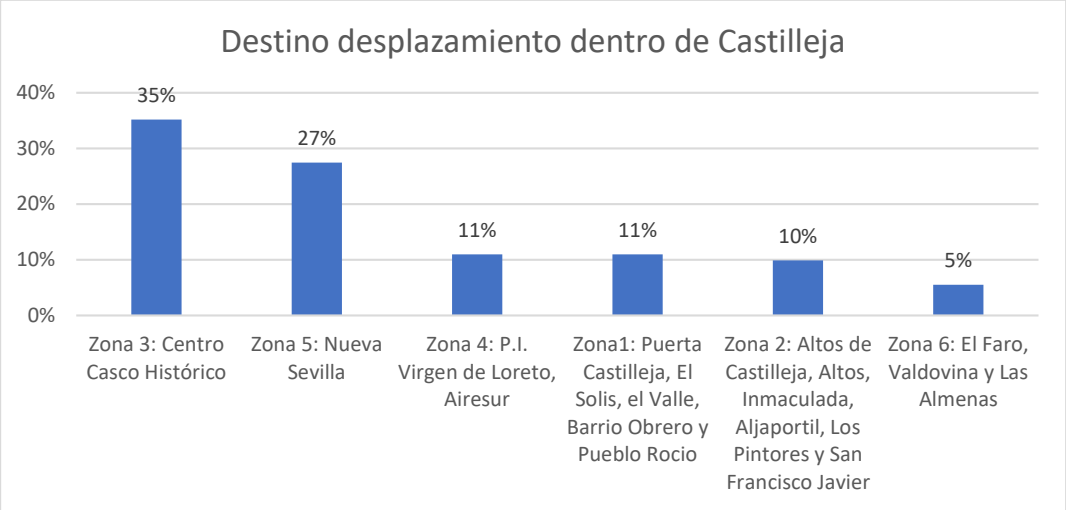


Gráfico 39. Destino del desplazamiento dentro de Castilleja.

Matriz Origen/Destino: Se han elaborado dos matrices, una que representa el comportamiento dentro del municipio de Castilleja entre diferentes zonas definidas y otra que ofrece información acerca de los movimientos con los municipios circundantes.

A continuación, se muestra la **Matriz O/D por municipios**:

O/D	Bormujos	Castilleja de la Cuesta	Mairena del Aljarafe	Sevilla	Gines	Bollullos	Camas	Espartinas	San Juan Aznalfarache	Tomares	Total	%
Bormujos	1	2	1	4							**8**	**2,71%**
Espartinas		1		1	1						**3**	**1,01%**
Gines		8		1	2						**11**	**3,72%**
Castilleja de la Cuesta	11	76	5	134	9	5	7	2	5	7	**256**	**86,77%**
Sevilla		4		9							**13**	**4,40%**
Tomares		3		1						1	**4**	**1,35%**
Total	**12**	**94**	**6**	**150**	**12**	**5**	**7**	**2**	**5**	**8**	**295**	**100%**
%	**4,06%**	**31,89%**	**2,03%**	**50,84%**	**4,06%**	**1,69%**	**2,37%**	**0,67%**	**1,69%**	**2,71%**	**100%**	

Tabla 47. Matriz Origen destino externa.

Analizando la matriz origen destino externa, lo más destacable es el gran peso que tiene la capital (Sevilla), en cuanto a atracciones de viaje se refiere. De todos los desplazamientos, el 50,84% tiene como destino Sevilla, seguido por los desplazamientos con destino Castilla de la Cuesta (31,89%). En cambio, en cuanto a generación de viajes tenemos que destacar

Página 216 de un total de 575
Página 116 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

claramente, que Castilleja de la Cuesta es el principal origen de los desplazamientos, con un 86,77%, frente el 4,4% de la capital.

O/D	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Total	%
Zona 1	5		5	1	1		12	16,43%
Zona 2		5	4	2	3	1	15	20,54%
Zona 3	2	1	8	2	4	1	17	23,28%
Zona 4				1	2		3	4,10%
Zona 5		2	5	1	12	1	21	28,76%
Zona 6	1		3		1		5	6,84%
Total	8	8	25	7	22	3	73	100%
%	10,95%	10,95%	34,24%	9,58%	30,13%	4,10%	100%	-

Tabla 48. Matriz Origen destino interna de Castilleja

La matriz origen destino interna de Castilleja de la Cuesta, revela que la zona 5 (Nueva Sevilla) es el principal polo de generación de viajes interiores. Un 28,76% de estos desplazamientos comienzan desde esta zona. Tras la zona 5, también destaca la zona 3 (Casco -Centro Histórico), con un 23,28%, y la zona 2 (Altos de Castilleja, Altos de Inmaculada, Aljaportil, Los Pintores, y San Francisco Javier), con un 20,54%.

En cuanto a los polos atractores de viajes, o destino, destaca la zona 3 (Casco Histórico), con un 34,24%, seguido por la zona 5 (Nueva Sevilla) con un 30,13%.

- Motivo del desplazamiento:

Destacan los desplazamientos motivados por temas de trabajo o negocio, con un 55% de las respuestas de encuestados. Este va seguido de motivos relacionados con asuntos propios y gestiones (13%), y de motivos relacionados con compras con un 8%.

Página 217 de un total de 575
Página 117 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

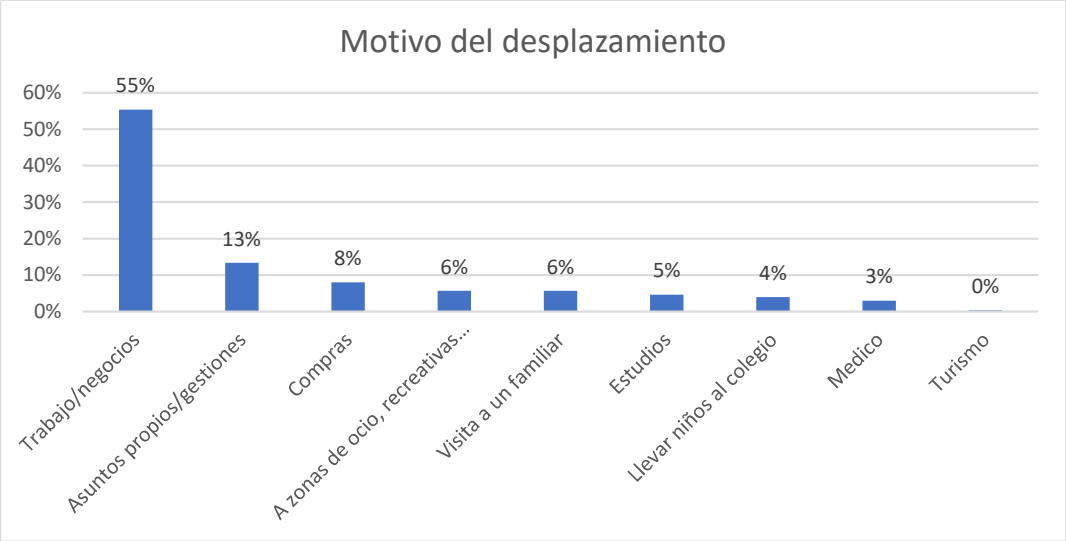


Gráfico 40. Motivo del desplazamiento.

- Frecuencia de desplazamientos:

Atendiendo a la frecuencia de los desplazamientos, observamos que casi la mitad de los encuestados, el 46%, se desplaza todos los días laborales, seguidos de aquellos que se desplazan dos o tres veces a la semana, y aquellos que lo hacen todos los días, ambos grupos con un 23% de las respuestas explotadas. La distribución completa atendiendo a frecuencia de desplazamientos es la siguiente:

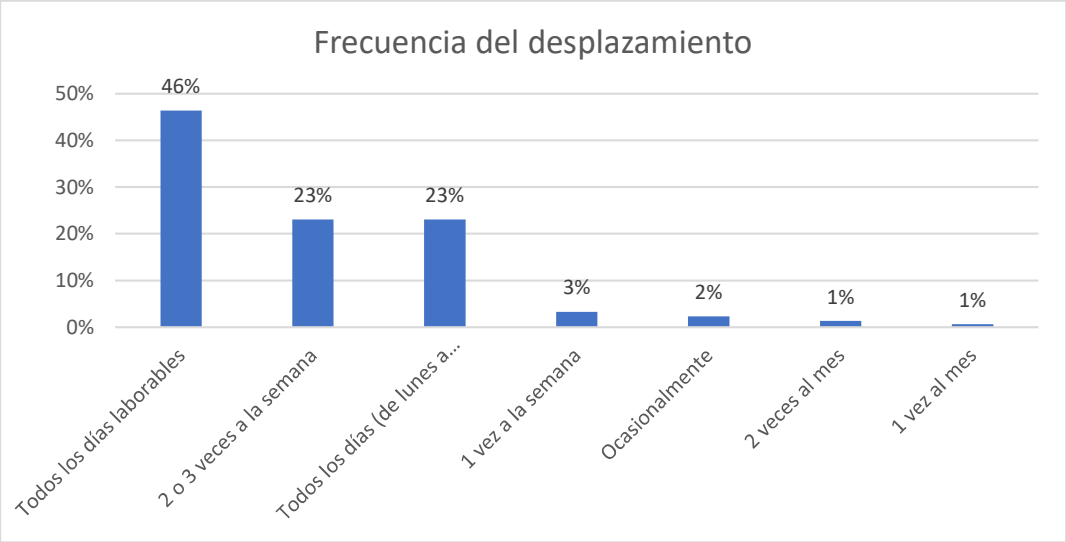


Gráfico 41. Frecuencia del desplazamiento.

- Frecuencia de desplazamientos diarios:

Se observa que realizar dos desplazamientos diarios es lo más habitual entre los encuestados, con un 43%. La distribución completa atendiendo a frecuencia de desplazamientos diarios es la siguiente:

Página 218 de un total de 575
Página 118 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

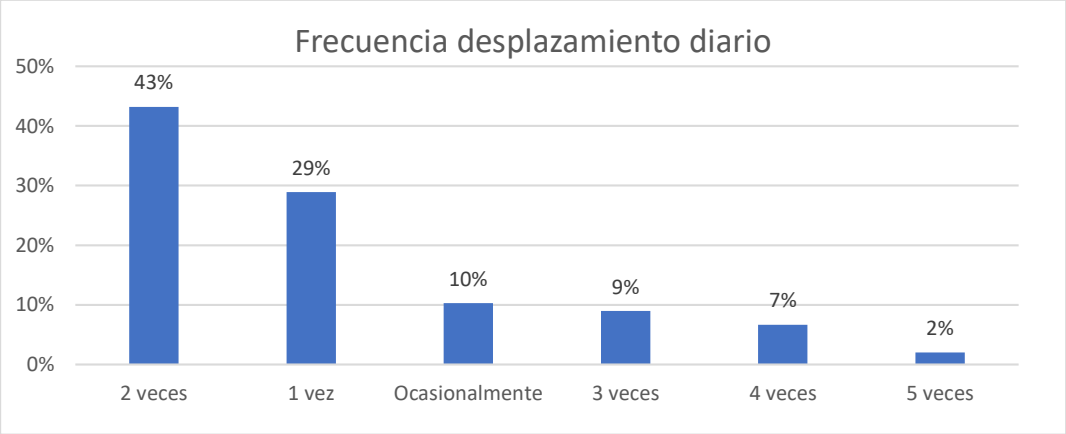


Gráfico 42.Frecuencia del desplazamiento diario.

- Etapas en el desplazamiento:

El trayecto realizado por los encuestados puede realizarse en varias etapas, lo más habitual, según el análisis es realizar una sola etapa, ya que el 72% de los encuestados seleccionan esta opción. Tras esta opción encontramos la realización de dos etapas con un 18%, y en menor medida tres etapas (7%), y cuatro etapas 1%.

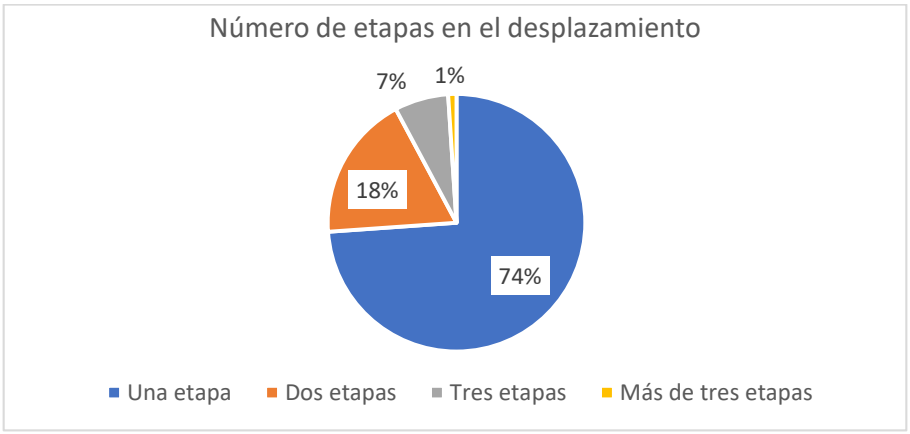


Gráfico 43. N.º etapas en el desplazamiento.

- Modos de Transporte:

Aquellas personas encuestadas que realizan una sola etapa en el viaje, suelen desplazarse en coche como conductor, un 58 % del total. Tras esta opción el ir a pie (25%), y el autobús interurbano (6%) son las siguientes alternativas.

Página 219 de un total de 575
Página 119 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

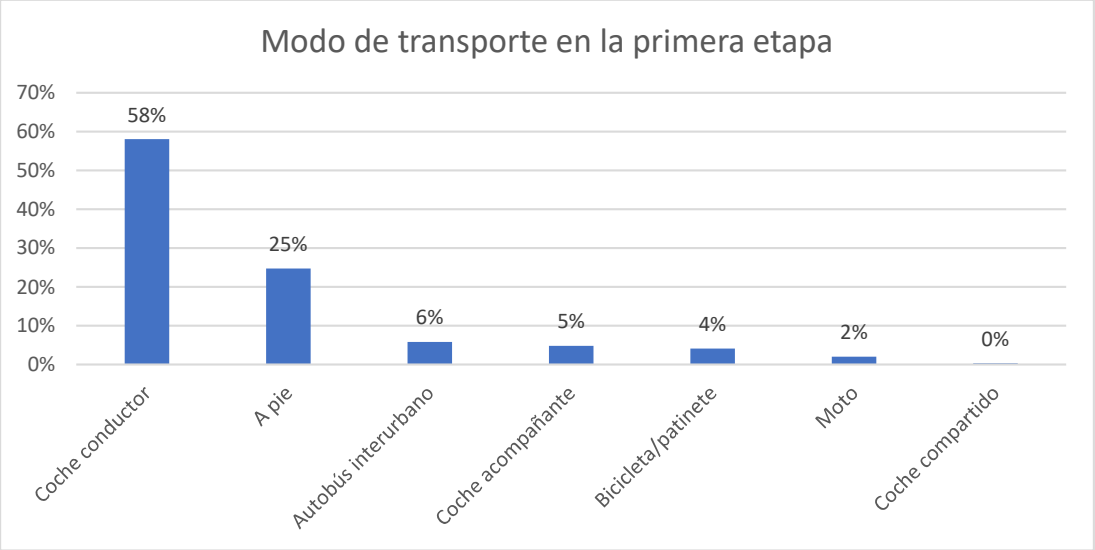


Gráfico 44. Modo transporte primera etapa.

En la segunda etapa, destacan los desplazamientos en autobús interurbano (43%), y a pie (24%), apareciendo el coche como tercera opción con el 21 %.

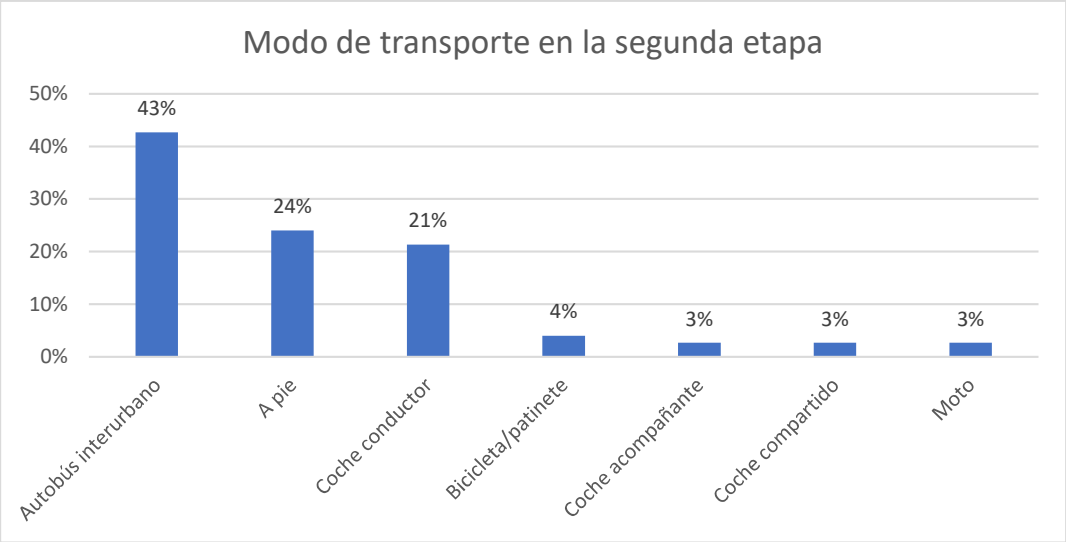


Gráfico 45. Modo de transporte segunda etapa.

En la tercera etapa de desplazamiento, sigue destacando el autobús interurbano como opción más numerosa (35%), seguido del desplazamiento a pie (26%), y desplazamientos como conductor un 17%.

Destacar que la única persona encuestada que realizó una cuarta etapa, utilizó el coche como medio de transporte.

Página 220 de un total de 575
Página 120 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

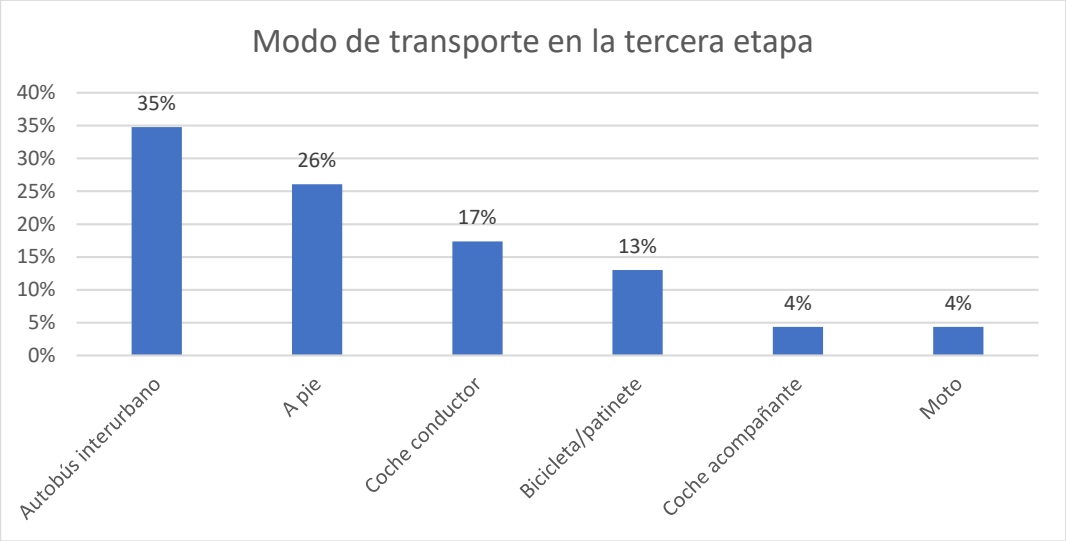


Gráfico 46. Modo de transporte tercera etapa.

- Líneas de autobús interurbano:

Destaca el uso de la línea M-160, utilizada por el 67% de los encuestados, seguida de un reparto homogéneo del resto de líneas. La distribución total atendiendo al número de línea es la siguiente:

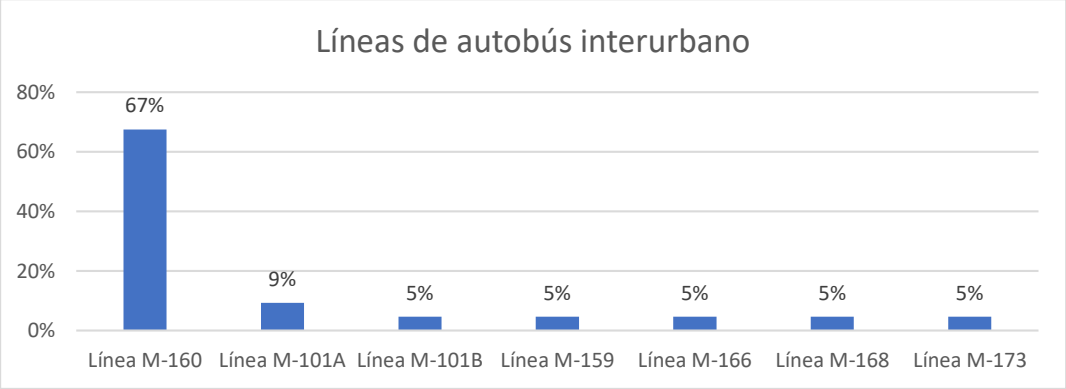


Gráfico 47. Líneas de autobús interurbano.

- Zonas de estacionamiento:

Caracterizando las pautas de aparcamiento de las personas encuestadas, se observa en la siguiente figura como el 72% de los encuestados aparca su vehículo en la calle, siendo la forma de estacionamiento más habitual, seguido del garaje privado con un 22%, y el aparcamiento público con un 5%.

Página 221 de un total de 575
Página 121 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

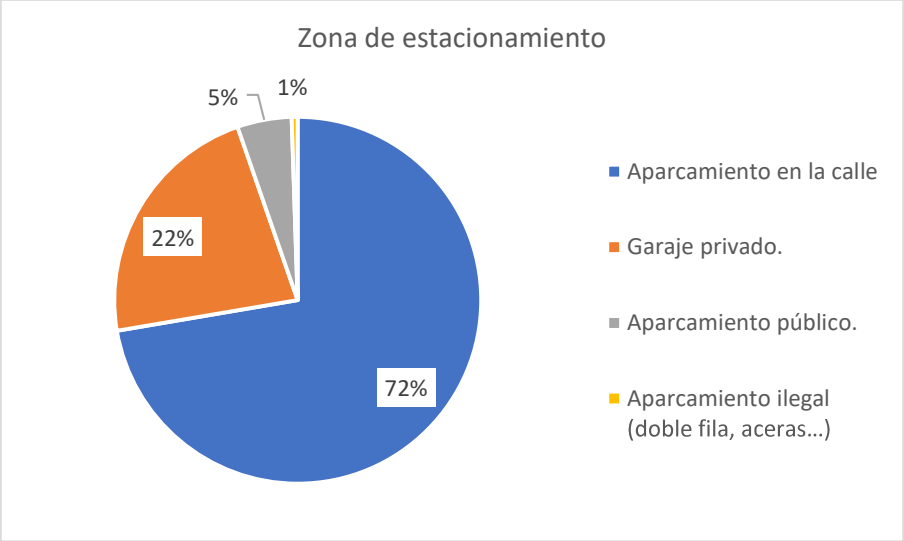


Gráfico 48. Zonas de estacionamiento.

- Motivos del no uso de vehículo privado:

Aquellos encuestados que no utilizan transporte público, no lo hacen principalmente por problemas de aparcamiento (23%), seguido por motivos de cercanía hacía el destino (20%), y por motivos económicos un 18%. El resto de los motivos aparecen en la siguiente tabla:

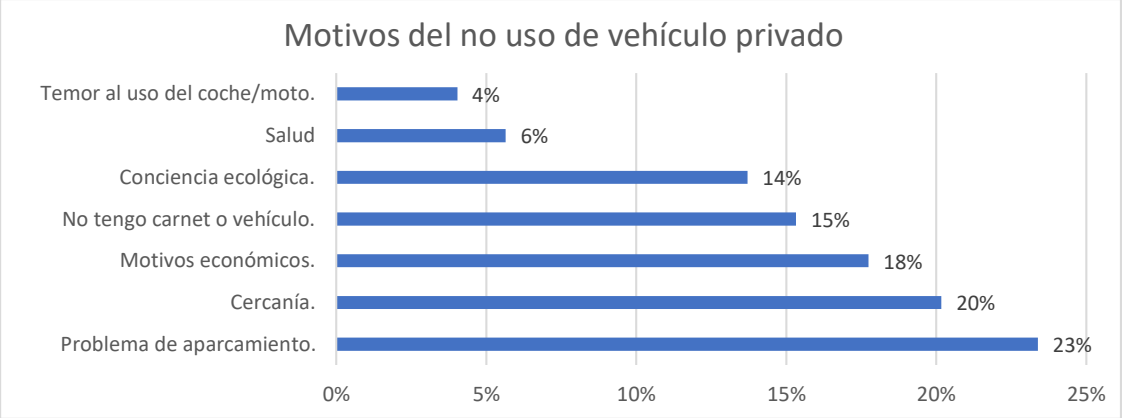


Gráfico 49. Motivos del no uso de vehículo privado.

- Motivos del uso del vehículo privado:

Como vemos en la siguiente tabla, el 40% de los encuestados utilizan el vehículo privado porque tardan menos en llegar a su destino, un 30% por comodidad, y un 28% por distancia. Los motivos completos en cuanto a uso de vehículo privado los encontramos a continuación:

Página 222 de un total de 575
Página 122 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

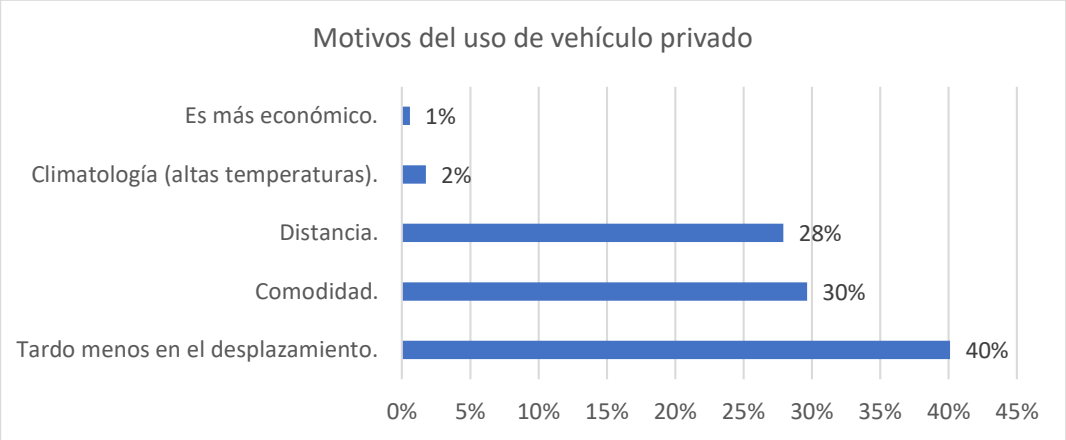


Gráfico 50. Motivos de uso del vehículo privado.

- Tiempo invertido en el desplazamiento:

Las respuestas de la encuesta nos muestran como la mayor parte de los desplazamientos, el 38% son de más de 20 minutos, seguido de trayectos de entre 11 y 15 minutos (24%), y por trayectos entre 16-20 minutos (18%).

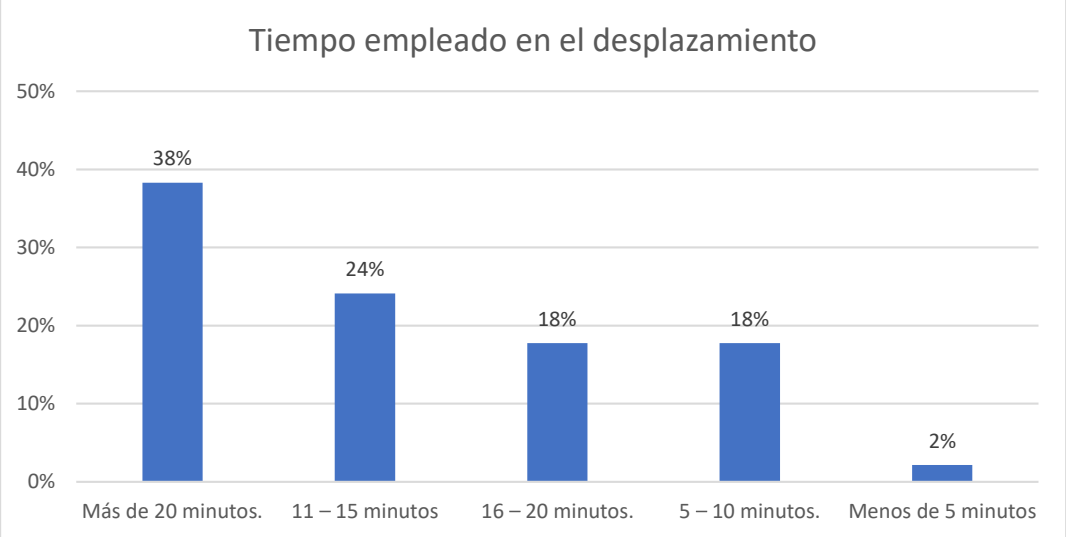


Gráfico 51. Tiempo empleado en el desplazamiento.

<u>Aspectos sobre la Movilidad Urbana del municipio:</u>

En este apartado los encuestados deben seleccionar del 1 al 5, cómo consideran que es el estado actual de la cuestión realizada dentro del municipio. Siendo el 1 la más negativa (nada), y el 5 la más positiva (mucho)

- Estacionamiento público.

El 32%, considera que el espacio para estacionar es intermedio o suficiente. Tras este porcentaje, el 24% considera el espacio disponible poco suficiente, mientras que el 19 % lo considera bastante suficiente. Destaca el 14% que lo considera muy insuficiente, frente el 11% que lo considera muy suficiente.

Página 223 de un total de 575
Página 123 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

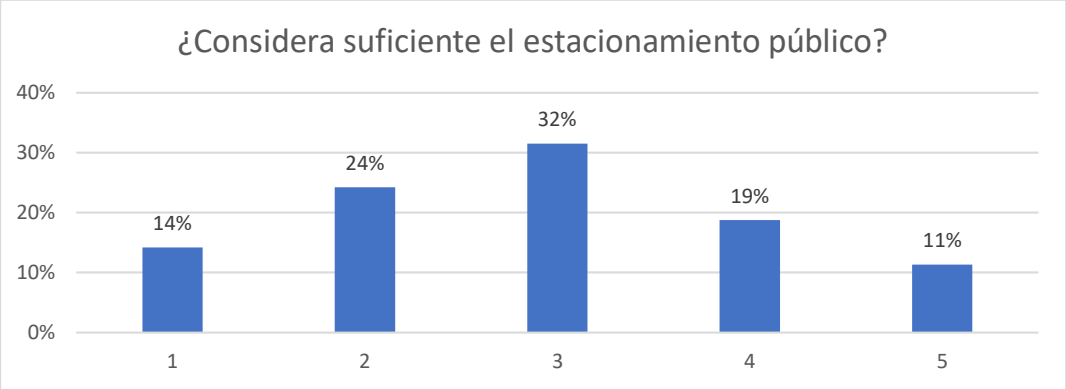


Gráfico 52. Estacionamiento público.

- Espacio Peatonal:

Según el 30% de los encuestados el espacio para caminar es suficiente, para el 23% es bastante suficiente, mientras que el 21% lo considera bastante insuficiente. Encontramos una ligera inclinación de los encuestados, que piensan que el espacio peatonal existente es suficiente.

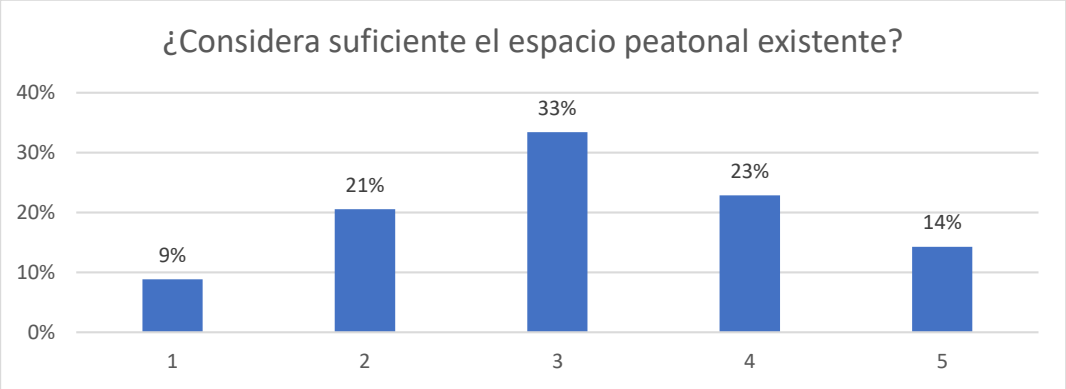


Gráfico 53. Espacio peatonal.

- Accesibilidad para personas con movilidad reducida:

La mayor parte de los encuestados indican que la accesibilidad para personas con movilidad es suficiente. No obstante, se aprecia que es más negativa que positiva. Ya que el 25% selecciona el valor 2 (bastante insuficiente) y el 19% el valor 1 (muy insuficiente.)

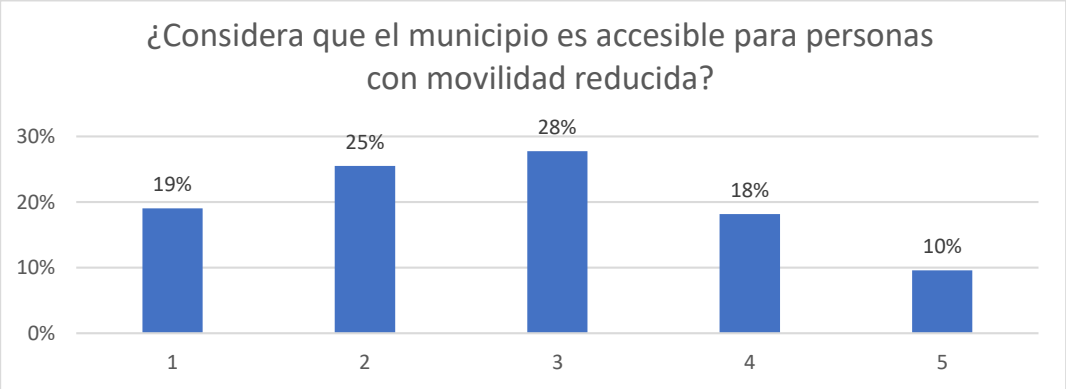


Gráfico 54. Accesibilidad personas con movilidad reducida.

Página 224 de un total de 575
Página 124 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- Transporte público (frecuencia).

Las respuestas de los encuestados muestran que la frecuencia de los autobuses es positiva. Un 28% le otorga el valor 4 (bastante suficiente), seguido del 27% que la considera suficiente, y el 19% que la considera muy positiva.

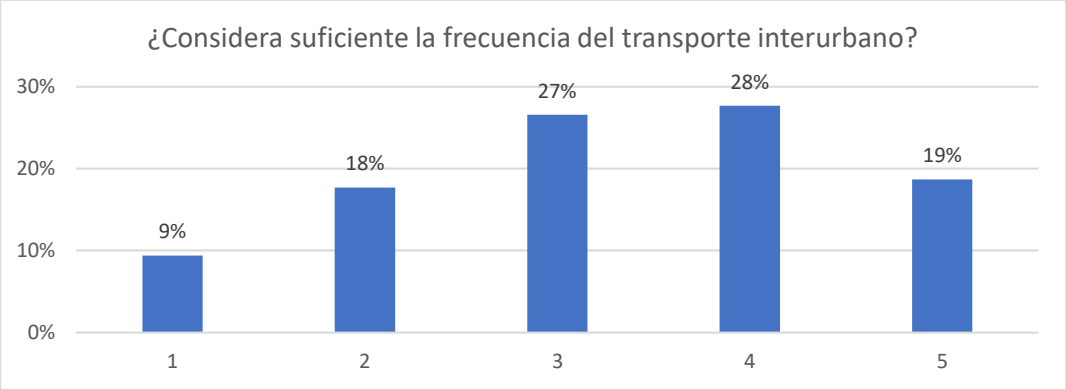


Gráfico 55. Frecuencia transporte Interurbano.

- Transporte público (puntualidad).

Según las respuestas el transporte público urbano es puntual, ya que el 64% de los encuestados se sitúan en los valores 3 y 4, lo que significa que la puntualidad es suficiente, y bastante suficiente.

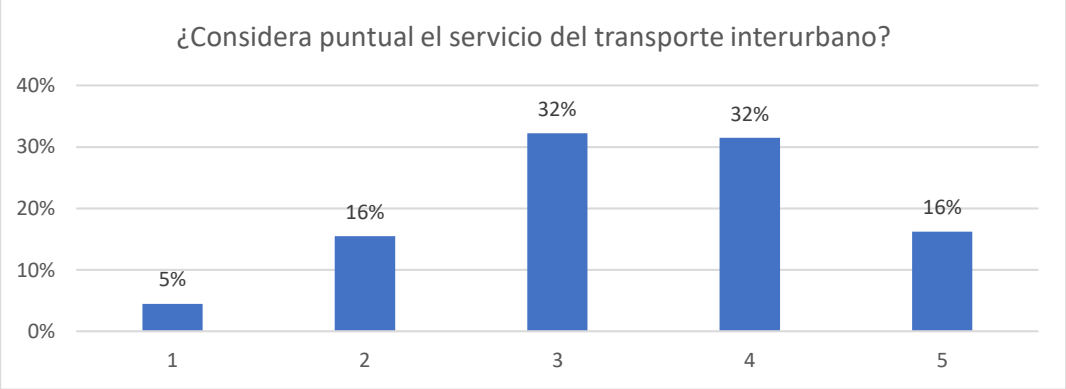


Gráfico 56. Puntualidad transporte interurbano.

- COVID 19:

La mayor parte de los encuestados, el 49% opina que el uso del transporte público ha disminuido mucho a raíz de la pandemia.

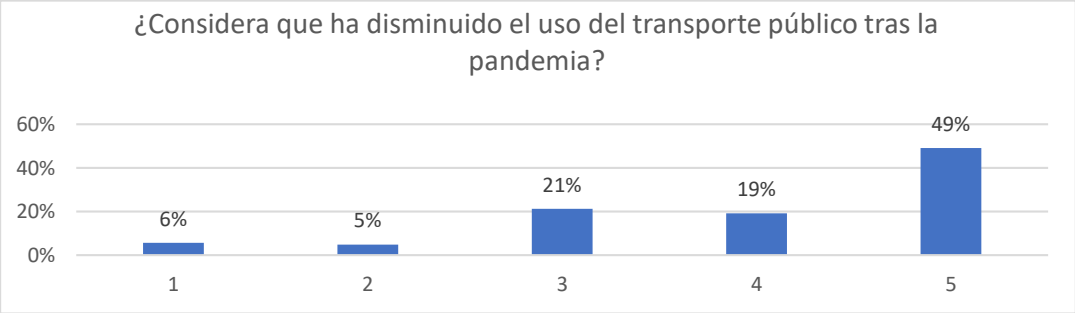


Gráfico 57. Transporte público y COVID 19.

Página 225 de un total de 575
Página 125 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- Accesibilidad (bicicletas):

La mayor parte de los encuestados consideran suficiente la accesibilidad para transporte en bicicleta con un 28%, pero observamos como el 22% considera la accesibilidad muy insuficiente, y un 25% bastante insuficiente, por lo que la accesibilidad parece más insuficiente que suficiente.

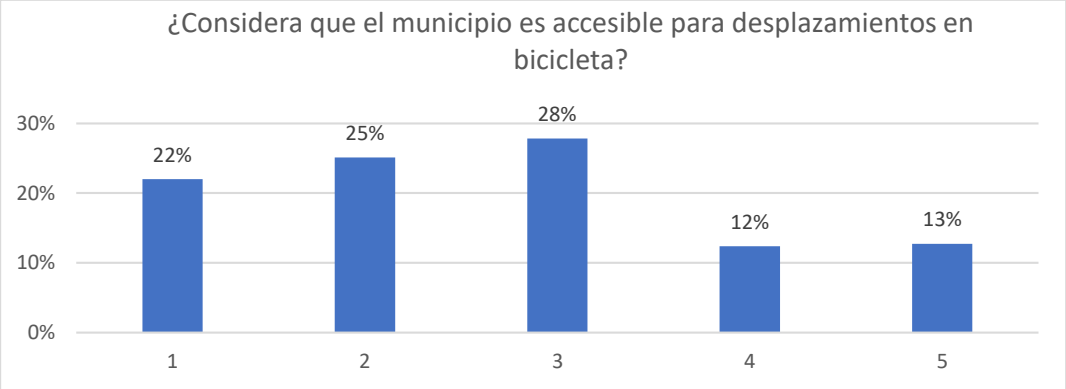


Gráfico 58. Accesibilidad en bicicleta.

- Conexiones del transporte público con municipios cercanos.

La mayor parte de los encuestados 27% consideran la conexión con otros municipios como intermedia o suficiente, frente al 22% que la consideran muy insuficiente, y el 15% que la consideran muy suficiente o positiva.

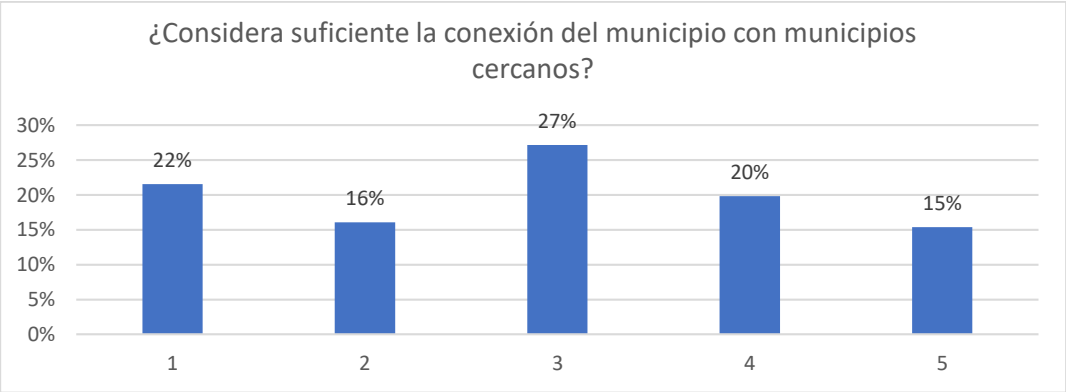


Gráfico 59. Conexión con municipios cercanos.

- ¿Cambiaria su forma de desplazamiento?

La gran mayoría de los encuestados cambiarían sus patrones de desplazamiento en el caso de que mejoraran las condiciones del transporte público según indica el 71%.

Página 226 de un total de 575
Página 126 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

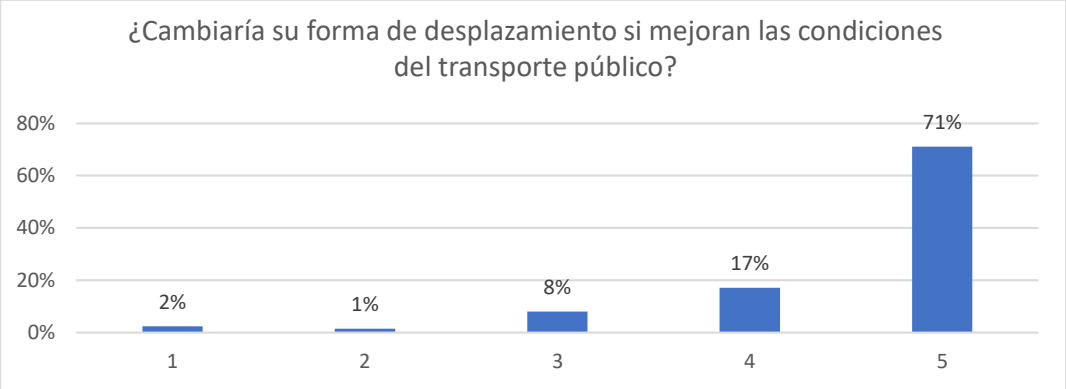


Gráfico 60. Pautas desplazamiento (Transporte público).

- ¿Cambiaría su forma de desplazamiento? (itinerarios peatonales)

Al igual que con los autobuses, las personas encuestadas cambiarían su forma de desplazamiento si se mejorasen los itinerarios peatonales, como así lo indica el 59% de las respuestas a esta pregunta.

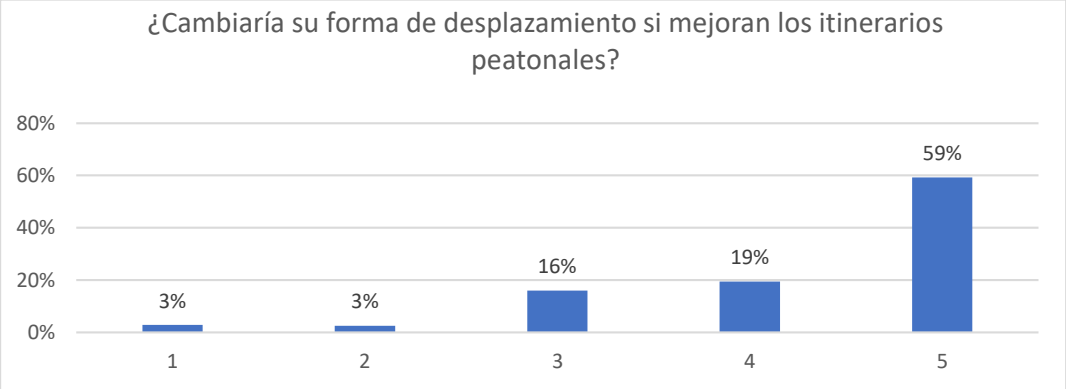


Gráfico 61. Pautas desplazamiento (itinerarios peatonales).

- Conexión del municipio con el metro:

Los encuestados consideran de gran importancia la conexión de Castilleja de la Cuesta con el metro como así indica el 92% de la muestra.

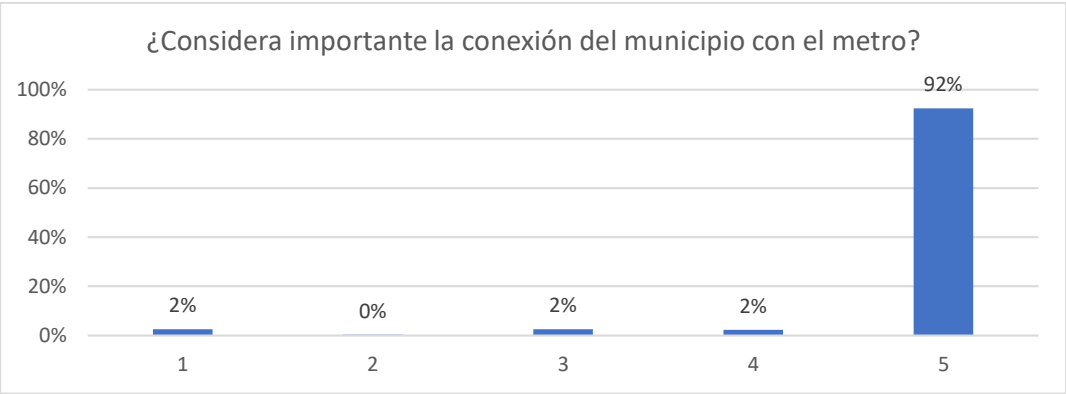


Gráfico 62. Importancia de conexión al metro.

- ¿La autovía dificulta los desplazamientos internos?:

Página 227 de un total de 575
Página 127 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

La mayor parte de los encuestados (31%) indican que sí que dificulta bastante los desplazamientos, frente al 16% que no les dificulta nada.

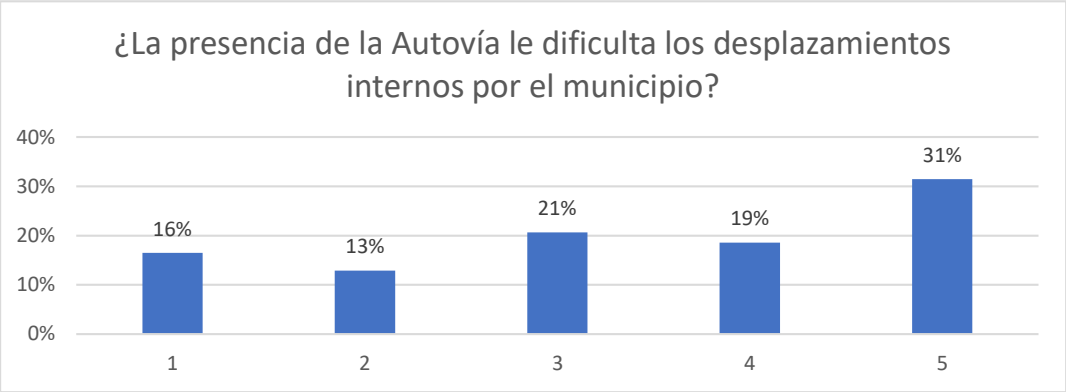


Gráfico 63. Influencia de la autovía en la movilidad.

- Conexión al metro:

El 51% de los encuestados realizaría la conexión al metro mediante la ampliación del recorrido de este, seguido por un 43% que apoya el servicio del autobús lanzadera.

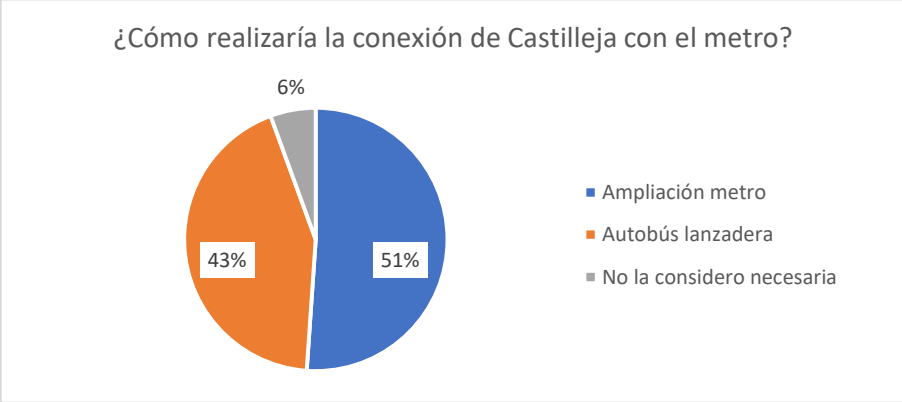


Gráfico 64. Conexión de Castilleja con el metro.

- Distancia a pie:

El 67% de los encuestados realizaría como máximo 1 km, mientras que el 27% caminaría solo 540 metros.

Página 228 de un total de 575
Página 128 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

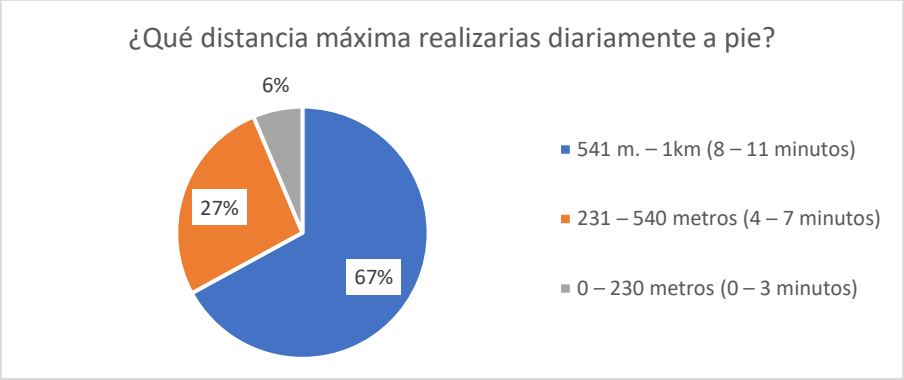


Gráfico 65. Distancia máxima a pie.

- Distancia a pie (con aparcamiento):

En el caso de que existiese un aparcamiento cómodo y accesible, el 44% de los encuestados están dispuestos a caminar entre 8-11 minutos, mientras que los que menos dispuestos a caminar, 19%, realizaría trayectos de 3 minutos como máximo.

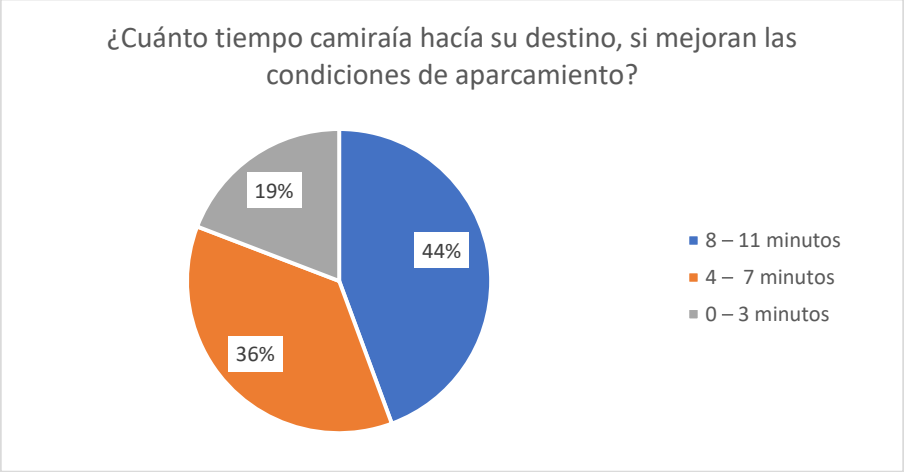


Gráfico 66. Distancia máxima a pie (aparcamiento).

- Distancia a pie (zona prioridad peatonal)

Si existiese una zona de prioridad peatonal, la gran parte de los encuestados 61% estarían dispuestos a caminar un máximo de 11 minutos.

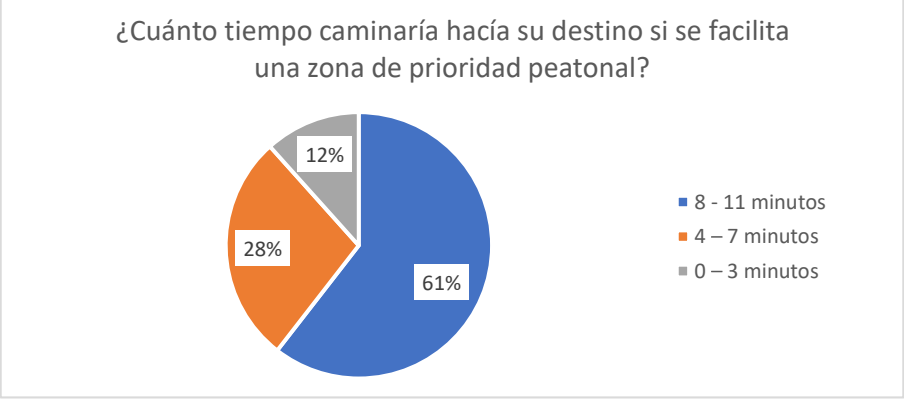


Gráfico 67. Distancia máxima a pie. (prioridad peatonal).

Página 229 de un total de 575
Página 129 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.10.2. Problemas de movilidad

Con el fin de implementar unas medidas, objetivos y fines que sean realmente acordes con la problemática y las necesidades de la ciudadanía de Castilleja de la Cuesta, se utiliza la metodología del enfoque de **Marco Lógico** (EML, USAID, 1969), siguiendo las relaciones del esquema:

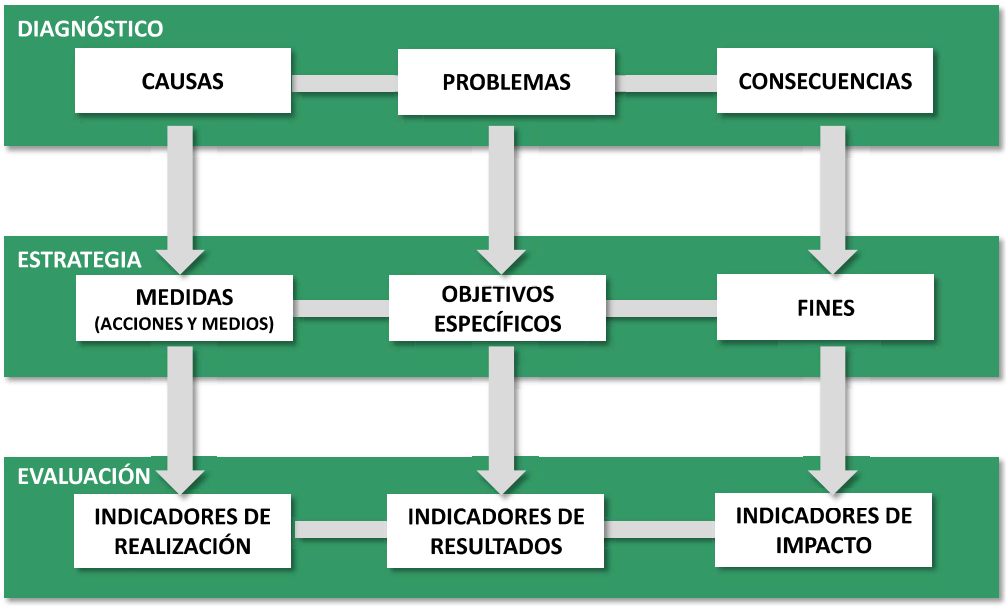


Ilustración 30. Metodología de Marco Lógico. Fuente: EML y USAID

En la etapa del diagnóstico se ha conducido un proceso de recogida de datos, análisis de factores internos y externos que afectan a la movilidad del municipio de Castilleja de la Cuesta. Desde dichos datos es posible formular los problemas públicos, así como sus efectos/consecuencias y las causas que lo han provocado.

Los **problemas públicos** se definen como: "*aquellos problemas que trascienden al ámbito privado y se transforman en una situación que afecta en forma negativa el bienestar social, el medio ambiente, la armonía social o incluso la existencia de la misma comunidad*".

La definición de los problemas públicos es la base para determinar las áreas de intervención de la política pública y la formulación de objetivos y estrategias. Los problemas públicos se detectan **partiendo de sus causas y necesidades** determinadas desde las conclusiones del diagnóstico de la situación actual.

La definición de los problemas públicos ha tenido en cuenta de los siguientes aspectos:

- Las necesidades definidas por los expertos, profesionales y actores de la movilidad extraídas durante las entrevistas realizadas en el proceso de participación pública.
- Las necesidades percibidas y expresadas por la comunidad de Castilleja de la Cuesta a través de las encuestas realizadas.

Página 230 de un total de 575
Página 130 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

NECESIDADES Y CAUSAS	PROBLEMA PÚBLICO DETECTADO	CONSECUENCIAS EN EL ÁMBITO
• **La mayoría de los residentes en Castilleja** se desplazan en coche. • **Se destina** más espacio para el coche **que para el peatón.** • **Numerosas** calles estrechas y sin acerado **adecuado, más en el centro.** • Envejecimiento de la población**, más necesidades de accesibilidad.** • Escasa infraestructura ciclista.	**Falta de accesibilidad universal**: Las **infraestructuras peatonales** no son las más adecuadas para la movilidad peatonal. **Falta de infraestructuras** adecuadas **para** el desplazamiento en **bici** y su estacionamiento	• Riesgo de accidentes. • Bajo porcentaje de desplazamientos peatonales. • Bajo porcentaje de utilización de la bicicleta en reparto modal.
• Importantes relaciones funcionales **con el resto de los municipios del AUF Bormujos (Gines y Bormujos)** • Alberga equipamientos comerciales de relevancia que atraen viajes. • El TP no cubre el total del municipio. • Infrautilización del Transporte Público Interurbano.	**Alta dependencia del automóvil** para la mayoría de los desplazamientos	• Bajo porcentaje de utilización del Transporte Publico en el reparto modal. • Contaminantes procedentes del tráfico. • Alta demanda de estacionamientos.
• **Uso intensivo del coche** para trabajo y para realizar las compras y en algunos casos para llevar a los niños al colegio. • Bajo uso de los **viajes compartidos**. • Elevado **tráfico de paso**	La costumbre de "aparcar en la puerta/aparcar en la calle" hace que las personas utilicen el automóvil para recorrer **distancias muy cortas**	• Mayor ocupación del espacio público en estacionamiento y en circulación. • Elevado consumo energético por viajero. • Baja tasa de ocupación del vehículo privado.
• **Efecto barrera de la A-49** que provoca un distanciamiento entre Nueva Sevilla- El Faro y el resto de zonas del municipio.	**Duplicidad de equipamientos y servicios** **Falta de interacción** entre los vecinos de ambas zonas **Dificultad para desplazarse** de un lado hacia otro	• Pérdida de identidad del municipio. • Sentimiento de abandono. • Creación de movilidades internas en cada zona.

Tabla 49. Problemas públicos detectadas y consecuencias para el ámbito.
Fuente: Elaboración propia.

Página 231 de un total de 575
Página 131 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.10.3. Distribución espacial de la movilidad

Para analizar la distribución espacial de la movilidad se han atendido a las fuentes principales de datos, la Encuesta Online y las Encuestas Pantalla. A través de estas dos herramientas se expone las relaciones origen-destino, es decir, los centros atractores y generadores de viajes.

Encuestas Pantalla.

Se han realizado encuestas pantalla a vehículos en varios semáforos repartidos entre Castilleja de la Cuesta, Gines y Bormujos, con el fin de analizar el conjunto del AUF Bormujos. A continuación, se describen los datos resultantes de dichas encuestas, lo que nos aproxima a la caracterización de los ciudadanos y visitantes del AUF de Bormujos.

- **Género:** en cuanto al género existe un reparto algo desplazado hacia los hombres, con un **43,5 % de mujeres y un 56,5 % de hombres.** Las cifras del censo de conductores a nivel de municipio siguen unos porcentajes parecidos, en algunos casos algo más equilibrado entre los dos géneros, siendo en Bormujos un 54% de conductores hombre y un 46% de mujeres, en Castilleja de la Cuesta serían el 56% hombre y el 44% mujeres, y por último en Gines los porcentajes de hombres y mujeres conductoras son del 53% y 47% respectivamente. Los datos de la encuesta, aunque no se puedan tomar como representación total de la población del AUF de Bormujos, presenta un papel muy similar al representado.

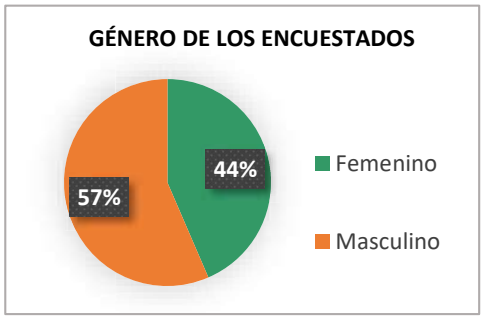


Gráfico 68. Género de los encuestados. Fuente: Encuestas pantalla.

- **Edad:** la distribución de la franja de edad de los conductores encuestados no es homogenea. La mayor parte de los encuestados (52,2%) respondían a la edad de entre 30-49 años. El siguiente grupo predominan es el de la franja entre 50-64 años (26,6%), seguido de cerca por el de 16-29 años (21,7%). Por tanto, se concluye que la mayoría de **los encuestados eran adultos**, con un porcentaje bajo de población joven.

Edad	Porcentaje
16 - 29 años	21.70%
30 - 49 años	52.20%
50 - 64 años	26.60%
Total	100%

Tabla 50. Edad de los encuestados. Fuente: Encuestas pantalla

- **Matriz Origen/Destino:** se ha elaborado, una matriz que representa el comportamiento del área del AUF de Bormujos con los alrededores y de manera interna con las distintas zonas definidas de cada municipio (Castilleja de la Cuesta, Bormujos y Gines). Esta muestra como el **15% de los viajes tienen origen en Castilleja de la Cuesta**, más concretamente en la **Zona 3** correspondiente al **Casco histórico**, destacando también Sevilla con entono a un 11%. En cuanto a los **destinos,** el 15% tiene como destino Castilleja de la Cuesta, concretamente el área del Casco histórico (Zona 3), seguida de Bormujos con un 11% (Zona central) y de Gines con un 9% (Zona 5).

Página 232 de un total de 575
Página 132 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Matriz O/D			Destino																				
			Castilleja				Gines					Bormujos											
			Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 5	Zona 6	Campus Universitario	San Judas Tadeo	San Juan de Dios	Los Álamos	Pol. Ind. Almargen	Los Caballeros	Los Certales	Barrero-Santo Domingo	Bormujos (Centro)	Sevilla	Camas	Carrión de los Céspedes	Total
Origen	Castilleja	Zona 2				1																	2.17%
		Zona 3	1	2								1									1	2		15.22%
		Zona 5																		1				2.17%
	Gines	Zona 1								1	1				1									6.52%
		Zona 2								1							1							4.35%
		Zona 3					1																	2.17%
		Zona 5							1				1											4.35%
		Zona 6								1														2.17%
	Bormujos	Las Tinajuelas														1		1					1	6.52%
		Campus Universitario						1																2.17%
		San Judas Tadeo																1						2.17%
		Almargen												1					1					4.35%
		Barrero-Santo Domingo														1		1						4.35%
		Espartinas			1					1														4.35%
		Tomares	1	1										1						1				8.70%
		Sevilla		2	2														1					10.87%
		La Algaba												1					1					4.35%
		Sanlúcar		1																				2.17%
		Coria del Rio		1																				2.17%
		Mairena					1													1				4.35%
		Valencina																		1				2.17%
		Bollullos del Condado																		1				2.17%
		Total	4.35%	15.22%	6.52%	2.17%	4.35%	2.17%	2.17%	8.70%	2.17%	2.17%	2.17%	6.52%	2.17%	4.35%	2.17%	6.52%	6.52%	10.87%	2.17%	4.35%	2.17%	100.00%

Página 233 de un total de 575
Página 133 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.10.4. Indicadores de movilidad

La siguiente tabla recoge los **principales indicadores de** movilidad del municipio de Castilleja:

Indicadores de Movilidad de Castilleja de la Cuesta					
Reparto Modal					
Coche	A pie	TP	Bici/Patinete	Moto	
63%	25%	6%	4%	2%	
Motivo de viaje					
1	2	3	4	5	6
Trabajo (55%)	Asuntos propios/gestiones (13%)	Compras (8%)	Estudios (5%)	Visitar a un familiar (6%)	Ocio (6%) Colegio (4%) Médico (3%)
Disponibilidad de Carné y coche					
Tiene carné y coche	No Tiene ninguno	Si carné / no coche	Tiene coche sin carné		
81%	10%	8%	2%		
Frecuencia del Viaje					
Todos los días	Laborables	1, 2 ó 3 a la semana	1 ó 2 veces al mes	Ocasionalmente	
23%	46%	26%	2%	2%	
Duración del viaje					
5-10 minutos	11-15 minutos	16-20 minutos	Más de 20 minutos	Menos de 5 minutos	
18%	24%	18%	38%	2%	
Aparcamiento					
Aparcamiento en la calle	Aparcamiento público (bolsa)	Garaje privado	Aparcamiento ilegal		
72%	5%	22%	1%		
Motivo NO USO del coche					
Conciencia ecológica	No tiene carné o coche	Motivos económicos	Cercanía	Temor al uso	Problemas de aparcamiento
14%	15%	18%	20%	4%	23%
Motivo USO del coche					
Larga distancia	Más cómodo	Más rápido	Climatología	Más económico	
28%	30%	40%	2%	1%	

Tabla 51. Indicadores de movilidad de Castilleja.
Fuente: Encuestas realizadas

Página 234 de un total de 575
Página 134 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

2.10.5. Conclusiones: DAFO

El **Área Urbana Funcional de Bormujos** se localiza en la provincia de Sevilla junto al margen derecho del Guadalquivir a la altura de su capital, habiendo llegado a formar parte de la aglomeración urbana de Sevilla, gracias a la fuerte y rápida expansión urbana que ha sufrido en las últimas décadas. Así mismo, el Área Urbana Funcional de Bormujos (en adelante AUB) está integrada dentro de la Comarca del Aljarafe, concretamente dentro de la Primera Corona del Aljarafe, donde se extienden sobre una pequeña meseta los 4 municipios que la conforman: Bormujos, como núcleo central, junto a **Castilleja de la Cuesta**, Espartinas y Gines. Limite al sur con Tomares, al oeste con Bormujos y Gines y al norte y este con Camas.

El **relieve** de Castilleja de la Cuesta es **suave**, la altura va aumentando ligeramente de este a oeste, siendo su **altura mínima de en torno a 60 m** y la **máxima** de alrededor de **130 m.** El clima se encuadra en la categoría de **Clima Mediterráneo Continental**, con veranos calurosos e inviernos templados.

El **ámbito de estudio** cuenta con una población total de **17.366 habitantes** (IECA, 2021).

La **edad media** de Castilleja de la Cuesta para el año 2021 es de **41,9 años,** la cual no es muy elevada si la comparamos con la edad media de España 43,8 y de Andalucía, 42,42. Teniendo en cuenta otros datos como el porcentaje de población menor de 20 años (2021), que es del 21,2% y el porcentaje de esta mayor de 65 años (2021) siendo este el 17%, se puede concluir que hay mayor número de personas jóvenes y por lo tanto **la población no está envejecida**.

La **evolución de la población** de Castilleja de la Cuesta ha ido creciendo durante los primeros años de la década de los 2000, hasta 2012 donde comienzan las fluctuaciones, alcanzando el **máximo de 17.536 personas en 2014**, para a continuación ir disminuyendo con subidas y bajas hasta tener una población de 17.366 en 2021.

Mientras que el número de habitantes ha descendido un 0,6%, **el de vehículos ha crecido un 8,1%.** La **tasa de motorización** de Castilleja de la Cuesta es de **705 vehículos por cada 1.000 habitantes**, que se considera un valor muy elevado.

Actualmente el **9,3% de la población están en paro**. El paro es moderadamente superior en mujeres que, entre los hombres, con una diferencia de en torno al 26% entre ambos grupos. Si se atiende al **tipo de contratos**, se puede observar que **sólo un 4,53% fueron de carácter indefinido**, frente al 81,53% que fueron contratos temporales. Desde una perspectiva de género, el 41% de los contratos fueron realizados a mujeres.

En economía destaca el sector servicios. En el número de empresas se observa un primer periodo de descenso entre 2012 y 2014, tras este intervalo el número de empresas ha ido oscilando al alza y a la baja, aunque muestra signos de un **crecimiento muy importante en los últimos dos años,** hasta alcanzar las 870 empresas en 2021.

En materia de **educación**, menos de un cuarto de la población de Castilleja de la Cuesta no completó sus estudios obligatorios. Este dato corresponde principalmente a los más mayores. No obstante, el 23% completó la secundaria y hasta un 15% tiene estudios universitarios.

Página 235 de un total de 575
Página 135 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

La renta neta media declarada en Castilleja de la Cuesta en el año 2019 fue de **17.700 €. La evolución de la renta neta media declarada** en Castilleja ha experimentado fluctuaciones durante el periodo de 2012 a 2019, presentando **el mayor crecimiento de 2014 a 2017**, siendo 2017 donde tiene la renta neta media más alta (17.728€), presentando un descenso en 2018 que no llega a recuperarse del todo el 2019. En comparación con la renta media declarada del resto de los municipios del AUF Bormujos, Castilleja de la Cuesta es el municipio que menor renta presenta.

PEATÓN: La principal característica del municipio es la división en dos núcleos por la **A-49**, que actúa como barrera, principalmente en los desplazamientos peatonales. La valoración general de la **accesibilidad** en Castilleja de la Cuesta es deficiente, con un porcentaje muy notorio de calles no accesibles y accesibles con mejoras. Destacar la barriada de Nueva Sevilla, con un alto grado de calles no accesibles, principalmente por los estrechamientos producidos por obstáculos como farolas y mobiliario urbano en el itinerario peatonal, que hace que el ancho libre de paso sea inferior a 1,80 metros. Lo mismo ocurre en la parte central de la Calle Real, con aceras inferiores a 1,80 metros, incluso con anchos registrados inferior a 1 metro. Los tramos que se han identificado como accesibles se encuentran inconexos, ya que se tratan de pequeños ensanches en las calles producto de retrasos en la línea de fachada o recrecidos de acera por pasos de peatones. En cuanto a la valoración por comparativa con los otros municipios del AUF Bormujos, Castilleja es junto con Gines la que presenta un panorama más desfavorable en cuanto a accesibilidad universal.

La RED CICLISTA de Castilleja de la Cuesta comprende un total de 1.800 metros. Los tramos son: Avenida de Bormujos (conexión con Bormujos), Avenida de Sevilla (conexión con Gines), Calle Pago de las Longueras, Camino del Agua y Carril bici Rotonda de los Maristas. No se trata de una red, sino de **tramos de carriles inconexos**, por lo que los desplazamientos en bicicleta no son habituales en el municipio. Es el municipio del AUF Bormujos con menor kilometraje de carril bici.

TRANSPORTE PÚBLICO: El autobús metropolitano es el principal modo de transporte público existente. De los datos del Consorcio se observa una importante caída de la demanda provocada por la crisis del COVID que aún no se ha recuperado. De las 12 líneas que dan servicio a Castilleja de la Cuesta, las principales zonas de paso de las líneas de bus mencionadas en la tabla son la Calle Real y la Autovía del V Centenario, exceptuando alguna que pasa por la Carretera de Bormujos, la Avenida Antonio Mairena y la zona del CC. AireSur e IKEA. Entre todas las líneas que hacen parada en Castilleja de la Cuesta, las más demandadas y que ofrecen más amplitud horaria y de servicios son las líneas **M-160** (que conecta Gines con Sevilla y tiene parada en Castilleja) y **M-161** (de especial importancia a nivel comercial, ya que conecta la capital con el Centro Comercial Aire Sur/Ikea). Del total de paradas de Castilleja de la Cuesta, 18 de ellas se han catalogado como accesible con mejoras, dado que tienen las características estructurales accesibles (marquesina, espacio de entrada a la parada, información) pero no cuenta con el total de elementos. El resto de las paradas, 13, se han catalogado como no accesibles, ya que además de no contar con los pavimentos señalizadores el espacio para acceder a la parada de insuficiente, ya sea porque no se hay libre un espacio superior a 0,9 metros para el acceso a la parada o porque no puede inscribirse el círculo de 1,50 metros en su interior.

Castilleja de la Cuesta tiene una prestación de SERVICIO DE TAXI adecuada para la población del municipio. Cuenta con **15 licencias de Taxi**, un servicio que da cobertura Taxi Aljarafe y tres

Página 236 de un total de 575
Página 136 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

paradas de taxi. Otras plataformas de movilidad como Uber o Cabify se encuentran operativas en el municipio.

En la RED VIARIA destaca la Autovía A-49, Sevilla-Huelva, que discurre por el tercio Sur del término municipal y lo divide en dos sectores separados que se comunican a través de los puentes de la carretera de Tomares y de la barriada El Faro y del cruce con la carretera SE-620 a Bormujos. A nivel interno, la red se estructura en base a un eje longitudinal que es la calle Real, con una serie de ejes perpendiculares a la anterior y que sirven de comunicación con las distintas zonas del municipio. De las 3 estaciones de aforo que miden intensidades diarias de vehículos en las vías más próximas a Castilleja de La Cuesta, se observa que la vía que más tráfico soporta en este caso según datos de 2020 es el tramo de la A-474 que conecta Bormujos con Castilleja de la Cuesta, siendo el enlace con la A-49.

En **Nueva Sevilla** se concentran las calles con mayor presencia de APARCAMIENTOS, mientras que en el centro la disposición viaria no permite esa alta concentración. Se ha detectado que hay una alta tasa de indisciplina en el **casco histórico**. Del análisis de demanda realizado se observa, durante el periodo de mañana, una ocupación alta del 79%. De tal forma, todas las bolsas de aparcamiento presentan una **ocupación superior al 75%** y en tres de ellas superior al 80%, siendo estas las localizadas en la zona de Nueva Sevilla. Considerando que a partir del 80% de ocupación se producen dificultades para encontrar aparcamiento, se ha estimado el déficit, y llegado a la conclusión de que en este municipio existen problemas de este tipo en la **Zona de Nueva Sevilla**, ya que las tres bolsas de esa área presentan ocupaciones de entorno al 82%. Esta situación es aún más acusada en horario de tarde, donde el municipio presenta una **tasa de ocupación de entorno al 93%**. En el municipio se han localizado, según el inventario realizado en las principales vías, un **total de 26 plazas** de PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, sin embargo, algunas de estas no cuentan con las características necesarias para su correcto funcionamiento: Diferentes formas de señalizar los estacionamientos, falta de zona de transferencia y falta de rebaje o zonas que conecten con el itinerario peatonal.

En el caso de Castilleja de la Cuesta, existen varios puntos de recarga de VEHÍCULOS ELÉCTRICOS de este tipo, todos ellos en parking de diferentes lugares de gran afluencia como centros comerciales u hospitales.

Se han inventariado **6 puntos de** CARGA Y DESCARGA, la mayor parte localizados en la Calle Principal del municipio, donde se localiza gran número de establecimientos y servicios.

CALIDAD DEL AIRE: El Arsénico (As), los Óxidos de nitrógeno (NOx) y el Plomo (Pb), son los compuestos que presentan mayores porcentajes, son los que están más ligados al tráfico y siendo los que más se verían reducidos con la implantación de un PMUS. Analizando las emisiones de CO_2 equivalente del año 2019 entre los diferentes sectores que las producen en Castilleja de la Cuesta se aprecia que los sectores que mayor Huella de carbono producen son el **Consumo eléctrico** con un **32%** y el **Transporte** en primer lugar con un **41%.**

Página 237 de un total de 575
Página 137 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Debilidades

- Elevado índice de motorización
- Excesiva ocupación de la vía pública por el automóvil
- Tendencia implantada de utilizar el coche para recorrer distancias cortas
- Alta demanda de estacionamiento generalizada y más acusada en la zona de Nueva Sevilla
- Escasez de calles peatonales
- Falta de accesibilidad en los itinerarios peatonales, acusada en el Casco Histórico
- Falta de concienciación y malas prácticas ciudadanas
- Accesos escolares no seguros
- Entornos de los equipamientos y servicios no accesibles
- Falta de accesibilidad al transporte público
- La DUM cuenta con una oferta inferior a la demanda
- Falta de conexión en transporte público con el resto de municipios del Area Funcional
- Titularidad privada de las calles interiores entre urbanizaciones de Nueva Sevilla
- Congestión del tráfico en los accesos y salidas de los centros escolares

Amenazas

- La crisis económica y situación de incertidumbre por el COVID-19
- Aumento del uso del tráfico de mercancías "de puerta a puerta"
- Cultura del vehículo privado como medio de transporte predominante
- Servicios especializados fuera del Área Funcional
- Falta de conciencia ciudadana sobre sostenibilidad
- La A-49 es una barrera que divide el municipio en dos zonas.
- Imagen consolidada de ciudad dormitorio, lo que degrada la identidad del muncipio
- Menor crecimiento de la población de los municipios del AUF Bormujos

Página 238 de un total de 575
Página 138 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

Oportunidades

- Tendencias generales europeas de fomento de la movilidad sostenible
- La pandemia COVID-19 ha revalorizado el desplazamiento a pie
- Fondos europeos que apuestan por la mejora de las ciudades a partir de la movilidad sostenible.
- Estratégica ubicación respecto a la capital y las vías de comunicación (A-49).
- Nuevas formas de movilidad: Cabify, Uber...
- Climatología favorable para los desplazamientos a pie
- Diputación de Sevilla gestiona proyectos que benefician al municipio.
- Reducción de la huella de carbono.

Fortalezas

- Mayor porcentaje de autoctonía, sentido de pertenencia al municipio
- Tendencia descendente al desempleo, que se ha visto interrumpido por la pandemia
- Calidad de los servicios y comercio, de cercanía
- Orografía y compacidad del centro para ir en bicicleta
- Ubicación geográfica estratégica dentro de la comarca
- Alta capacitación del equipo técnico municipal
- Buenas conexiones en vehículo privado con los municipios colindantes
- Nucleo poblacional compacto
- Tendencia a la peatonalización del Casco Histórico
- Dispone de asociaciones de todos los colectivos

Página 239 de un total de 575
Página 139 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3. FASE 2: Plan de Acción

3.1. Reflexión estratégica

La etapa de **reflexión estratégica**, es como su nombre indica una reflexión, que nace del diagnóstico y marca el futuro plan de acción. Se estructura en **cuatro etapas**, la detección de problemas públicos, la determinación de los objetivos estratégicos en base a los problemas públicos, el establecimiento de las líneas estratégicas como sendas para alcanzar dichos objetivos y finalmente el **nuevo modelo de ciudad**, base del plan de acción del PMUS.



Ilustración 31. Etapas de la Reflexión Estratégica.
Fuente: Elaboración propia

Con el fin de implementar unas medidas, objetivos y fines que sean realmente acordes con la problemática y las necesidades de la ciudadanía de Castilleja de la Cuesta, se utiliza la metodología del enfoque de **Marco Lógico** (EML, USAID, 1969), siguiendo las relaciones del esquema:

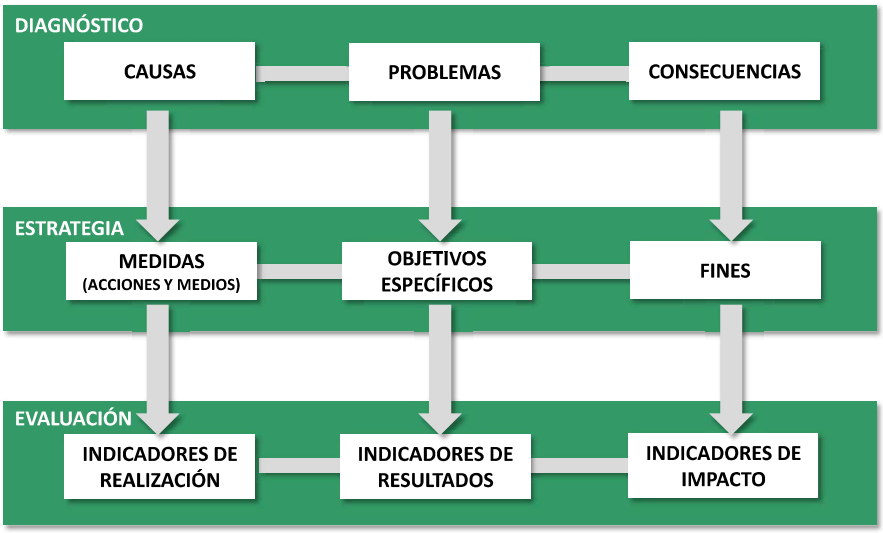


Ilustración 32. Metodología de Marco Lógico.
Fuente: EML y USAID.

Página 240 de un total de 575
Página 140 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.1.1. Problemas públicos

En la etapa del diagnóstico se ha conducido un proceso de recogida de datos, análisis de factores internos y externos que afectan a la movilidad de Castilleja de la Cuesta. Desde dichos datos se han formulado los problemas públicos.

La definición de los problemas públicos es la base para determinar las áreas de intervención de la política pública y la formulación de objetivos y estrategias. Los problemas públicos se detectan **partiendo de sus causas y necesidades** determinadas desde las conclusiones del diagnóstico de la situación actual.

La definición de los problemas públicos ha tenido en cuenta de los siguientes aspectos:

- Las deficiencias/necesidades extraídas por los técnicos mediante las visitas y toma de datos.
- Las necesidades definidas por los expertos, profesionales y actores de la movilidad extraídas durante las reuniones con la comisión técnica.
- Las necesidades percibidas y expresadas por la ciudadanía a través de las encuestas realizadas.

Los **problemas públicos detectados** se han explicado en el diagnóstico y a modo resumen son:

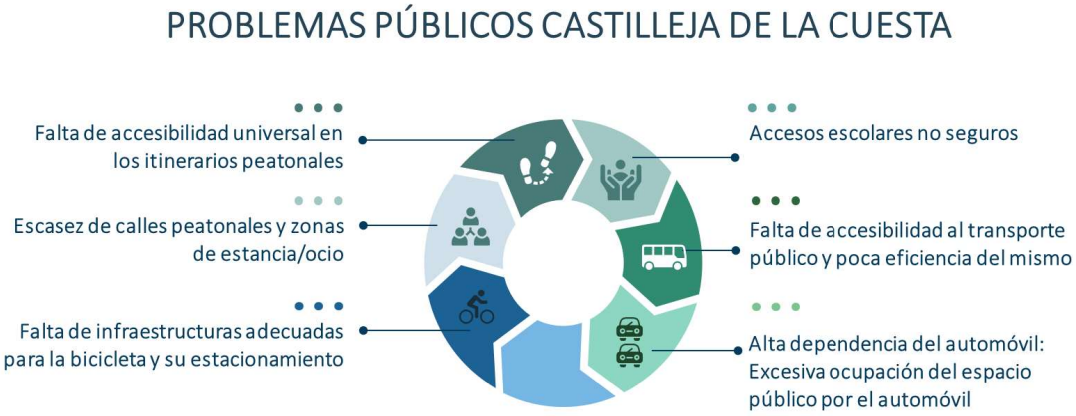


Ilustración 33: Problemas públicos detectados en Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Se han detectado unos problemas públicos que dibujan Castilleja de la Cuesta como un área **con problemas de accesibilidad y poca cultura de caminar, baja utilización de la bicicleta y del patinete** debido a la falta de infraestructuras dedicadas y a su topografía, **excesiva ocupación del espacio público por el automóvil** y **baja utilización del transporte público** por fata de eficiencia del mismo y de accesibilidad a paradas, indisciplina en el estacionamiento (incluida la carga y descarga), lo que provoca la **inseguridad vial**. Varios de estos problemas tienen como consecuencia un **mayor uso del vehículo privado**, con lo cual empeoraría la situación: más tráfico, más demanda de estacionamientos, más inseguridad vial y mayor contaminación, tanto atmosférica como acústica.

Página 241 de un total de 575
Página 141 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 34. Consecuencias de los problemas públicos detectados.
Fuente: Elaboración propia.

3.1.2. Objetivos y líneas estratégicas

Los **Objetivos estratégicos** son las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma a la Misión del PMUS, Visión del nuevo modelo de transporte propiciando un tráfico de vehículos más fluido, mejorando la **accesibilidad y seguridad** y facilitando una **movilidad más sostenible**. Los objetivos estratégicos están alineados con la **estrategia EDUSI**, de manera que con ellos se mejoran, entre otros, los siguientes aspectos:

- Mejora de los parámetros de sostenibilidad ambiental que benefician la calidad de vida de la ciudadanía, prestando especial atención a la promoción de zonas verdes, a la eficiencia de los recursos energéticos y la gestión de recursos.
- Impulso de la cohesión social.
- Favorecer la movilidad interna y externa sostenible del Área urbana de Bormujos (AUB), creando las infraestructuras necesarias que promuevan el uso de medios de reducido impacto ambiental y conecten los activos verdes del área.

El objetivo último del PMUS es alcanzar un **nuevo equilibrio en los medios de transporte** que concurren en Castilleja de la Cuesta, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado, según los **retos de la movilidad sostenible**. Para el PMUS de Castilleja de la Cuesta se marcan unos objetivos realistas que encajan con los valores esenciales de la movilidad sostenible trabajando **tres pilares fundamentales**:

Página 242 de un total de 575
Página 142 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

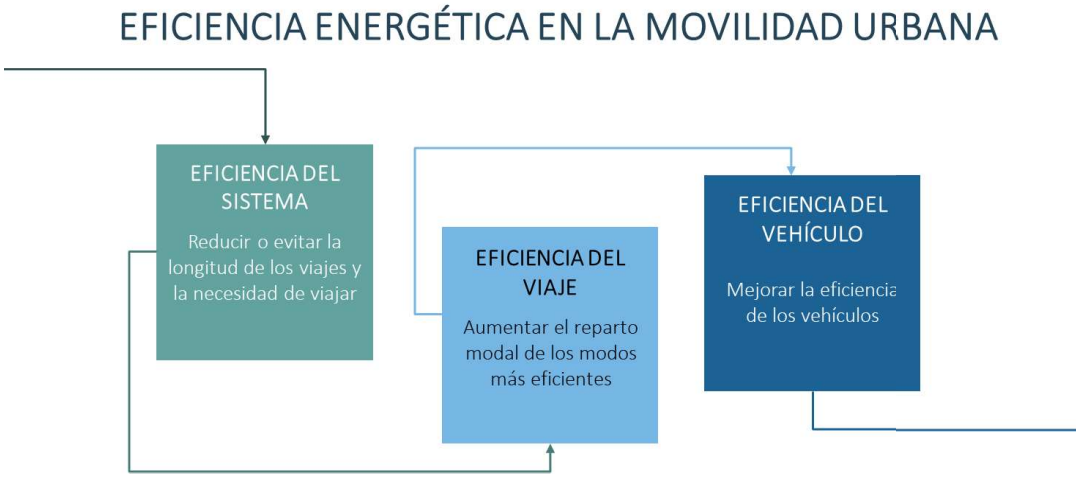


Ilustración 35: Pilares de la eficiencia energética de la movilidad sostenible.
Fuente: Elaboración propia.

1) La **gestión del territorio** para reducir la necesidad de viajar y las distancias de viaje
2) La **gestión de la movilidad** para disminuir la presencia del automóvil en favor de los modos no motorizados, de esta manera se propone el reparto modal objetivo para el año 2032.
3) La **promoción de nuevas formas de tracción mecánica** que sean más eficientes que el motor de combustión.

A partir de los problemas públicos detectados se revelan los **Objetivos Estratégicos**, es decir las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma al **nuevo modelo de movilidad sostenible de Castilleja de la Cuesta a alcanzar**, un modelo **más seguro, accesible y equitativo**.



Ilustración 36: Relación entre problemas públicos y objetivos estratégicos.
Fuente: Elaboración propia.

Actualmente, el **reparto modal en Castilleja de la Cuesta**, presenta un 65% de desplazamientos en coche y moto, un 25% de desplazamientos a pie, un 6% en transporte público y un 4% en vehículos de movilidad personal como bicicleta o patinete. A partir de esta situación, se fijan los siguientes **objetivos estratégicos**:

Página 243 de un total de 575
Página 143 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 37: Objetivos estratégicos del PMUS.
Fuente: Elaboración propia.

Para cada una de las fases, estos objetivos se materializan en la consecución de los siguientes valores (siempre que se lleve a cabo la implantación completa de las medidas recogidas en el presente PMUS):

Modo	Reparto Modal Actual	Reparto Modal Fase 1	Reparto Modal Fase 2	Reparto Modal Fase 3
A Pie	**25%**	27%	32%	43%
Coche y moto	**65%**	60%	53%	40%
Transporte Público	**6%**	8%	9%	10%
Bici y/o Patinete	**4%**	5%	6%	7%

Tabla 52. Cuantificación de los objetivos estratégicos por fases.
Fuente: Elaboración propia.

Los **Objetivos estratégicos** son las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma a la Misión del PMUS, Visión del nuevo modelo de transporte; de cada objetivo se derivaran un conjunto de **Líneas Estratégicas,** es decir los caminos que hay que recorrer para alcanzar estos objetivos y para su priorización. Sobre cada línea estratégica se definirán los programas y medidas Plan de Movilidad Sostenible de Castilleja de la Cuesta.



Ilustración 38: Relación entre los objetivos y las líneas estratégicas.
Fuente: Elaboración propia.

Página 244 de un total de 575
Página 144 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.1.3. Nuevo modelo de movilidad

Los **objetivos climáticos** y la **estrategia energética de la Unión Europea** y, por ende, de España, se encuentra ampliamente comprometida con la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Como consecuencia, todas las actividades y sectores estarán sometidos en los próximos años a programas ambiciosos para emitir menos, alejando su base energética del empleo de combustibles fósiles.

El transporte, y su expresión local, la **movilidad urbana**, no es una excepción. En los próximos años los entornos urbanos se van a enfrentar a una reconsideración total de sus sistemas de movilidad urbana para hacerlos más sostenibles. En este contexto, la **movilidad urbana sostenible** no es una más de las opciones a considerar, sino que se instituye como la **única respuesta posible ante los retos climáticos y energéticos**. Esta transformación implicará la generación de un **marco de intervención coherente** y una mutación de los enfoques tradicionales de la planificación urbana y de la movilidad, así como diferentes aproximaciones a la solución de problemas o necesidades de movilidad del día a día. Afortunadamente, todas las medidas que deberán aplicarse para generar estos nuevos marcos de actuación hacia la movilidad sostenible mejoran ostensiblemente los **niveles de calidad y habitabilidad urbanas**. Es decir, la promoción de una forma diferente de movilidad generará innumerables **beneficios sociales y económicos**, más allá de la indudable importancia de sus **beneficios ambientales**. Beneficios a la economía local, donde los desplazamientos no motorizados son un coadyuvante sobre la mejora del comercio de proximidad, o efectos positivos sobre la salud, con menores niveles de contaminación atmosférica y mayor actividad física, son sólo algunos de los ejemplos palpables de las ventajas directas o indirectas que poseen las políticas de movilidad urbana sostenible.



Así, la **estrategia** de aplicación de la **movilidad urbana sostenible** se basa en los siguientes pilares:

- El objetivo de la movilidad urbana sostenible es conseguir que los sistemas urbanos de movilidad sean **efectivos y eficientes**, respetando los límites ecológicos, en relación con el recurso energético y con las capacidades del ecosistema de absorber los desechos generados (emisiones).
- La expresión local de esta idea obliga a **disminuir sensiblemente los desplazamientos en automóviles**, conformando un contexto y un modelo de movilidad urbana que dificulte la utilización indiscriminada del automóvil.
- La movilidad urbana sostenible deberá, por lo tanto, generar una **alternativa de medios de transporte** cuya utilización no genere efectos tan adversos. La cascada de prioridades incluye la priorización de los medios no motorizados (peatón y bicicleta) y, en alianza con estos, el fomento del transporte público.
- Esta priorización de medios debe realizarse, en primer término, con la recomposición de espacios y la reconsideración del **reparto del espacio público** que se dedica a cada uno de estos medios de transporte, así como en la generación de un modelo de movilidad urbana que promueva los desplazamientos en medios sostenibles.

Página 245 de un total de 575
Página 145 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

En el caso de **Castilleja de la Cuesta**, al ser un municipio conurbado con sus municipios limítrofes, los conflictos urbanos de movilidad se dan tanto en su estructura urbana como en las conexiones entre estos. La conformación urbana de estos núcleos, que se posiciona en una distribución del espacio en sus calles favorable (por prioridad y dedicación) a la circulación de medios motorizados, favorece el uso del automóvil, además de estar dividido por una vía de alta capacidad que divide el municipio en dos. Además, se caracteriza por poseer un **centro urbano** con calles estrechas, mayoritariamente de un sentido con un carril de circulación y aceras estrechas. La mayoría de estas calles son transitables para el vehículo privado, con un espacio muy limitado para el peatón. El centro urbano se puede atravesar de norte a sur y de este a este con facilidad, provocando que los conductores generan tráfico de paso.

Resulta obligado componer una **estrategia de gestión del espacio público** diferente, **primando el tránsito peatonal** sobre todos los demás, mediante la creación de un **espacio urbano lo más amable y cómodo** posible a la **estancia y el desplazamiento peatonal**. En este sentido, se ha diseñado un nuevo modelo de movilidad para Castilleja de la Cuesta, con el fin de reducir el tráfico rodado por la zona centro y que este cada vez sea **más amable, segura y accesible para las personas.**

Durante la **primera fase**, se establece una **zona de mejora de la peatonabilidad, de acceso restringido para residentes** y vehículos autorizados. Se comenzará a adecuar la **red de itinerarios principales**, con el fin de conformar una red de itinerarios accesibles en el municipio. Respecto a la **red de vías ciclista**, siempre que se requiera, se acondicionará la red de carriles bicis ya existentes. Asimismo, se ejecutará el tramo de carril bici que transcurre por la Calle Real y que conecta con el itinerario peatonal. En las vías peatonales existentes e itinerarios peatonales ejecutadas durante la fase 1, se señalizará el uso compartido de las vías. En esta primera fase se pondrá en funcionamiento la **circunvalación** y los **bucles de circulación rodada** estipulados en el presente Plan, las cuales serán mantenidas a lo largo de las tres fases, a través de medidas de señalización. Se establece el **aparcamiento disuasorio** situado al oeste del municipio.

Página 246 de un total de 575
Página 146 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

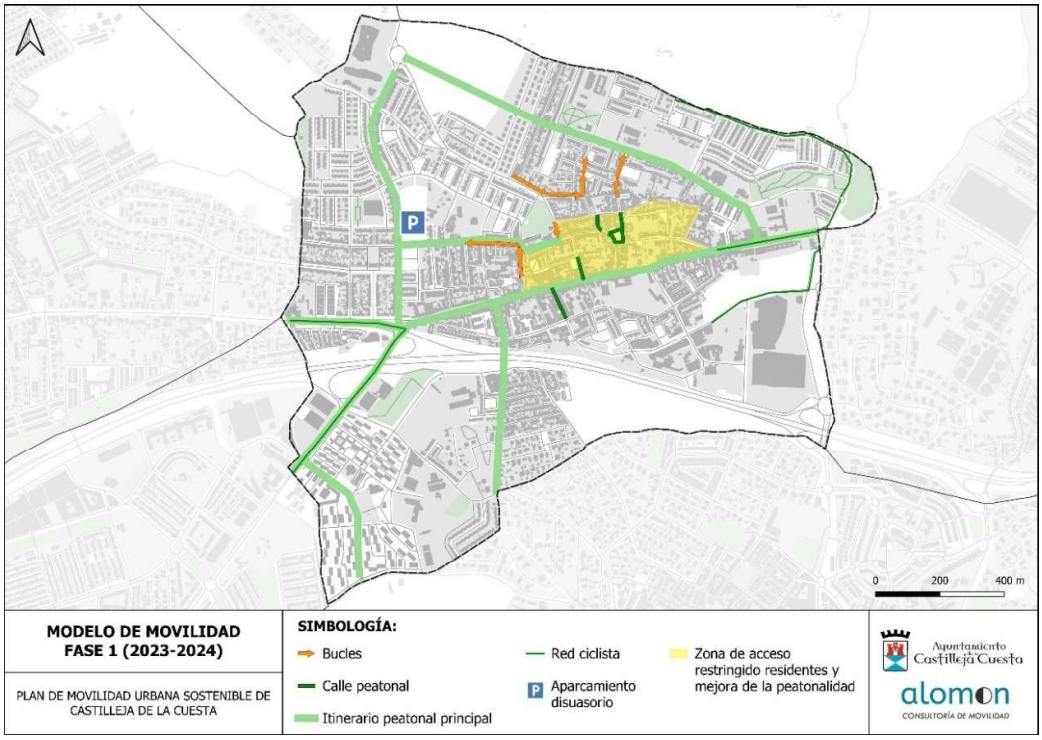


Ilustración 39. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta (Fase 1). Fuente: Elaboración propia.

Durante la **segunda fase**, se continuará adecuando la **red de itinerarios**, completando la realizada durante la fase 1. Respecto a la **red de vías ciclistas**, se ejecutará nuevos tramos al oeste y sur. Asimismo, se adecuará el uso compartido, con la correspondiente señalización, en los itinerarios peatonales principales que se establecen en la Fase 2 del presente PMUS.

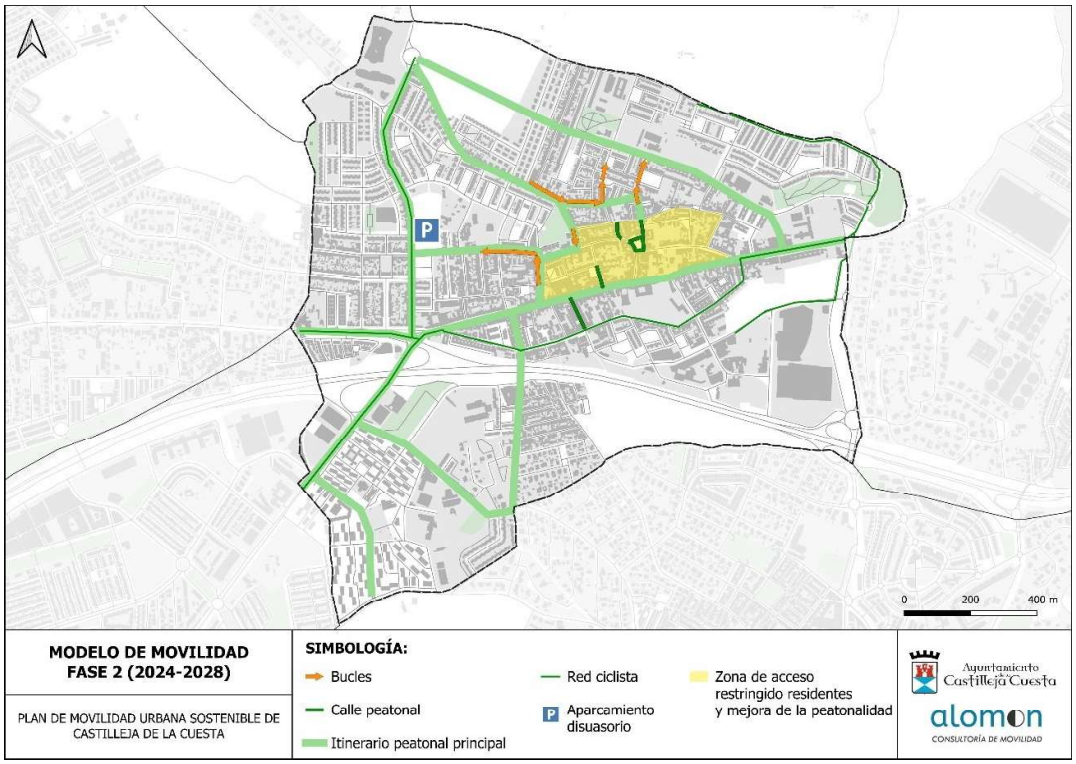


Ilustración 40. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta (Fase 2). Fuente: Elaboración propia.

Página 247 de un total de 575
Página 147 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Durante la **tercera fase**, se ejecutarán los tramos de carril bici que completan la red ciclista del municipio, quedando cerrada y dando cobertura a toda la población, ya sea por su propio trazado o por su conexión con las vías compartidas. Finalmente, se adecuará el uso compartido, con la correspondiente señalización, en las calles peatonales.

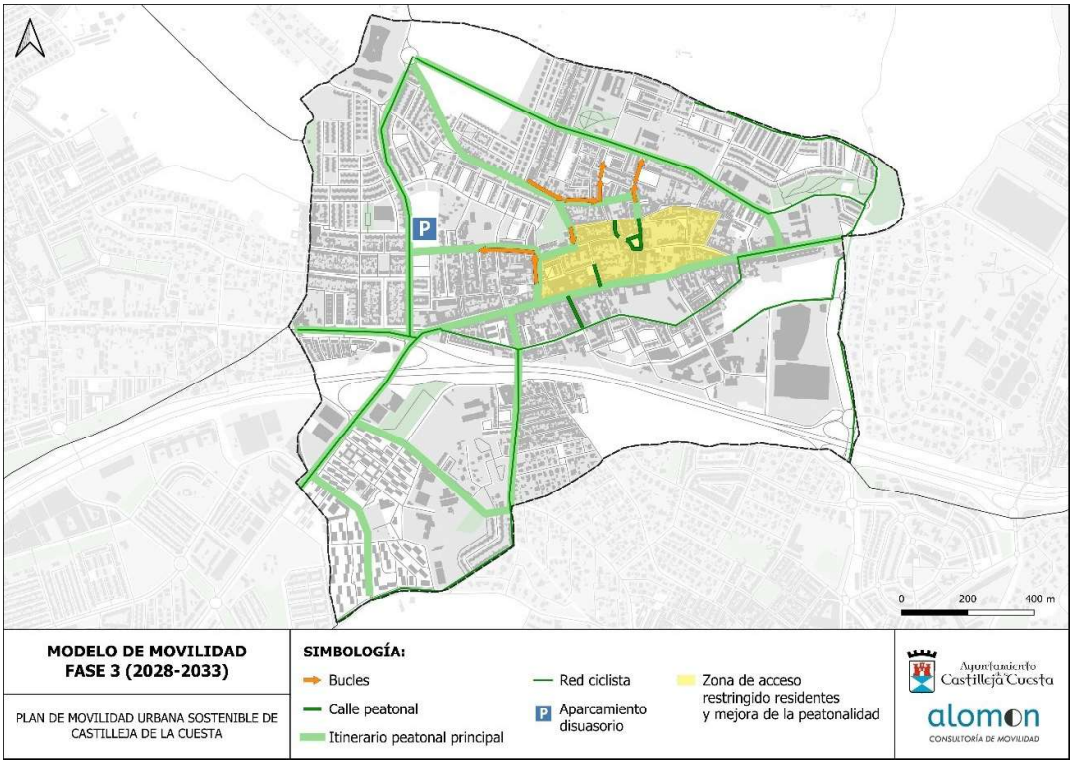


Ilustración 41. Nuevo modelo de movilidad Castilleja de la Cuesta.
Fuente: Elaboración propia.

Las medidas propuestas van encaminadas a solucionar estos problemas y se describen con mayor detalle en las fichas de cada programa del Plan de Acción:

- **Reordenación del tráfico.** Esta medida busca reducir el tráfico de la zona centro, habilitando bucles de circulación que inhiben el tráfico a través del centro:
  - **Las vías principales son**: C/ Real, Av. Antonio Mairena y C/ Virgen del Rocío.
  - **Bucles internos** de circulación (flechas naranjas) para evitar el cruce de norte-sur este-oeste, de prioridad vecinal, con las siguientes calles: Manuel García Junco – Manuel Rodríguez Navarro, Blas Infante – Manuel Rodríguez Navarro, 28 de febrero – Príncipe de Asturias – Colón, Camino del Solís - Príncipe de Asturias – Ramón Cansino Rosales.
  - **Peatonalización** de calles: Calle En medio, Calle Daoíz, Calle Jesús del Gran Poder, Calle Colón, Calle Lepanto, Plaza de Santiago, Calle Hernán Cortes, Calle Príncipe de Asturias, Calle Rafael Alberti y Calle Convento (**líneas verdes oscuras**).
- **Zona de mejora de la peatonabilidad.** Medida que busca hacer más amable la zona centro de cara a la movilidad no motorizada.

Página 248 de un total de 575
Página 148 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- **Acceso restringido a residentes** centro de ciudad. Solamente los vecinos del centro histórico podrán acceder en vehículo privado al mismo, así como vehículos de emergencias, servicios públicos y PMR.
- **Mejora de la caminabilidad la red de itinerarios peatonales** propuesta:
    - Fase 1: Avenida Plácido Fernández Viagas y Calle Virgen del Rocío, Avenida de los Donantes de Sangre y Órganos, Avenida Antonio Mairena, Calle Párroco Antonio Pástor Polvillo, Calle Manuel Rodríguez Navarro, tramo Calle Manuel García Junco y Calle Enmedio. Calle Real, Avenida Sevilla, A-474, Avenida Juan Carlos I y Calle Dr. Fleming.
    - Fase 2: Calle Cañada de los Negreros, Calle Manuel García Junco, Calle 28 de Febrero, Calle Valle y tramo de Calle Ramón Cansino Rosales.
- **Implementación de una red de vías ciclistas** compuesta por carriles bici y calles compartidas
- **Aparcamiento disuasorio**, situado en al oeste del municipio, en Av. Plácido Fernández Viagas.

Página 249 de un total de 575
Página 149 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.2. Plan de Acción

El **Plan de Acción** que da forma al PMUS de Castilleja de la Cuesta y que en conjunto van a servir de base para la consecución del nuevo modelo de ciudad se estructura en **11 programas de actuación** alineados con las líneas estratégicas marcadas y que engloban las distintas medidas de propuestas:

1. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana
2. Movilidad de personas con discapacidad
3. Potenciación del transporte colectivo
4. Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas
5. Control y Ordenación del Tráfico
6. Gestión y limitación del aparcamiento
7. Movilidad de mercancías
8. Calidad ambiental y ahorro energético
9. Mejora del transporte en áreas y centros atractores de viajes
10. Seguridad Vial
11. Fomento y difusión

A continuación, se muestra en una tabla sintética el Plan de Acción, con los **11 programas de actuación** y las **33 medidas** que lo integran:

Página 250 de un total de 575
Página 150 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Programa	Medida
1. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana	1.1. Peatonalización de los centros urbanos
	1.2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales
	1.3. Programa de caminos escolares seguros
	1.4. Zona de especial sensibilidad: islas seguras (vinculadas al calmado de tráfico)
	1.5. Red de vías ciclistas y aparcamientos de bicis/patinetes
2. Movilidad de personas con discapacidad	2.1. Plan de accesibilidad Universal
	2.2. Mejora de accesibilidad de las plazas reservadas a PMR
3. Potenciación del transporte colectivo	3.1. Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público
	3.2. Mejora de la accesibilidad a las paradas de transporte público y su entorno
	3.3. Análisis de la necesidad de implantar transporte a la demanda
4. Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas	4.1. Oficina técnica de movilidad
	4.2. Políticas urbanísticas
	4.3. Zonas residenciales en barriadas
5. Control y Ordenación del Tráfico	5.1. Jerarquización y reordenación del viario
	5.2. Mejora de Intersecciones conflictivas
6. Gestión y limitación del aparcamiento	6.1. Red de aparcamientos disuasorios
7. Movilidad de mercancías	7.1. Ordenación y control del tráfico pesado y de la carga y descarga
	7.2. Reducción del impacto de carga y descarga: Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla
	7.3. Tratamiento "smart" de las plazas de carga y descarga

Página 251 de un total de 575
Página 151 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Programa	Medida
8. Calidad ambiental y ahorro energético	8.1. Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles
	8.2. Dotación de puntos de recarga de vehículo eléctrico
	8.3. Plan de arbolado
9. Mejora del transporte en áreas y centros atractores de viajes	9.1. Promoción del viaje compartido en coche y viaje multiusuario
	9.2. Planes de transporte en empresas
10. Seguridad Vial	10.1. Mejora de la seguridad vial en pasos de peatones
	10.2. Calmado de tráfico
	10.3. Plan de señalización
	10.4. Nueva ordenanza reguladora
11. Fomento y difusión	11.1. Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, etc.
	11.2. Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan
	11.3. Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible
	11.4. Página web municipal de movilidad sostenible
	11.5. Formación a los técnicos municipales en materia de seguridad vial

Tabla 53. Programas de actuación y medidas.
Fuente: Elaboración propia.

Página 252 de un total de 575
Página 152 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P.1. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana.

P1.M1. Peatonalización de los centros urbanos.

P1.M1	PEATONALIZACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad saludables ✓ Mejora del espacio público	✓ Fomentar la movilidad peatonal en Castilleja de la Cuesta ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Población que se desplaza en modos no motorizados	%	Superficie peatonalizada	Nº
Satisfacción de la ciudadanía con la peatonalización		Encuestas	Nº
Satisfacción de los comerciantes con la peatonalización		Encuestas	Nº

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Castilleja de la Cuesta tiene como principal característica la división en dos núcleos por la A-49, que actúa como barrera para los desplazamientos peatonales. Además, la valoración general de la accesibilidad del municipio es deficiente, destaca la estrechez de muchas aceras y la falta de accesibilidad. En general el espacio destinado al peatón es muy inferior al que se destina al coche. Además, en el proceso de participación ciudadana, la ciudadanía ha dado gran importancia a mejorar los espacios destinados al peatón y la mejora de los itinerarios peatonales. Dentro de la política de revitalización de los centros históricos se apuesta claramente por la mejora de la **peatonalidad**, parcial o total, de las calles que se muestran en esa área del plano, con objeto de recuperar el dinamismo perdido debido a la omnipresencia del vehículo motorizado.

Los **beneficios** de las peatonalizaciones son:

- ✓ **Medioambiente**: Reduciéndose la contaminación acústica, atmosférica, la accidentalidad, etc.
- ✓ **Turismo**: En ciudades históricas se potencia la atracción de turistas.
- ✓ **Identidad**: Mayor identificación de la ciudadanía con un espacio que les reporta tranquilidad, confortabilidad, etc.
- ✓ **Cultural**: Puede haber actuaciones callejeras, eventos artísticos, etc. que no hacen otra cosa que "dar vida propia": espacios de encuentro.
- ✓ **Social**: Aumento de la sociabilidad por apropiación del peatón del espacio peatonalizado.
- ✓ **Economía**: Incrementa la actividad comercial, con la consiguiente mejora económica del entorno.



Página 253 de un total de 575
Página 153 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M1	PEATONALIZACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS		
	Se recomienda llevar a cabo la mejora de la patentabilidad de forma gradual siguiendo los pasos de las fases comentadas a continuación de modo que se pueda valorar el efecto en la ciudadanía.		
Fase 1	**Estudio de vialidad de peatonalización en calles del centro urbano**: se propone como primera actuación un proceso de participación de la peatonalización con la realización de una encuesta a los afectados de la zona (residentes y comercios) e involucrar a determinados actores en el diseño de la peatonalización y comunicar los beneficios de la misma a la ciudadanía. El proceso participativo constará de una encuesta abierta a la ciudadanía (buscando en torno a 100 respuestas), talleres con residentes y comerciantes y un mapeo colaborativo.		 *Ilustración 42. Ejemplo de mapeo colaborativo, Alcalá de Guadaíra.*
Fase 2	**Estudio de impacto de la peatonalización:** Toma de datos en las calles afectadas por la peatonalización y su entorno. Micromodelización del ámbito, con resultado de una reordenación del tráfico en el entorno de las calles a peatonalizar, así como un faseado de cortes de tráfico durante las obras.		 *Ilustración 43. Ejemplo de Micromodelización, Alcalá de Guadaíra.*
Fase 3	Peatonalización de las calles del área estudiada por fases.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024)	**Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)	**Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)
PRESUPUESTO	**Fase 1:** 15.000 €	**Fase 2:** 30.000 €	**Fase 3:** 3.290.415 €
OBSERVACIONES	El presupuesto de actuación se ha estimado a partir de un coste de ejecución de 2.780€/ml		

Tabla 54. P1.M1. Peatonalización del centro urbano.
Fuente: Elaboración propia.

Página 254 de un total de 575
Página 154 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales

P1.M2	MEJORA DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad saludables ✓ Mejora del espacio público	✓ Fomentar la movilidad peatonal en Castilleja de la Cuesta ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Movilidad peatonal en la movilidad global de Castilleja de la Cuesta	%	Censo y longitud de itinerarios peatonales	Km
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red peatonal		Ejecución de pasos peatonales de nueva ejecución	N.º
		Adecuación de pasos peatonales existentes fuera de norma	N.º
		Ejecución de aceras accesibles	m^2

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

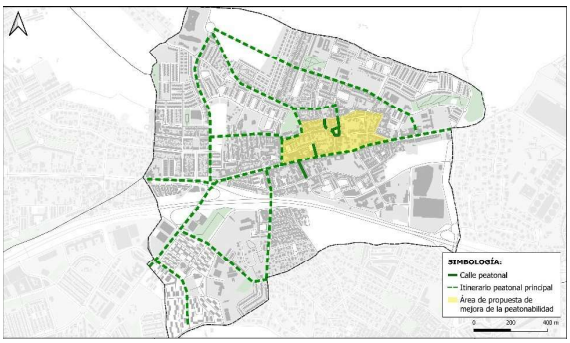
En el diagnostico se destaca que en el ámbito de estudio hay una **falta de accesibilidad universal**, entendiendo esta como el grado en el que todas las personas pueden visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus **capacidades técnicas, cognitivas o físicas**: aceras excesivamente estrechas, falta de espacios y calles exclusivas para el peatón, intersecciones sin pasos peatonales, mal estado de las aceras y el aparcamiento ilegal en aceras, esquinas y cruces peatonales que dificulta la movilidad segura de peatones y reduce la visibilidad. Por este motivo la presente medida tiene como objetivo proporcionar orientación para **garantizar la accesibilidad** a todos los modos de transporte, los principales equipamientos y a los espacios públicos, a través del **reequilibrio y redistribución del espacio disponible en la vía pública**, poniendo en valor la **movilidad no motorizada**.

Se mejora la calidad de los itinerarios, aumentando su atractivo general: mejorando la conectividad, anchuras, accesibilidad, seguridad, vallado peatonal, nuevos pasos de peatones, refuerzo de señalización y mobiliario urbano que lleve asociado una mejora del paisaje urbano.

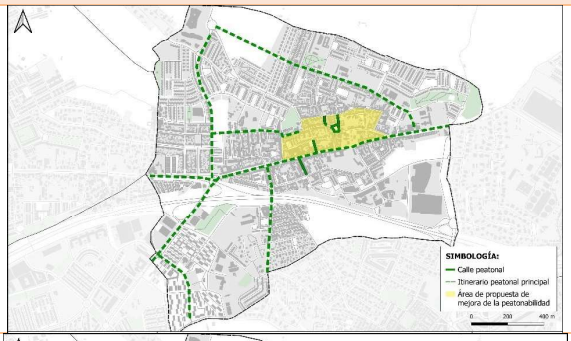
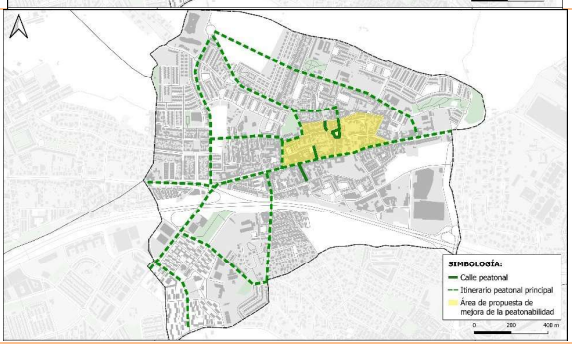
Se estará en lo dispuesto en la **normativa vigente** en materia de accesibilidad universal**: Ley 8/2021 de 2 de junio**, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Para que un espacio urbano sea accesible, tiene que disponer de al menos un itinerario peatonal que facilite el acceso a las instalaciones y que garantice el uso no discriminatorio y la deambulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Esta medida proporciona la creación de itinerarios peatonales, en especial desde las estaciones de transporte público o paradas más próximas, con medidas correctoras para las barreras físicas existentes y correcta señalización.

El plano adjunto muestra la valoración de la accesibilidad en los IPP del casco histórico .



Página 255 de un total de 575
Página 155 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M2	MEJORA DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES	
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**	
Fase 1	Durante la fase 1 se propone la adecuación de los siguientes itinerarios: - Avenida Plácido Fernández Viagas y Calle Virgen del Rocío - Avenida de los Donantes de Sangre y Órganos, Avenida Antonio Mairena, Calle Párroco Antonio Pástor Polvillo - Calle Manuel Rodríguez Navarro, tramo Calle Manuel García Junco y Calle Enmedio. - Calle Real - Avenida Sevilla - A-474 - Avenida Juan Carlos I - Calle Dr. Fleming	
Fase 2	Durante la fase 2, se propone la adecuación de los siguientes itinerarios: - Calle Cañada de los Negreros - Calle Manuel García Junco - Calle 28 de Febrero - Calle Valle y tramo de Calle Ramón Cansino Rosales	

Página 256 de un total de 575
Página 156 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M2	MEJORA DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES	
Directrices	Ejecución y consolidación de la red de itinerarios propuestas una vez evaluada la idoneidad de los recorridos. En este caso, se propone la puesta en marcha medidas en dos tipos de ámbitos: **Medidas de mejora del espacio público ciudadano**, son recomendaciones transversales: • Adecuación de arcenes y señalización para garantizar la seguridad peatonal. • Incrementar el espacio dedicado a los peatones, más allá del espacio actualmente dedicado a aceras. • Promover un urbanismo sostenible y equilibrado que no estimule el uso del automóvil. • Provisión de bancos, de árboles que ofrezcan sombras, parterres y jardineras, fuentes, instalaciones de juegos para niños/as y de circuitos biosaludables para las personas mayores. **Mejora de la seguridad vial y ciudadana**: La seguridad vial y ciudadana es un elemento disuasorio a la hora de realizar algunos trayectos caminando, en ese sentido se deberá tener en cuenta la mejora de la iluminación de calles, parques y zonas con riesgo de acoso callejero, pasos peatonales más seguros etc.	 
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)	
PRESUPUESTO	**Fase 1**: 2.926.500 € **Fase 2**: 8.815.00 €	
OBSERVACIONES	El urbanismo táctico puede ser llevado a cabo como medida para la rápida ejecución de la mejora de los itinerarios peatonales. Cuando sea necesario, se propone llevar a cabo medidas de urbanismo táctico, sobre todo en aquellos itinerarios proyectados para fases de medio y largo plazo, con el fin de educar a la población de la recuperación de un espacio en favor de aquellos que transitan en modos de transporte sostenibles (a pie, bicicleta, patinete, etc.), mientras que los usuarios del vehículo privado se adaptan al nuevo modelo de ciudad, ya sea por las medidas de calmado que disminuyan la velocidad de los mismos, o las alternativas en cuanto a las circunvalaciones propuestas que hagan cambiar su recorrido en el desplazamiento.	

Tabla 55. P1.M2. Mejora de la red de itinerarios peatonales principales.
Fuente: Elaboración propia.

Página 257 de un total de 575
Página 157 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M3. Programa de Caminos Escolares Seguros

P1.M3	PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad saludables ✓ Mejora del espacio público	✓ Fomentar la movilidad peatonal en Castilleja de la Cuesta, para ir y volver al centro escolar ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos ✓ Fomentar la movilidad activa entre los más jóvenes, así como su autonomía ✓ Conseguir desplazamientos seguros hacia y desde los centros escolares
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil	

INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Niños que llegan al cole andando y en bici	%	Familias involucradas en el proyecto	N.º
Jóvenes que llegan al instituto andando	%	Número de rutas "Caminando al Cole"	N.º
Jóvenes que llegan al instituto en bicicleta		Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible	N.º

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La presente acción busca adecuar **caminos escolares seguros** para los 4 de CEIP del municipio.

Se debe plantear como una iniciativa municipal conjuntamente con los centros educativos con el objetivo de seguir cambiando el modelo de ciudad con estándares europeos.

Se ejecutará en el entorno de los centros para que los familiares puedan:

- Conquistar un entorno y calles seguras
- Ir cómodamente al colegio paseando y/o en bici
- Eliminar humos, ruido y estrés
- Favorecer la autonomía de los niños y niñas
- Combatir la obesidad infantil

¿Cómo? Creando rutas más protegidas y rutas más seguras:

- Ampliando aceras y carriles bici
- Mejorando la accesibilidad
- Plantando más árboles generando más sombra
- Cambiando el tráfico priorizado en sentido único
- Contando con la propia participación de los propios niños y niñas y sus familiares

Todas estas iniciativas deberán estar colgadas en una página web para que sea su socialización más efectiva



Ejemplo de caminos escolares seguros en Arganzuela, Madrid

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN

Página 258 de un total de 575
Página 158 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M3	PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS
Caminando al Cole	La fórmula más habitual es la de establecer una ruta con "paradas" y horarios y coordinar a los participantes, tanto al adulto o adultos responsables de cada día como a los niños que hay que recoger. Los sistemas de mensajería instantánea facilitan una herramienta muy útil para mantener en contacto al grupo y comunicar rápidamente incidencias (cambio de planes, niño que causa baja repentina, etc.). Estos son los elementos básicos, los hay que señalizan la ruta con pegatinas y los que llevan a todos los niños "identificados" (con chalecos o identificadores), los que desarrollan la figura del "comercio amigo" o los que coordinan las rutas con una aplicación web, pero el éxito realmente radica en el interés de los participantes, que normalmente crece con el tiempo una vez comprobadas las ventajas: • **Para los estudiantes**: Es mucho más divertido ir al cole caminando con amigos que mirando por la ventanilla de un coche, metido en un atasco. Es mucho más sano y relajante caminar que viajar sentado en ese atasco y está demostrado que aumenta el rendimiento escolar. Se aprende mucho más y se desarrolla más y mejor la personalidad, relacionándose con el entorno que encerrado en un coche. Caminar al cole previene sufrir "cochedependencia" y obesidad en la edad adulta. • **Para las familias**: Es más sencillo "arrancar" de casa cuando espera un grupo de amigos que cuando lo que espera es la puerta del coche que nos va a meter en un atasco. Es más económico gastar suela que gastar gasolina. Es mucho más sano y relajante empezar el día caminando que sentado en un coche y hacerlo acompañando un grupo de niños mejora el humor para afrontar el día. También permite repartir entre varios padres la tarea de llevar los niños al cole, pudiendo alternarse entre ellos y así ganar tiempo varios días a la semana. Caminar al cole facilita que los niños se conviertan un día en personas autónomas. • **Para los centros escolares**: Mejora el rendimiento escolar, la atención en clase, los estudiantes son más responsables, se relacionan mejor entre ellos y con los adultos. El entorno del colegio es más agradable y seguro, no sólo porque tenga más atractivo paisajístico una calle llena de niños que otra llena de coches sino porque estos, caminando en grupo, son más visibles y reducen la velocidad de los coches y los riesgos de atropello. En muchos casos, la detección de problemas en el itinerario se transmite en intervenciones de obra que mejora el entorno de los centros escolares. • **Para la ciudad**: Más familias caminando son menos coches en la ciudad; menos congestión y menos contaminación, tanto de la que se respira como de la que se oye. Menos contaminación y menos obesos son menos enfermos, y menos enfermos se traducen en un menor gasto sanitario para las arcas públicas. Más niños caminando son más adultos caminando en el futuro, menos "cochedependientes", con lo que se previenen la congestión y la contaminación futuras y el excesivo gasto sanitario provocado por el tráfico. La ciudad es más agradable, alegre y segura. • **Para la sociedad**: Una infancia que crece sana y responsable previene contra muchas incapacidades futuras que, fruto de la pérdida de autonomía y de habilidades sociales, pueden generar adultos que no sepan tomar decisiones, asumir responsabilidades o relacionarse con los demás y, lo que podría ser peor, que no sepan disfrutar. Es fundamental hacer una **Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible, Medida 11.3,** vinculada a esta medida, para destacar dichas ventajas y conseguir el apoyo de las familias.
Juegos Educativos	La mejor forma de aprender es jugando, por lo que se propone trabajar con los centros escolares diferentes dinámicas, juegos… que promuevan la movilidad sostenible en el acceso al colegio como caminar, pedalear o compartir coche. Los **objetivos** que se persiguen con estas actividades son: Asistir al colegio de una manera más sana. Aprender a moverse de forma más segura y sostenible. Aprender a moverse de forma más independiente. Contribuir a disminuir el colapso de tráfico a la entrada y salida del colegio. Ayudar a que el entorno del colegio sea más seguro. Pasarlo bien con amigos y familia durante esas jornadas. La movilidad activa para acceder al colegio permite a los niños adquirir experiencia de la ciudad y autonomía personal, mientras mejoran la calidad y la seguridad del espacio público. Son además buenos para su salud y educan en la necesidad de pensar colectivamente en el medio ambiente. Los datos muestran que la campaña aumenta el número de viajes en modos sostenibles y reduce las emisiones de CO_2.

Página 259 de un total de 575
Página 159 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M3	PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	
Apoyo logístico	Debido a que esta medida es inherente a los horarios tanto de entrada como de salida de los equipamientos educativos, es importante trabajar conjuntamente entre todos los actores involucrados, vale decir: - equipo de expertos, - padres de familia y profesores, - técnicos municipales, - vecinos En el sentido de coordinar horarios de cierre, personas encargadas y responsables de elementos que corten el paso (según horarios) y guardias municipales para apoyar el tráfico fuera de la zona de influencia. Esta medida necesariamente tiene que estar acompañada de una campaña de socialización, Medida 11.3 de tal manera que todos los actores involucrados tengan aceptación y conocimiento de la sociedad en su conjunto.	 *Ejemplo de infraestructura de apoyo*
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023/2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024/2028)	
PRESUPUESTO	• **FASE 1:** CEIP Luis Cernuda. CEIP Juan XXIII. • **FASE 2:** CEIP Hernán Cortés. CEIP Gloria Fuertes. Coste estimado por Centro de Educación: (1.500 €). **Fase 1:** 3.000 € **Fase 2:** 3.000 €	
OBSERVACIONES		

Tabla 56. P1.M3. Programa de caminos escolares seguros. Fuente: Elaboración propia.

Página 260 de un total de 575
Página 160 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M4. Zona de especial sensibilidad: islas seguras (vinculadas al calmado de tráfico)

P1.M4	ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Fomento de la Movilidad Sostenible**	✓ Mejorar la movilidad peatonal en Castilleja de la Cuesta en los entornos de los centros escolares ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos ✓ Fomentar la movilidad activa entre los más jóvenes, así como su autonomía ✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón ✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar los desplazamientos a pie** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Niños que llegan al cole andando y en bici	%	Medidas de urbanismo táctico realizadas	N.º
Jóvenes que llegan al instituto andando	%	Centros educativos con entornos adaptados	N.º
Vehículos en los aforos/IMD	N.º	Actuaciones de calmado de tráfico ejecutadas	N.º
Accidentes (N.º) / Muertos (N.º) / Heridos (N.º)	N.º	Señales de tráfico	N.º
Accidentes en modos no motorizados	N.º	Desdoblamientos de vías	N.º
Sistemas de protección	N.º	Presupuesto destinado al mantenimiento de carreteras	€

CALMADO DE TRÁFICO EN ENTORNOS ESCOLARES

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El principal objetivo es mejorar la **seguridad de niños y niñas** a la hora de desplazarse al colegio, no solo la seguridad real sino también la percibida, de manera que tanto sus padres como los propios niños se sientan seguros y promuevan la movilidad sostenible. Así pues, esta medida pretende facilitar la llegada y salida del colegio potenciando la accesibilidad universal y la seguridad vial de los más pequeños. Es un proyecto muy educativo que debe involucrar a padres y alumnos en la movilidad sostenible y segura.

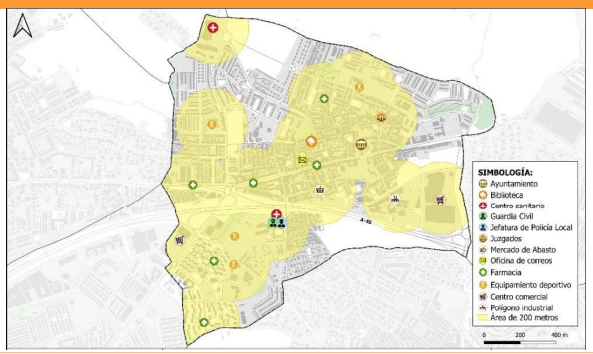
Esta medida ayuda, además, a promover la movilidad lenta y reducir las emisiones de contaminantes, aumentando la habitabilidad en los centros escolares y su entorno.



Página 261 de un total de 575
Página 161 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M4		ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD	
ACCIONES/FASES		BREVE DESCRIPCIÓN	
Calmado de Tráfico en entornos escolares	Acondicionamientos de los itinerarios peatonales	✓ Acondicionamiento de los itinerarios peatonales en proximidad de los centros de educación primaria y secundaria. Esta medida debe guardar concordancia con la P1.M3. Caminos Escolares Seguros.	
	Urbanismo táctico	✓ Acompañar con medidas de urbanismo táctico, convirtiendo los accesos a los centros educativos en espacios más accesibles y amables que garantice la seguridad de la comunidad educativa, fomentando así los caminos escolares seguros y la llegada a pie o en bicicleta al colegio. ✓ Promoción del uso del Transporte Público en los centros de secundaria, precisamente porque a la edad de asistencia de estos centros, los adolescentes comienzan a adquirir una mayor autonomía en los desplazamientos. Por esta razón, es esencial garantizar la seguridad del acceso en transporte público y, por lo tanto, prestar especial atención a las diferentes del transporte público.	 *Colegio Sor Ángela de la Cruz en Sevilla*
	Medidas de seguridad vial y calmado de tráfico	✓ **Estrechamiento de carriles**: Reduce la velocidad de los automóviles. Se actúa mediante un elemento físico central, la reducción de los laterales o ampliación de las aceras en ambos lados o de uno de los lados. ✓ **Trazados sinuosos**: Evitar los trazados del viario recto en longitudes elevadas, ya que se tiende en estos casos a aumentar la velocidad. Para evitar esto se pueden localizar los estacionamientos de manera alterna en cada lado de la vía, utilizar chicanes, etc. ✓ **Paso sobreelevado y aceras continuas**: Proporciona buenos resultados en reducciones de la velocidad de tránsito y seguridad de peatones y ciclistas. ✓ **Diferente pavimento** (textura y/o color): Se identifica el paso de peatones con la zona peatonal y da lugar a una reducción significativa en la velocidad. ✓ **Creación de zonas de estancia**: para proveer de espacio de espera a padres y alumnos durante los horarios de entrada/ salida.	
CALMADO DE TRÁFICO EN OTRAS ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD			
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			

Página 262 de un total de 575
Página 162 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M4	ZONAS DE ESPECIAL SENSIBILIDAD
Con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible, mejorando la seguridad vial, es importante atender a las **zonas de especial sensibilidad** dentro del municipio. Así, se partirá de las identificadas en la fase de análisis y diagnóstico, que sentarán la base del estudio de estas zonas para lograr fijas las metas correspondientes. En resumen, encontramos zonas de especial sensibilidad en: Centros escolares, Centros públicos, Grandes superficies o centros comerciales y Otros puntos con afluencia de peatones o convivencia de modos de transporte. Además, como se había mencionado, es fundamental el estudio de los Puntos Negros. En la instrucción 01/TV-29 de la Dirección General de Tráfico, se recoge la siguiente definición: *"Punto Negro es aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m"* Asimismo, como zona de especial sensibilidad, hay que tomar en cuenta los conocidos como tramos de concentración de accidentes, que son aquellas secciones de carretera con un nivel de peligrosidad por encima de la media. Para ello, se recomienda la utilización de auditorías de Seguridad Vial, que analizan los tramos con mayor profundidad, buscando una intervención para reducir el riesgo.	

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Eliminación de puntos negros y tramos de concentración de accidentes	Para la eliminación de puntos negros y tramos de concentración de accidentes se recomienda: ✓ Mantenimiento de las carreteras. ✓ Desdoblamiento en determinadas vías. ✓ Sistemas de protección de usuarios vulnerables como los motoristas. ✓ Sistemas de contención. ✓ Zonas de recuperación del vehículo. ✓ Arcenes amplios. ✓ Mejoras en la señalización.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) – 6 centros educativos y 8 equipamientos. **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028) – 7 centros educativos y 14 equipamientos.
PRESUPUESTO	**Fase 1:** 240.000 € y160.000€ = 400.000 €. **Fase 2:** 280.000 € y 280.000 € =560.000 €. • Actuaciones en entornos escolares: 40.000 € por centro escolar. 520.000 € • Actuaciones en otras ZES: 20.000€ por equipamiento. Total 440.000 €
OBSERVACIONES	Los centros y equipamientos adecuados en cada fase serán determinados por el Ayuntamiento. El número de centros y equipamientos adecuados pueden variar en cada fase (1 y 2), en función del tiempo estimado de la ejecución

Tabla 57. P1.M4. Zonas de especial sensibilidad. Fuente: Elaboración propia.

Página 263 de un total de 575
Página 163 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M5. Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis/patinetes

P1.M5	RED DE VÍAS CICLISTAS Y APARCAMIENTO DE BICIS/PATINES		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad saludables ✓ Mejora del espacio público	✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos ✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta ✓ Creación de infraestructura ciclista ✓ Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada ✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes ✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Reparto modal (% uso de la bicicleta)	%	Superficie peatonalizada	M2
Ocupación de los aparcabicicletas y patinetes	Inventario	Número de aparcabicicletas y patinetes	N.º
Satisfacción de la ciudadanía sobre la bici	Encuesta	Longitud de senderos señalizados como ruta ciclista	M

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La red ciclista de Castilleja de la Cuesta comprende un total de 1.800 metros, localizados en Avenida de Bormujos, Avenida de Sevilla, Calle Pago de las Longueras, Camino del Agua y Carril bici Rotonda de los Maristas. No se trata de una red, sino de **tramos de carriles inconexos**, por lo que los desplazamientos en bicicleta no son habituales en el municipio. Es el municipio del AUF Bormujos con menor kilometraje de carril bici.

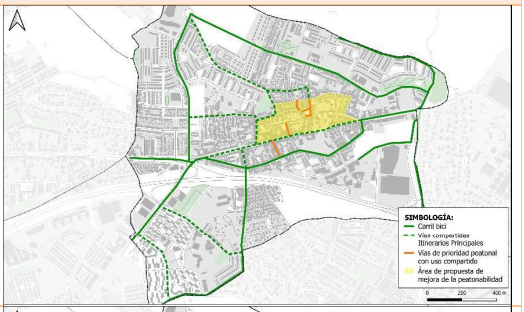
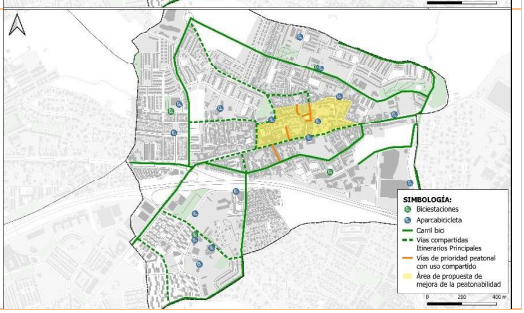
La bicicleta está llamada a desempeñar un papel importante en un nuevo modelo de movilidad, que se concreta en incrementar los viajes realizados a pie y en bicicleta, en detrimento del automóvil. Los positivos **efectos ambientales** y sobre la **salud de las personas**, así como su **mayor eficiencia en desplazamientos de hasta 5 km**, otorgan a la bicicleta **ventajas significativas** en comparación con otros modos. Asimismo, la bicicleta ofrece buenas condiciones para el deporte, el ocio y el turismo. El **cicloturismo** puede contribuir a reducir la estacionalidad de la actividad turística extendiendo beneficios a áreas más extensas en consonancia con los criterios de sostenibilidad ambiental y desarrollo territorial.

En muy poco tiempo, la micro movilidad ha asumido un papel fundamental en la manera de desplazarse en las ciudades, impulsando hasta cambios en la legislación. En particular, los **patinetes eléctricos** se consideran soluciones privadas más eficientes para las distancias intermedias con respeto a los automóviles y a las motos y más ágil que la bicicleta. Además, soluciona uno de los problemas más sentidos por los ciclistas, el robo del vehículo, ya que son fácil de llevar, transportar y guardar. Por todas estas razones, el objetivo de esta medida es regular la difusión de este tipo de vehículos nuevos cuya difusión es, en cualquier caso, imparable.

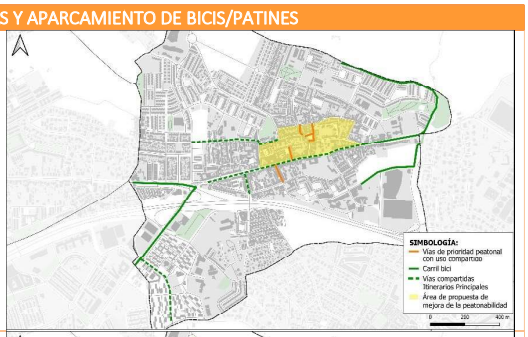
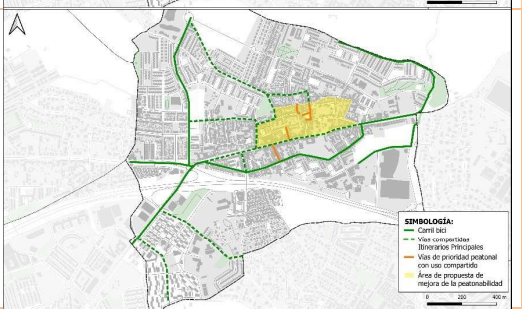




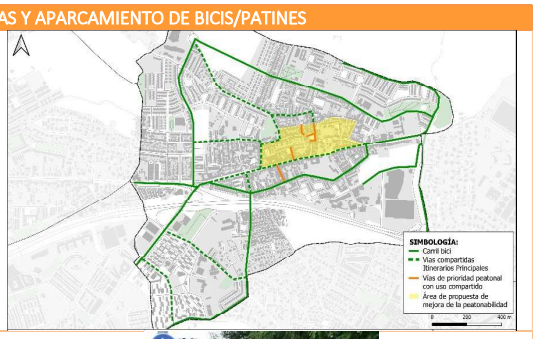
Página 264 de un total de 575
Página 164 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M5	RED DE VÍAS CICLISTAS Y APARCAMIENTO DE BICIS/PATINES	
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**	
Propuesta de Red Ciclista	El mapa muestra la red ciclista que se propone (línea verde), la cual viene a ser la unión del Carril Bici actual (Av. Sevilla, Ctra. Bormujos, C. Pago de las Longueras y Camino del agua) con el planteado por las siguientes vías: C. Virgen del Rocío, Av. Plácido Fernández Viagas, Av. de los Donantes de Sangre y Órganos, Av. Antonio Mairena, C. Real, C. Diego de los Reyes y C. Dr. Fleming. Además, tanto las vías Peatonales (línea naranja) como el Itinerario Peatonal Principal (línea verde discontinua) se proponen como vías compartidas con ciclistas. La red ciclista debe: ✓ Atender a una distribución equilibrada y una cobertura homogénea de todo el ámbito de estudio. ✓ Articular la totalidad de la zona y que sea accesible llegar en bicicleta a cualquier destino dentro del ámbito. ✓ Atender la conectividad entre tramos: no dejar tramos inconexos, implementar circuitos cerrados, etc.	
Aparcamiento de Bicicletas y patinetes	La ubicación de los aparcamientos debe garantizar su presencia cerca de los principales lugares de servicios de interés colectivo y polos de servicio. El número de estacionamiento se ha estimado en 16 puntos. Con el fin de realizar un buen diseño de la red de estacionamientos se deben tener en cuenta los siguientes criterios: - que se encuentren homogéneamente repartidas - a una distancia de unos 300 metros entre ellas - atiendan a puntos de atracción como zonas comerciales, edificios institucionales, colegios y parques - cercanas a la red ciclista (en el caso que hubiere) En el plano aparecen 16 puntos en los cuales podrían localizarse las paradas. Dichos puntos atienden a las razones anteriormente citadas. Asimismo, las estaciones deben guardar una distancia lógica entre las mismas, siendo menor en aquellos lugares donde la demanda sea elevada, frente a las zonas de menor demanda, donde el número de estaciones será menor y por tanto se encontrarán más alejadas entre sí. En cada parada se tendrán 5 anclajes en forma de "U" invertida.	

Página 265 de un total de 575
Página 165 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M5	RED DE VÍAS CICLISTAS Y APARCAMIENTO DE BICIS/PATINES	
Fase 1	Durante la Fase 1 se llevará a cabo, siempre que se requiera, el acondicionamiento de los carriles ya existentes. Se ejecutará el tramo de carril bici que transcurre por la Calle Real y que conecta con el itinerario peatonal. Asimismo, se adecuará el uso compartido, con la correspondiente señalización, en las calles peatonales y los itinerarios peatonales principales que se establecen en la Fase 1 del presente PMUS.	
Fase 2	Durante la Fase 2 se ejecutará un nuevo carril bici en la Avenida Plácido Fernández Viagas y Calle Virgen del Rocío, así como en un pequeño tramo de la Calle Real y Calle Diego de los Reyes. Asimismo, se adecuará el uso compartido, con la correspondiente señalización, en las calles peatonales y los itinerarios peatonales principales que se establecen en la Fase 2 del presente PMUS.	

Página 266 de un total de 575
Página 166 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P1.M5	RED DE VÍAS CICLISTAS Y APARCAMIENTO DE BICIS/PATINES	
Fase 3	Durante la Fase 3 se ejecutará un nuevo carril bici en Avenida de los Donantes de Órganos y Sangre y Avenida Antonio Mairena, Calle Paseo el Valero y Calle Doctor Fleming, Calle Camino Valdovina, y Avenida de Andalucía. Asimismo, se adecuará el uso compartido, con la correspondiente señalización, en las calles peatonales que se establecen en la Fase 3 del presente PMUS.	
Vías urbanas compartidas	La reordenación del tráfico, que evita el paso intensivo de automóviles por el centro urbano, acompañado de las medidas de calmado de tráfico en toda la ciudad, supone el escenario ideal para la **conversión de las calles del centro urbano en ciclocalles**. Una vía ciclista es una vía específicamente acondicionada para el tráfico de bicicletas, con **señalización horizontal y vertical** correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. Una **vía compartida urbana** o ciclocalle es una vía ciclista especialmente acondicionada, destinada en primer lugar a las bicis. La **señalización**, al igual que la de las vías para vehículos a motor, es imprescindible para un correcto uso y funcionamiento de las mismas.	
Plan de comunicación de la bicicleta	Los frentes de actuación sobre la ciudadanía han de integrar aspectos relativos con la educación, la comunicación/divulgación y el fomento y la promoción del modo. **Educación**: Con las campañas relacionadas con este aspecto, los objetivos perseguidos son: • Conseguir que el conjunto de la ciudadanía adquiera conciencia acerca de la necesidad adoptar unas medidas que en muchos casos colisionan con una serie de hábitos sociales fuertemente arraigados. • Lograr una predisposición en el conjunto de la ciudadanía para que sean aceptados las medidas y proyectos relacionados con la movilidad sostenible. Las **medidas de educación** han de ser puestas en práctica en un proceso continuo, incluyendo acciones educativas hacia la ciudadanía desde su infancia, y acciones formativas sobre otras alternativas de movilidad sostenible hacia los adultos. **Comunicación y Divulgación**: En este proceso, se trata de poner en conocimiento de la ciudadanía y de los colectivos implicados la situación actual del modo, sus posibilidades de mejora, y las medidas posibles, propuestas, o en curso de realización, con el fin de lograr unos objetivos de sostenibilidad.	

<table>
<tr><th colspan="2">P1.M5</th><th colspan="3">RED DE VÍAS CICLISTAS Y APARCAMIENTO DE BICIS/PATINES</th></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">Fomento y Promoción: El objetivo esta campaña es la potenciación del modo, ofreciendo por un lado alicientes e incentivos a las personas usuarias y, por otro lado, estimulándoles a que conozcan el funcionamiento y las ventajas individuales y colectivas del transporte sostenible.
Por tanto, es totalmente necesario que el Plan de Comunicación de este PMUS, incluya de manera específica un plan de comunicación y fomento de la movilidad ciclista.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">TEMPORALIZACIÓN</td><td colspan="4">Fase 1: Corto plazo (2023-2024)
Fase 2: Medio plazo (2024-2028)
Fase 3: Largo plazo (2028-2033)</td></tr>
<tr><td>FASE 1</td><td>FASE 2</td><td>FASE 3</td></tr>
<tr><td>Ejecución red ciclista: 56.160 € (180 €/ml).
Vías compartidas itinerarios principales: 99.050 € (50 €/ml)

TOTAL: 155.210 €

En esta fase se realizará el Plan de la Bicicleta y el Plan de Comunicación, ascendiendo el coste a 210.210 €.</td><td>Ejecución red ciclista: 363.420 € (180 €/ml).
Vías compartidas itinerarios principales: 88.150 € (50 €/ml)

TOTAL: 451.570 €</td><td>Ejecución red ciclista: 614.700 € (180 €/ml).

TOTAL: 614.700 €</td></tr>
<tr><td>PRESUPUESTO</td><td colspan="4">• Plan de la Bicicleta: 50.000 €
• Aparcamientos para bicicletas y patinetes: 1.000 €/aparcamiento
• Plan de Comunicación: 5.000 €
• Señalización: 108.25€ cartel
• El presupuesto se verá incrementado si aquellos carriles bicis ya existentes en el municipio necesitan mantenimiento: 50–180 €/ml</td></tr>
<tr><td>OBSERVACIONES</td><td colspan="4">Fuentes o documentos de interés:
✓ Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020.
✓ Estratégica estatal por la bicicleta, 2019.
✓ Alinear con los objetivos y líneas de actuación de la Estrategia de Desarrollo Sostenible e Integrado (EDUSI)</td></tr>
</table>

Tabla 58. P1.M5. Red de vías ciclistas y aparcamientos de bicis/patinetes.
Fuente: Elaboración propia.

Página 268 de un total de 575
Página 168 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P2. Movilidad de personas con discapacidad

P2.M1. Plan de Accesibilidad Universal

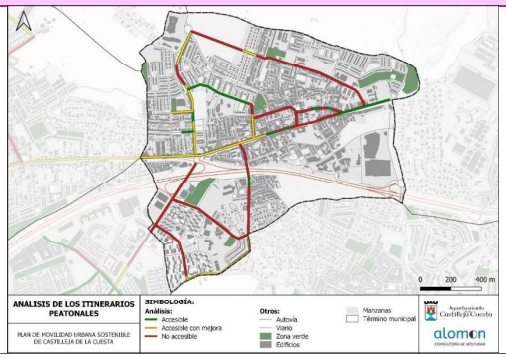
P2.M1	PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Mejora del espacio público ✓ Ordenación del tráfico motorizado y no motorizado	✓ Mejorar la calidad del espacio público ✓ Mejorar la movilidad y el transporte en el municipio junto con la calidad de vida de residentes ✓ Fomentar el cambio en el reparto modal ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos ✓ Disminuir los accidentes de tráfico
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	
✓ Crear una ciudad para todos ✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil	

INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Pasos peatonales accesibles	%	Número de actuaciones en aceras	N.º
Superficie Paso de Peatones	%	Número de actuaciones	N.º
Paradas de autobuses accesibles	%	Número de actuaciones en aceras	N.º

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En el diagnostico se destaca que, en la totalidad del ámbito de estudio, hay una **falta de accesibilidad universal**, entendiendo esta como el grado en el que todas las personas pueden visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas: aceras excesivamente estrechas, falta de espacios y calles exclusivas para el peatón, intersecciones sin pasos peatonales, mal estado de las aceras y el aparcamiento ilegal en aceras, esquinas y cruces peatonales que dificulta la movilidad segura de peatones y reduce la visibilidad; paradas con falta de accesibilidad, con algunas de las estaciones del ámbito localizadas alejadas de los centros urbanos y sin señalización.

La accesibilidad universal nace de la necesidad básica para que todas las personas (con discapacidad y sin discapacidad) puedan desplazarse de manera cómoda, segura y sobre todo autónomamente posible, mejorando la calidad de vida de todos los ciudadanos. Desde el punto de vista poblacional, se puede afirmar que, la accesibilidad es fundamental para un 10 % de la población, para un 40 % es necesario y para el 100 % es confortable, por este motivo, el presente programa de actuación y sus medidas, tienen como objetivo proporcionar orientación para garantizar la accesibilidad a todos los modos de transporte y a los espacios públicos.



Página 269 de un total de 575
Página 169 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

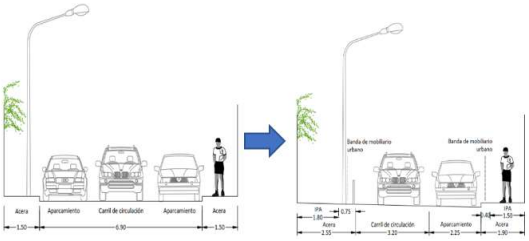
P2.M1	PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**	
Diseño del Plan	✓ Diseñar la estructura del Plan de Accesibilidad, a través del estudio del entorno, benchmarking.	
Análisis y diagnóstico	✓ A través de recopilación de información **normativa**, información **urbanística** y datos y estadísticas. Posteriormente se realiza la **toma de datos.** En ella es indispensable el uso de los SIGs.	
Propuesta y Plan de Acción	✓ Los Planes de Accesibilidad se dividen en **Plan Director** y **Planes Zonales** y **Sectoriales.** En estos Planes se detallan tanto las solucione tipo como soluciones específicas para cada caso.	
Programación y matriz de prioridad	✓ Priorización de actuaciones en función de su urgencia y/o importancia.	
Campaña de difusión	✓ La ejecución de este tipo de medidas debe ir acompañadas de una **campaña de difusión** que incluya, por ejemplo: reparto de flyers en comercios, oficinas de información turística, estaciones de transporte y/o marquesinas, cartelería, anuncios en prensa y redes sociales, etc. ✓ Los soportes que lo permitan: flyers (en el reverso) y noticias, es recomendable exponer los beneficios de la movilidad peatonal y la importancia de la movilidad sostenible.	
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1**: Corto plazo (2023/2024). Elaboración del Plan de Accesibilidad **Fase 2 y 3**: Medio y largo plazo para la implantación de medidas resultantes	
PRESUPUESTO	**Fase 1:** Plan de Accesibilidad de Castilleja de la Cuesta, 65.000 € **FASE 2 y 3:** Ejecución estimada, 3.000.000 €	
OBSERVACIONES	El Plan de Accesibilidad Universal es vital para lograr un municipio donde la movilidad peatonal sea libre, segura y autónoma	

Tabla 59. P2.M1. Plan de accesibilidad Universal.
Fuente: Elaboración propia.

Página 270 de un total de 575
Página 170 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P2. M2. Mejora de la Accesibilidad de las plazas reservadas a PMR

P2.M2	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LAS PLAZAS RESERVADAS A PMR		
LÍNEA ESTRATÉGICA ✓ **Accesibilidad e Intermodalidad** ✓ **Ordenación del Tráfico** **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS** ✓ Reducir el tráfico de agitación o pasivo ✓ Aumentar la accesibilidad y la rotación de las plazas de estacionamiento		
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red de plazas reservadas para PMR	Adimensional	Número de plazas de PMR accesibles	Adimensional

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se ha observado durante las visitas técnicas que pese a existir **PMR** en el municipio, algunas de estas no cuentan con las características necesarias para su correcto funcionamiento.

A diferencia de las plazas de aparcamiento convencionales, las plazas PMR constan de dos áreas bien diferenciadas, las cuales son las que dotan de un carácter particular este tipo de estacionamiento:

- Zona de Transferencia: Esta área tiene como objetivo garantizar que el paso de cualquier individuo con movilidad reducida ya sea del vehículo al espacio público en sentido contrario, se lleve a cabo en condiciones de seguridad y confort óptimas. Es por este motivo que, al tratarse de un espacio contiguo a la zona de estacionamiento, las plazas PMR sean de unas dimensiones mayores que las convencionales.
- Zona de Estacionamiento: Espacio destinado al estacionamiento de vehículos, esta zona es igual al resto de plazas de aparcamiento convencionales.

Las plazas deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud × 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Estos aparcamientos estarán señalizados en el suelo con pintura a través de los límites de principio y fin de la plaza: dicha señalización se realiza mediante el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en el artículo 43 y una señal vertical en lugar visible con el mismo símbolo.



Ejemplo de plazas PMR con diseño incorrecto

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN

Página 271 de un total de 575
Página 171 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

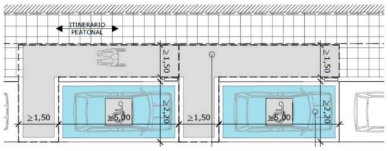
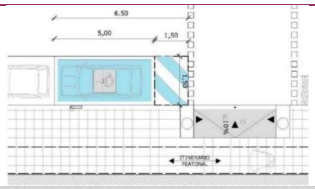
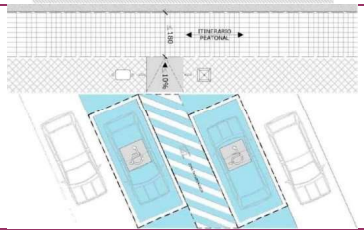
P2.M2	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LAS PLAZAS RESERVADAS A PMR	
Fase 1	Inventario todas las plazas para PMR, completando el realizado en el marco del presente PMUS	
Fase 2. **Ausencia de la zona de transferencia y rebaje de la acera en plazas consecutivas en línea**	**1. Demolición y movimiento de tierras:** - Demolición de ml de bordillo de hormigón existente - Demolición de m2 solera de hormigón y pavimento hidráulico. **2. Pavimentación:** - Colocación de ml de bordillo de hormigón - Colocación de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico **3. Señalización:** m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.	
Fase 3. **Plazas que no disponen de rebaje entre la zona de transferencia y la acera en plazas en línea**	**1. Demolición y movimiento de tierras:** - Demolición de ml de bordillo de hormigón existente - Demolición de m2 solera de hormigón y pavimento hidráulico. **2. Pavimentación:** - Colocación de ml de bordillo de hormigón - Colocación de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico **3. Señalización:** m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.	
Fase 4. **Ausencia de la zona de transferencia y rebaje de la acera en plazas en batería**	**1. Demolición y movimiento de tierras:** - Demolición de ml de bordillo de hormigón existente - Demolición de m2 solera de hormigón y pavimento hidráulico. **2. Pavimentación:** - Colocación de ml de bordillo de hormigón - Colocación de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico **3. Señalización:** m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.	
Fase 5. **Aumento del número de plazas PMR**	El **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Andalucía** fija un mínimo de 1 plaza reservada para PMR por cada 40 plazas, independientemente de las plazas residenciales o de lugares de trabajo, por lo tanto, se propone el aumento de la dotación de plazas reservadas a personas con movilidad reducida (PMR).	
TEMPORALIZACIÓN	Adaptación progresiva de las plazas existentes para PMR en el marco temporal del PMUS de Castilleja de la Cuesta.	
PRESUPUESTO	**Fase 1**: 800 € / plaza. 800 € * 30 plazas = 24.000 € **Fase 2**: 800 € / plaza. 800 € * 30 plazas = 24.000 €	**Fase 3**: 1000 € / plaza. 1.000 € * 30 plazas = 30.000 € **Total Fases 1 a Fase 3 = 78.000 €**

Tabla 60. P2.M2. Mejora de la accesibilidad de las plazas reservadas a PMR. Fuente: Elaboración propia.

Página 272 de un total de 575
Página 172 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P3. Potenciación del Transporte Colectivo

P3.M1. Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público

P3.M1	OPTIMIZACIÓN DE HORARIOS, FRECUENCIAS E ITINERARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO			
LÍNEA ESTRATÉGICA		**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad saludables		✓ Fomentar el uso del transporte público ✓ Optimizar el transporte público		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Aumentar la intermodalidad				
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**		**Unidad**
Aumento de la demanda del TP	%	Inclusión de información en tiempo real en la App		Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA				
Los tiempos de espera actuales del transporte público son elevados y los recorridos largos, esto unido a la escasa información a la ciudadanía sobre horarios en tiempo real hace que el transporte público sea poco atractivo y se opte por utilizar el automóvil. Además, el análisis de la situación actual ha detectado que existe una escasa disponibilidad de información para la planificación. Conocer las rutas y horarios del transporte público es fundamental para facilitar la toma de decisiones de los usuarios en su viaje. De lo contrario, los servicios de transporte podrían perder su atractivo y, por tanto, experimentar algunas disminuciones en el número de usuarios. Dicha información actualmente es deficitaria para todos los modos de transporte; este programa busca proporcionar medidas para mejorar los sistemas de información a los usuarios. Se plantea la necesidad de mejorar el transporte metropolitano y en especial la información al usuario. Recientemente se ha puesto en funcionamiento una App de los Consorcios de Andalucía que incluye básicamente la misma información ofrecida por la web de cada uno de los consorcios, solo incluye algunas prestaciones adicionales, sin embargo, no incluye lo más importante para que el usuario, ofrecer el horario de llegada de los autobuses en tiempo real, para que el usuario pueda planificar su viaje y se reduzcan los tiempos de espera. **Por tanto, se plantea** mejorar **la información en tiempo real de movilidad para toda la comunidad, dinámica y para todos los modos de transportes**. **Así pues, esta medida promociona** mejora de la App existente y su promoción para que se de a conocer a toda la comunidad.  			
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1** (2023/2024): Seguimiento de la mejora y difusión de la información al usuario en la App del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.			
PRESUPUESTO	Sin presupuesto (competencia del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla).			
OBSERVACIONES	El Ayuntamiento debe llevar a cabo las gestiones para que el Consorcio mejore la información al usuario y publicite su App móvil.			

Tabla 61. P3.M1. Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Página 273 de un total de 575
Página 173 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P3.M2. Mejora de la Accesibilidad a las paradas de transporte público y su entorno.

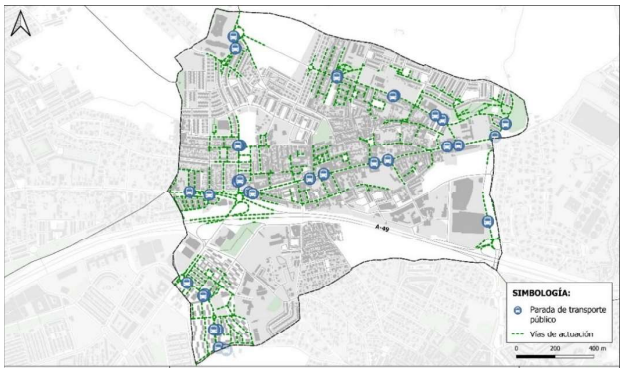
P3.M2	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SU ENTORNO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Accesibilidad e Intermodalidad** ✓ **Promoción del transporte público**	✓ Fomentar la democratización del transporte público ✓ Facilitar el desplazamiento autónomo hacia el transporte público a todas las personas ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar los desplazamientos en trasporte público** ✓ **Mejorar la accesibilidad en la ciudad**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Aumento del uso del transporte público por personas con discapacidad	%	Adecuación de caminos accesibles desde equipamientos hacia paradas	Km
		Señalización de los itinerarios hacia las paradas	N.º

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Una de las claves de la movilidad sostenible es el **transporte público**. El transporte es un elemento básico para la gran mayoría de las actividades que desarrollan las personas: es la forma de unir lugares, personas y llevar mercancías necesarias para la actividad que implica. Y el nuevo modelo de movilidad que se va imponiendo es el que da prioridad a los viajes a pie, en bicicleta o en transporte colectivo.

El transporte, tanto de personas como de mercancías, es la esencia de la vida moderna y el motor de nuestras actividades, pero el transporte público debe ser sostenible. Las sociedades modernas demandan una alta y variada movilidad, lo que requiere un sistema de transporte complejo y adaptado a las necesidades sociales, que garantice los desplazamientos de personas y mercancías de una forma económicamente eficiente y segura, pero todo ello sometido a una nueva racionalidad ambiental.

Dentro de esta triple visión de la sostenibilidad cabe destacar la **sostenibilidad social**. Garantizar la movilidad a cualquier persona es uno de los retos y objetivos de la **accesibilidad universal**; se trata, en suma, de un factor clave para el objetivo de la plena participación y del logro de un medio físico normalizado, accesible a todas las personas. Para garantizar el acceso en igualdad de condiciones a una buena parte de la población también es importante que los medios de transporte sean accesibles, esto es, que puedan ser utilizados por todas las personas independientemente de sus limitaciones funcionales físicas, sensoriales o cognitivas. Así pues, el acceso al transporte público por parte de toda la ciudadanía, independientemente de sus capacidades, es un objetivo primordial dentro del nuevo modelo de movilidad de Castilleja de la Cuesta. Por ello, los itinerarios deben de cumplir con los criterios de accesibilidad, con el fin del desplazamiento autónomo. Además de ello, es necesario dotar a los itinerarios peatonales que dirigen hacia el transporte público de elementos que permitan identificarlos, a través de la comunicación y comprensión.



Página 274 de un total de 575
Página 174 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P3.M2	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SU ENTORNO
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**
Diagnóstico	Elaboración de inventario de campo con el fin de recoger los obstáculos en materia de accesibilidad universal en el entorno a las paradas de transporte público
Elección de itinerarios	En función de ello, establecer una serie de itinerarios siguiendo criterios de localización de equipamientos y servicios y paradas de transporte público. Coordinación con el Plan de Accesibilidad (P2.M1.)
Proceso de participación pública y entrevista con asociaciones	A la hora de validar los itinerarios se realizarán entrevistas con entidades para conocer su opinión y poder trasladarlas a la ejecución de los caminos hacia las paradas.
Diseño de medidas de mejoras y ejecución	Elaboración de un plan de mejoras de acceso al transporte público, donde se incluya medidas concretas de intervención por itinerarios y campaña de señalización de los caminos accesibles.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)
PRESUPUESTO	La adecuación de la parada, así como de su entorno supone un coste aproximado de 918,06€, donde: • Parada: o Pavimento direccional: 15,24 € o Pavimento de botón: 11,29 € o Solado de baldosas de botones: 84,48 € o Bord.barbacan.lateral 3/14-17x17/28cm: 65,76 € o Bord.barbacan.central 3/17x17cm: 56,04 € o Demolición de bordillo: 22,64 € o Solado de baldosas de hormigón direccional: 114,04 € • Aceras: o Bordillo prefabricado de hormigón: 96,48 € o Solado de baldosas de hormigón "PREFHORVISA": 36,64 € o Base de hormigón: 18,9 € • Parada-marquesina: o Demolición de solera o pavimento de hormigón: 56,32 € o Pavimento continuo de hormigón impreso: 233,12 € o Demolición de solera o pavimento de hormigón: 11,3 € o Solado de baldosas de botones. 84,48 € o Demolición de bordillo: 11,32 € Con un total de 32 paradas a adecuar, asciende a **29.378 euros**. En la fase 1 se adecuarán 16 paradas (14.689 €) y en la fase 2, 16 paradas (14.689 €). Las paradas a adecuar en cada fase serán determinadas por el Ayuntamiento, acorde con la temporalización del nuevo modelo de ciudad.

Tabla 62. P3.M2. Mejora de la Accesibilidad en las paradas de transporte público y su entorno.
Fuente: Elaboración propia.

Página 275 de un total de 575
Página 175 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P3.M3. Análisis de la Necesidad de Implantar Transporte a la Demanda

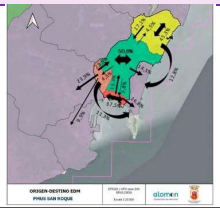
P3.M3	ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE IMPLANTAR TRANSPORTE A LA DEMANDA		
LÍNEA ESTRATÉGICA ✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad sostenibles **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS** ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS** ✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos ✓ Mejora la oferta de transporte público en el ámbito de estudio, en especial entre zonas y urbanizaciones de baja densidad poblacional y el núcleo principal		
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Reparto modal (Usuarios del TP)	%	Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda	Adimensional
Subscripciones al servicio a la demanda	Nº	Número de vehículos adscritos al servicio	Nº
		Inclusión en la página web del Ayuntamiento con información sobre el servicio	Adimensional
		Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática	Adimensional

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El **transporte a la demanda** consiste en un sistema pensado para áreas con baja demanda de transporte público, en las que la planificación de un servicio tradicional no es rentable. La planificación de estos servicios está completamente **orientada al usuario**, ya que éste debe comunicar al operador sus necesidades de transporte, con el fin de resolver las dificultades que, para el transporte público, se plantea en núcleos de tamaño reducido y de difícil acceso. Estos servicios de transporte se caracterizan por ser prestados tanto por operadores públicos como privados con vehículos pequeños/medianos y un enrutamiento flexible. Tradicionalmente, el transporte a la demanda era un servicio con reserva anticipada en el que, a través de métodos telefónicos y telemáticos, un pasajero reservaba un viaje con mucha antelación. Hoy en día, con la llegada de las **nuevas tecnologías**, la reserva de servicio de transporte a la demanda se procesa a través de una plataforma tecnológica (web o a través de una aplicación móvil) que permite un servicio en **tiempo real**, que los usuarios utilizan cada vez más incluso en el caso de áreas urbanas con oferta de transporte público.

TRANSPORTE a la DEMANDA ¡Cuando lo Necesites!

Logo del sistema de Transporte a la Demanda de Ponferrada

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
Estudio y diseño del transporte a la demanda	El autobús metropolitano es el principal modo de transporte público existente, son 12 líneas las que dan servicio a Castilleja de la Cuesta, las principales zonas de paso de las líneas de bus son la Calle Real y la Autovía del V Centenario, exceptuando alguna que pasa por la Carretera de Bormujos, la Avenida Antonio Mairena y la zona del CC. AireSur e IKEA. A pesar de esto, solo el 6% de la población de Castilleja utiliza el TP. Por la razón antes mencionada se propone atender mediante transporte a la demanda que mejore el reparto modal y lo convierta en más sostenible, como complemento a la red metropolitana de transporte público. El sistema de transporte a la demanda se describe más adelante. Realización de un estudio de **demanda y viabilidad** del Transporte Público a la Demanda en Castilleja de la Cuesta que culmine con el Diseño del proyecto a implantar donde se definan las Rutas y Paradas, la Frecuencia y Horarios, la Capacidad de los vehículos, un Análisis financiero, Recomendaciones y Plan de Comunicación.	

Página 276 de un total de 575
Página 176 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P3.M3	ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE IMPLANTAR TRANSPORTE A LA DEMANDA	
Sistema de transporte a la demanda Tipo A	Puesta en marcha de un sistema de **Transporte Público Urbano a la Demanda** basado en la utilización de **taxis accesibles** de hasta nueve plazas, incluyendo al menos, una plaza para personas en silla de ruedas o microbuses (en función de la demanda). Este sistema de vehículos compartidos y accesibles debe operar como un transporte regular de uso colectivo y estructurado en distintas líneas que unan las zonas de población de baja densidad y las nuevas zonas urbanas con el casco urbano de Castilleja de la Cuesta. Para un mejor servicio la reserva de las plazas se deberá realizar hasta las 18h del día anterior a la realización del viaje y a través de distintos medios: teléfono, página web del ayuntamiento y App móvil.	 *Servicio de taxi a la demanda en el área metropolitana de Málaga*
Sistema de transporte a la demanda Tipo B	En las paradas de autobús donde se disponga de transporte a la demanda, se implantará un dispositivo a través del cual los usuarios podrán solicitar dicho servicio, siendo necesario realizar la solicitud, al menos, 10 minutos antes de la hora indicada en el horario que se estipule. Para ello se requiere la utilización de un dispositivo inteligente que permita seleccionar la línea por la que quien ser atendidos, en caso de que hubiese más de una línea ofreciendo transporte a la demanda en dicha parada, y que estén adaptadas para la interacción con los usuarios que padezcan alguna discapacidad. Desde dicho dispositivo podría solicitarse el servicio de transporte a la demanda mediante diferentes procedimientos, dependiendo de la discapacidad del usuario: ✓ Usuario sin discapacidad: A través de Display y teclas ✓ Usuarios con discapacidad auditiva: A través de Display y teclas ✓ Usuarios con discapacidad visual: A través de altavoz y teclas, que le indicarán tanto el próximo autobús como el próximo de plataforma baja (si lo hubiere). Otra opción es solicitar el servicio desde el móvil, lo que permitiría avisar al autobús antes de llegar a la parada. La solicitud de transporte a demanda desde el móvil podría hacerse diferentes maneras: ✓ Mediante la app que será desarrollada en caso de ser adjudicatarios, a través de la cual podría indicarse en que parada quiere solicitar el servicio con antelación, así como la línea y el horario seleccionado. ✓ Mediante un sms a través del cual puedan solicitarse información sobre los próximos servicios de una línea o solicitar un servicio de transporte a la demanda ✓ A través de un código QR que redirija al usuario a una web, a través de la cual pueda obtener información o solicitar un servicio de transporte a demanda.	 *Aspecto frontal de la caja encastrada (como lo ve el público) de un dispositivo de solicitud de parada a demanda* *Fuente: Autobús SIVAAT-PARDEM*
Información al usuario	Incorporar un apartado en la **Web Municipal** donde se pueda obtener información sobre las posibles líneas, recorrido y horarios. Además, debe incluir información a tiempo real a través de un perfil de página de Facebook, donde se responda a las dudas a los usuarios y se informa de cualquier tipo de incidencia.	
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 2:** Medio plazo (2024-2028): Análisis, estudio y diseño **Fase 3:** Largo plazo (2028-2033): Implantación del sistema	
PRESUPUESTO	**Fase 2**: Análisis, estudio y diseño: 7.000 € **Fase 3**: Sistema Tipo A: 15.000 €	

Tabla 63. P3.M3. Análisis de la Necesidad de Implantar Transporte a la Demanda.
Fuente: Elaboración propia.

Página 277 de un total de 575
Página 177 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P4. Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas

P4.M1. Oficina técnica de movilidad

P4.M1	OFICINA TÉCNICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		
LÍNEA ESTRATÉGICA ✓ Ordenación urbana y del tráfico ✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Mejora del espacio público	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS** ✓ Aumentar la comprensión y aceptación de las actuaciones elaboradas en el PMUS ✓ Reducir la circulación de vehículos motorizados ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Bormujos		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Reparto modal	%	Personas que visitan la Oficina	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Se propone la creación de una Oficina de Movilidad como centro responsable de la coordinación de programas y campañas de movilidad propuestos en el PMUS, y de la difusión de información sobre las alternativas de transportarse en la ciudad. Operando como coordinador de cara a los ciudadanos y a los técnicos municipales. La oficina tendrá relaciones estrechas con agentes de todos los departamentos municipales, las empresas de transporte público, organizaciones y asociaciones locales y otros interesados, creando una red para compartir experiencias y problemas de todos los campos de la movilidad. De tal forma, dará información y asesoramientos a los ciudadanos, además de atender peticiones como la ocupación de la vía pública, propuestas de cambio de circulación, zonas de carga y descarga, etc. Las tareas fundamentales de la oficina se pueden resumir en las siguientes: ❖ Coordinación de proyectos relacionados con el PMUS: Estudios de accesibilidad universal, Estudios de aparcamiento, Planes de gestión de la movilidad a colegios, polígonos, empresas, etc. ❖ Coordinación de campañas de movilidad propuestos en el PMUS: Camino escolar y Seguridad vial ❖ Elaboración de medidas de comunicación y responsable de la difusión de información a los ciudadanos: Alternativas de transporte en la ciudad, mapas de transporte público e itinerarios peatonales y ciclistas, consejos individuales de como viajar, etc. Efectos medioambientales y de salud. Ahorro de energía, dinero y tiempo.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Fase 1	Puesta en marcha de la oficina		
Fase 2	Implementación de las herramientas (software) necesarias para la puesta en marcha de la oficina		
Fase 3	Formación del personal fijo del Ayuntamiento adscrito a la Oficina de Movilidad		
TEMPORALIZACIÓN	Fase 1 y 2: corto plazo (2023-2024). Fase 3: medio plazo (2024-2028).		
PRESUPUESTO	55.000€ anuales (Un técnico y un administrativo más costes fungibles)		

Tabla 64. P4.M1. Oficina técnica de movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Página 278 de un total de 575
Página 178 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P4.M2. Políticas Urbanísticas

P4.M2	POLÍTICAS URBANÍSTICAS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Ordenación urbana y del tráfico ✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Mejora del espacio público	✓ Generar políticas urbanas sostenibles ✓ Reducir la circulación de vehículos motorizados ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Niveles de contaminación de CO_2, NOx emitidas	Nox	Políticas implementadas	Nº
Niveles de contaminación de ruido emitida	Db		

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La presente medida está enfocada a uno de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**, específicamente el Nº11 Ciudades y Comunidades Sostenibles, en este sentido las políticas urbanas serán los ejes de gestión urbana que dirijan un crecimiento urbano amable y sostenible de Castilleja de la Cuesta, a continuación, se mencionan las principales políticas a implementar:

Estudios de Impacto Vial: Se trata de introducir elementos en el planeamiento urbano que permitan desarrollar un modelo urbano orientado a una movilidad sostenible. En esta línea, se propone fijar dentro de los parámetros de aprobación de nuevos desarrollos, la inclusión de "Estudios de Impacto Vial" (EIV) donde se estime el impacto del nuevo desarrollo y se planteen las medidas necesarias para la mitigación de efectos negativos en la movilidad se su entorno inmediato.

El EIV deberá incluir análisis de estimación de generación de viajes por la nueva actividad y las medidas necesarias para la satisfacción de dicha demanda.

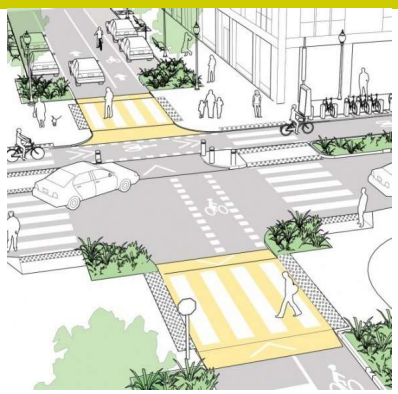
Vincular Políticas de Ordenamiento Urbano y de Movilidad: Establecer principios de ordenamientos urbanos como contraparte de la implementación de infraestructuras de transporte: se trata de definir tanto a nivel estratégico como a nivel operativo principios para que la implementación de un proyecto de transporte sea soportada por ordenamientos coherentes o que fomenten el uso de un proyecto. Típicamente, refiere a ordenamientos viales, que mejoran el acceso al proyecto y su integración en el entorno urbano, así como el tránsito, si se trata de modos de superficie.

Reordenación y regulación del estacionamiento en superficie: Las necesidades de desplazamiento a través del transporte público no se ven satisfechas, de manera que la mayoría de las personas se desplazan diariamente utilizando su propio automóvil. Esta condición causa la presencia de numerosos aparcamientos ilegales en las proximidades de los focos de atracción, generando problemas de congestión y, en consecuencia, una mayor ocupación del espacio público en estacionamiento y en circulación, además de un aumento de la inseguridad vial.

El programa de regulación del estacionamiento apunta a regular los estacionamientos en áreas con mayor demanda comercial, administrativa o residencial, limitando las áreas de estacionamiento ilegal gracias a la acción policial y garantizando la accesibilidad a toda la ciudadanía, mediante una correcta información sobre la disponibilidad de aparcamiento.



Página 279 de un total de 575
Página 179 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P4.M2	POLÍTICAS URBANÍSTICAS
Elaboración de una guía de directrices y criterios de Desarrollos Orientados al Transporte: Un DOT consiste en un modelo urbano con planificación y diseño en torno al transporte público, que construye barrios compactos, de alta densidad, que permiten a las personas gozar de diversidad de usos, servicios y espacios públicos seguros y activos, favoreciendo la interacción social. Por tanto, es necesaria la elaboración de una guía de directrices y criterios de Desarrollos Orientados que permita es una respuesta a la dependencia del vehículo privado y la falta de alternativas de movilidad sostenible (transporte público, vías ciclistas, itinerarios accesibles y seguros, etc.). Para ello, es necesario la puesta en marcha de medidas que guarden concordancia con los principios de la movilidad sostenible, concretamente: ✓ El desarrollo de ciudades que **caminan y pedalean**. Ejecución de itinerarios peatonales accesibles. ✓ Promoción y optimización del **Transporte Público** de alta densidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo. ✓ Planificación de **usos de suelos mixtos**, con un óptimo balance entre vivienda, comercio, parques, espacios abiertos y servicios. ✓ Hacer coincidir la **densidad poblacional** con la capacidad del sistema de tránsito. ✓ Creación de **zonas compactas** con viajes cortos, reduciendo la expansión urbana focalizando el desarrollo en las áreas adyacentes y vecinas al desarrollo existente, así como la localización viviendas y centros de trabajo a distancias cortas. ✓ Incrementar la **movilidad no motorizada** reduciendo el estacionamiento y regulando el uso de las calles, limitar el estacionamiento e implantar cuotas por uso del automóvil por horas del día y destinos.	

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Políticas Urbanísticas	Estudios de Impacto Vial Vincular Políticas de Ordenamiento Urbano y de Movilidad Reordenación y regulación del estacionamiento en superficie Elaboración del DOT con medidas que promuevan los principios de la movilidad sostenible
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)
PRESUPUESTO	40.000€ en el Proyecto de DOT y 1.000.000€ en la implantación de medidas de movilidad sostenible en el DOT seleccionado.
OBSERVACIONES	

Tabla 65. P4.M2. Políticas Urbanísticas.
Fuente: Elaboración propia.

Página 280 de un total de 575
Página 180 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P4.M3. Zonas Residenciales en Barriadas

P4.M3	ZONAS RESIDENCIALES EN BARRIADAS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Fomento de la Movilidad Sostenible	✓ Regeneración del espacio urbano ✓ Fomento de la igualdad en materia de movilidad		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Aumento de los desplazamientos a pie	%	Plan de Barrios	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Los **Planes de Barrio** tienen la finalidad de avanzar en el **reequilibrio social y territorial** de la ciudad. La participación ciudadana juega un papel fundamental, vinculada principalmente a asociaciones vecinales y sociales para llevar a cabo las nuevas propuestas. Es necesario llevar a cabo medidas que disminuyan las desigualdades derivadas del impacto del clima sobre población e impulsar iniciativas que permitan desarrollar barriadas más sostenibles y equitativas, a través de medios de transportes sostenibles, espacios verdes y zonas para la convivencia, y la creación de una red de itinerarios accesibles que conecte la zona con el resto de barrios del municipio. En el ámbito de la movilidad, los Planes de Barrio deben contemplar medidas relacionadas con: 1. La **sostenibilidad ambiental y la emergencia climática**. Se podrán incluir proyectos relacionados con la recogida de residuos, red de refugios climáticos (Son espacios que proporcionan confort térmico a la población, al tiempo que mantienen sus usos y funcionalidades), mejora de entornos escolares, etc. 2. **Espacio público y accesibilidad**. Proyectos relacionados con los espacios públicos y comunitarios, la conectividad del barrio y con el resto de la ciudad, la accesibilidad y la mejora de los equipamientos			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Documento de propuestas	Las asociaciones de los barrios identifican problemas del barrio y soluciones, que son recogidos en un documento base de propuestas a incluir en el plan.		
Viabilidad de las propuestas	El documento anterior se somete a un estudio de viabilidad competencial, técnica y presupuestaria por parte de las áreas de gobierno implicadas, dando como resultado una relación de propuestas viables y consensuadas.		
Borrador del plan	A continuación, la relación de propuestas viables y consensuadas se somete a un análisis individualizado en el que se define la responsabilidad concreta de ejecución de cada actuación, con el objetivo de aplicar los recursos presupuestarios municipales correspondientes.		
Documento final del plan	Se cierran los acuerdos alcanzados sobre las actuaciones a desarrollar mediante el plan de barrio con un documento final del plan, en el que se recoge el listado de actuaciones, el ámbito territorial y el proceso participativo (concertación, seguimiento y evaluación).		
Ejecución y seguimiento	Finalmente, el seguimiento y la evaluación de la ejecución del plan se realiza mediante las Comisiones Ciudadanas de Seguimiento de cada plan, integradas por el Ayuntamiento (Área/Junta) y las entidades vecinales (asociaciones del barrio).		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)		
PRESUPUESTO	68.000€ (17.000 €/barriada)		

Tabla 66. P4.M3. Zonas Residenciales en barriadas.
Fuente: Elaboración propia.

Página 281 de un total de 575
Página 181 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P5. *Control y Ordenación del tráfico*

P5.M1. Jerarquización y reordenación del viario

P5.M1	JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN DEL VIARIO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Ordenación del tráfico** ✓ **Accesibilidad e Intermodalidad**	✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Recuperar el espacio para el peatón y Reducir el tráfico de paso		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Reducción del tráfico por las calles interiores del centro urbano	IMD	Plan de reordenación de flujos vehiculares	Adimensional
		Señales de dirección reubicadas	N.º
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
En cumplimiento con el nuevo modelo de movilidad establecido, es necesario llevar a cabo una **jerarquización y reordenación del viario** de competencia municipal, que permita establecer una red acorde con los criterios urbanos, sostenibles y de movilidad establecidos y en la propia realidad del municipio. Para ello, es necesario una categorización que permita y fomente los desplazamientos a pie, en transporte público o en otros modos de transportes sostenibles y regule el tráfico rodado con el fin de hacer la movilidad, en todos sus modos, más segura, sostenible e inclusiva.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		

Página 282 de un total de 575
Página 182 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

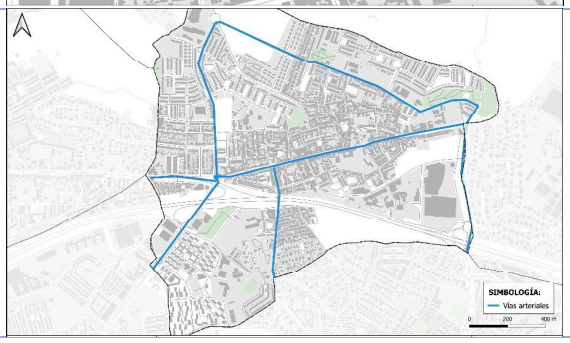
P5.M1	JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN DEL VIARIO	
Bucles	Se propone establecer una serie de bucles entorno al centro urbano con el finde evitar el tráfico de paso por este. Por ello, se estipula que: - La Calle Valle cambia de sentido, con el fin de que los vehículos motorizados puedan girar hacia la izquierda y salir por el tramo no peatonal de la Calle Colón. - La Calle 28 de Febrero cambia su sentido de circulación en el tramo que corta con C. Principe de Asturias y C. En medio, con el fin de que los vehículos provenientes de C. 28 de Febrero salgan por el tramo no peatonalizado de C. En medio hacia C. Manuel García Junco. - La Calle Ramón Cansino Rosales será de subida hacia la Av. Antonio Mairena. - Se mantiene el giro existente desde la Calle Manuel García Junco hacia la izquierda por Calle Manuel Rodríguez Navarro, aunque se recomienda la señalización del giro, con el fin de que sea más llamativo, acompañado de una señal que marque la existencia de un aparcamiento disuasorio al final de dicha calle.	
Vías arteriales	Las vías arteriales siguiendo el nuevo modelo de movilidad son: - Avenida de Sevilla. - Calle Real. - Av. Plácido Fernández Viagas y C. Virgen del Rocío. - A-474. - Calle Doctor Fleming. - Avenida de los donantes de Sangre y Órganos. - Avenida Antonio Mairena. - Calle Camino del Agua y Camino de Tomares.	
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024)	
PRESUPUESTO	1.500 € en concepto de ajuste temporal de la señalización hasta la ejecución e implantación del Plan de Señalización definitivo.	

Tabla 67. P5.M1. Jerarquización y reordenación del viario. Fuente: Elaboración propia.

Página 283 de un total de 575
Página 183 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P5.M2. Mejora de Intersecciones conflictivas

P5.M2	MEJORA DE INTERSECCIONES CONFLICTIVAS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Ordenación del tráfico ✓ Mejora del espacio público	✓ Aumentar la seguridad vial ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Niveles de contaminación de CO2, Nox emitidas	Nox	Actuaciones en intersecciones ejecutadas	Nº
Niveles de contaminación de ruido emitida	Db	Señalización	Nº
Reducción de maniobras peligrosas	Nº	Actuaciones de mejora en el espacio público	Nº
Reducción de siniestros viales	%	Número de víctimas	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Las medidas relacionadas con el calmado del tráfico tienen el objetivo de **disminuir la intensidad y la velocidad del tráfico**, mejorar los nodos críticos de **accidentalidad** y garantizando la **seguridad y accesibilidad** a los **modos de transporte no motorizados**. El objetivo es lograr un uso responsable del automóvil, propiciando un núcleo urbano más habitable, con una mejor calidad de vida para sus habitantes. La mejora de intersecciones conflictivas lleva aparejada los siguientes **beneficios**: (1) Mejora en la seguridad de conductores y peatones, (2) Potenciación de la coexistencia con otros usuarios de la vía (ciclistas, peatones que la cruzan, patinetes, etc.), (3) Disminución de niveles sonoros y emisiones y (4) Adaptación del viario urbano a las necesidades de las personas con movilidad reducida.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Intervención 1	Intervención en la intersección de la entrada oeste a Castilleja de la Cuesta por la A-49 con la A-474.		

Página 284 de un total de 575
Página 184 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P5.M2	MEJORA DE INTERSECCIONES CONFLICTIVAS	
Puntos negros	Se han detectado algunos puntos negros en el municipio: - La intersección entre la A-474 y la Cañada de los Negreros. - Las rotondas situadas en el Camino de Tomares (SE-3403) Para ello, se proponen llevar a cabo medidas como: - Limitación de velocidad - Rediseño de los pasos de peatones - Iluminación - Garantizar la visibilidad	
TEMPORALIZACIÓN	**Intersección en Fase 2:** Medio plazo (2024-2028) **Puntos negros en Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)	
PRESUPUESTO	**Intervención 1** Estudio del proyecto: 10.000 € Presupuesto de ejecución: 471.105 €. - Coste por superficie: 125,00 €/m2 → 406.125€ - Gastos generales: 11% del coste por superficie → 44.673,75€. - Beneficio industrial: 5% del coste por superficie → 20.306,25€.	**Puntos Negros** *Mejoras: 400.000 €* *(Se estima un presupuesto de 200.000 € para cada punto).*

Tabla 68. P5.M2. Mejora de Intersecciones conflictivas. Fuente: Elaboración propia.

Página 285 de un total de 575
Página 185 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P6. Gestión y Limitación del Aparcamiento

P6.M1. Red de aparcamientos disuasorios

P6.M1	RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Ordenación del tráfico** ✓ **Accesibilidad e intermodalidad**	✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón ✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar los desplazamientos a pie** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Número de plazas de estacionamiento en aparcamientos de integración ocupadas/número de plazas totales	Nº	Aparcamientos de integración ejecutados	N.º
		Plazas de estacionamiento en los aparcamientos de integración	N.º

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Los **aparcamientos disuasorios** están ideados para **reducir el número de automóviles** que ingresan al centro urbano de la ciudad destino u otras áreas de atracción con pocas posibilidades de estacionamiento. Consisten en bolsas de estacionamiento público situadas a la entrada de las ciudades, junto a las principales vías de acceso por carretera, **cuyo uso no supone ningún coste** para el usuario y están conectadas al centro urbano con transporte público y/o con una red de itinerarios peatonales. Los aparcamientos de integración están ideados para reducir el número de automóviles provenientes de otras poblaciones entrando al centro urbano de la ciudad destino. Así, un aparcamiento de integración ha de presentarse como una **alternativa de viaje** atractiva al conductor que decida aparcar su coche antes de llegar al centro de la ciudad para realizar el resto del trayecto a pie. Es importante que los aparcamientos de integración incluyan un área de estacionamiento específico para bicicletas y motos.

Un coche estacionado en un aparcamiento de integración no sólo significa un coche menos aparcado en la ciudad, sino también dos trayectos menos en el casco urbano.



ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN

Página 286 de un total de 575
Página 186 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P6.M1	RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	
Integración de la perspectiva de género en los aparcamientos	Medida transversal a aplicar en todas las anteriores. Los aparcamientos disuasorios tendrán un diseño que incorpore criterios de género, para garantizar una *percepción de seguridad por las mujeres, que no posibiliten espacios "propicios" para las agresiones y que garanticen su utilización en condiciones de seguridad y tranquilidad para todos los usuarios.* ✓ **Evitar el diseño de zonas con mala visibilidad**: Los diseños tienen que evitar zonas cerradas, mal iluminadas, mal comunicadas o aisladas, sin varias vías de salida. ✓ **Facilitar el acceso a los usuarios débiles**: Los diseños de los aparcamientos preverán fácil acceso a sillas de ruedas, sillas de bebe y carros. Algunos espacios de estacionamiento pueden reservarse para mujeres embarazadas o familias.	 *Estacionamientos reservados para familias con bebes*
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024)	
PRESUPUESTO	1.500 € en concepto de ajuste temporal de la señalización hasta la ejecución e implantación del **Plan de Señalización definitivo**.	
OBSERVACIONES	Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía, Programa de Sostenibilidad Urbana CIUDAD 21.	

Tabla 69. P6.M1. Red de aparcamientos disuasorios.
Fuente: Elaboración propia.

Página 287 de un total de 575
Página 187 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P7. Movilidad de mercancías

P7.M1. Ordenación y control del tráfico presado y de la carga y descarga

P7.M1	ORDENACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO PESADO Y DE LA CARGA Y DESCARGA		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e intermodalidad ✓ Mejora de la logística de tráfico pesado ✓ **Ordenación del tráfico**	✓ Disminuir las paradas de CyD en zonas comerciales ✓ Evitar la usurpación de aceras y espacios peatonales por parte de los vehículos de CyD ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar la seguridad vial** ✓ **Disminuir la congestión del tráfico rodado**			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reducción de paradas ilegales	%	Número de plazas de CyD realizadas	Nº
Disminuir el tiempo de CyD	%	Número de señalización ejecutada	Nº
Disminución del estacionamiento privado en CyD	%	Número de vehículos con identificación de CyD	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
La medida va encaminada al diseño, mejora y ordenación del **sistema de CyD** para favorecer la movilidad en el conjunto del municipio. El objetivo es rediseñar el sistema de distribución de mercancías tanto para los comerciantes que necesitan realizar tareas de aprovisionamiento como para las empresas de reparto, que han crecido significativamente durante los últimos años. La regulación de la CyD irá acompañada de un **nuevo sistema de señalización viaria**. Para el seguimiento y buen funcionamiento de las zonas de CyD es necesario que los vehículos que hagan uso de ella lo realicen durante el tiempo establecido (30 minutos), evitando ocupar el acerado con bultos y realizando las labores de carga y descarga de forma que no comprometa a la seguridad vial. Para ampliar la CyD será necesario la **reducción de aparcamientos de carácter privado y particular**. Con los datos proporcionados se elaboran graficas que ayudan a tomar decisiones respecto a la ubicación y uso de las plazas. Estas graficas proporcionan información sobre tiempo de uso único, utilización por horas, por días, etc.	 *Ejemplo de control de carga y descarga*		
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Señalización	Se ejecutará la nueva señalización horizontal, y vertical con pintura señalizadora con el fin de advertir a los conductores qué espacio está reservado para CyD		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1**: Corto plazo		
PRESUPUESTO	**FASE 1**: 15.000 €		

Tabla 70. P7.M1. Ordenación y control del tráfico pesado y de la carga y descarga. Fuente: Elaboración propia.

Página 288 de un total de 575
Página 188 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P7.M2. Reducción del impacto de carga y descarga: Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla

P7.M2	INTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS SOSTENIBLES EN LA DUM DE ULTIMA MILLA		
LÍNEA ESTRATÉGICA		**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**	
✓ Alternativa de movilidad saludable ✓ Fomento de la movilidad sostenible		✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables ✓ Aumentar el número de vehículos privados de baja emisiones ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Número de vehículos privados eléctricos/número total de vehículos	Nº	Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos para la DUM	Nº
Empresas de reparto de mercancía que utilizan vehículos alternativos para la DUM en última milla	Nº		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Esta medida, pretende favorecer y fomentar la introducción de vehículos alimentados con fuentes de **energías alternativas** al uso de los combustibles convencionales. Destaca que, además de favorecer una diversificación de las energías utilizadas como combustibles, propician una **reducción de las emisiones** de gases de efecto invernadero (CO_2), así como de otras sustancias contaminantes que la acompañan, con lo que se consiguen efectos beneficiosos sobre el medio ambiente, tanto a escala global (efecto invernadero) como local (mejora de la calidad del aire de las ciudades). Del diagnóstico queda patente la necesidad de promover la movilidad lenta y reducir las emisiones de contaminantes, aumentar la habitabilidad, el atractivo del casco urbano y aumentar la sostenibilidad ambiental de Castilleja de la Cuesta. Los nuevos vehículos permitirán retirar vehículos más contaminantes que hayan llegado al final de su vida útil. De esta manera, se dotará al Ayuntamiento del **parque móvil** necesario para trabajar en la última milla especialmente con la máxima eficacia y eficiencia y, al mismo tiempo, se apuesta por la movilidad sostenible con una reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO_2 y NO_2. Con esta medida el Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta también da ejemplo para potenciar la **movilidad sostenible de empresas y particulares**.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Integración de vehículos sostenibles en la DUM	Para la promoción de integración de vehículos eléctricos, se debería realizar el establecimiento de criterios medioambientales en la política de compra de vehículos de transporte.		
Acuerdos y programa de incentivos	La integración en las flotas de la DUM puede incluir, además del uso más clásico de camionetas eléctricas, el uso de bicicletas de carga (también eléctricas), un sistema logístico arraigado en países europeos con tradición ciclista como Holanda, Alemania, Dinamarca o Suecia. Se propone un programa de incentivos con empresas de reparto de mercancías para la utilización de vehículos limpios en la última milla, así como con empresas de actividades turísticas para el fomento del uso de vehículos eléctricos.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 2:** Medio plazo (2024-2028) **Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)		
PRESUPUESTO	**Fase 2**: 20.000 €. **Fase 3**: 80.000 €		

Tabla 71.P7.M2. Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla. Fuente: Elaboración propia.

Página 289 de un total de 575
Página 189 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P7.M3. Tratamiento "Smart" de las plazas de carga y descarga

P7.M3	TRATAMIENTO "SMART" DE LAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Alternativa de movilidad saludable ✓ Gestión sostenible de Carga y Descarga	✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Mejora de la logística de CyD			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Mayor espacio público	Nº	Número de plazas para la DUM	Nº

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Para la asociación de comerciantes el **espacio reservado a cargas y descargas** no es suficiente, en algunas ocasiones hay que bajar la mercancía con cuidado porque no hay espacio destinado para ello. Las posibles soluciones se centran en mayor control policial para evitar que particulares estacionen sus vehículos en zonas exclusivas de CyD. Además, ampliaría el horario para la CyD.

Un aspecto por destacar es la desigual señalización de las zonas de carga y descarga, tanto en el diseño de las señales como en el soporte. Se considera importante mantener una **homogeneidad en la señalización**, con el fin de facilitar su localización.

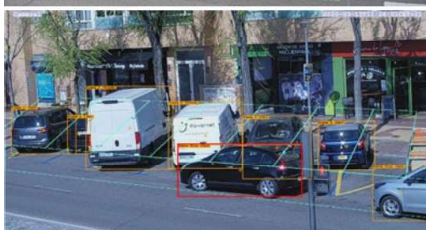
La gestión de las plazas de aparcamiento de vehículos en una ciudad es clave para la organización de la movilidad. El poco espacio disponible en las zonas céntricas hace necesario un control del uso de las mismas para valorar su situación y su asignación.

La optimización y **automatización de la gestión** de las plazas de carga y descarga en entornos urbanos es un reto al que se enfrentan la mayoría de los municipios. Esta comunicación describe el sistema de control de ocupación de plazas de aparcamiento mediante análisis de imagen. Se utilizan fotografías obtenidas mediante cámaras de baja resolución e inteligencia artificial para el reconocimiento de vehículos en las mismas, así como su geo-posicionamiento. De esta forma, se puede disponer de información en tiempo real de la situación de las plazas de aparcamiento (libre u ocupada) para publicación en los sistemas de información corporativos, plataformas de ciudad y portales de datos abiertos de la ciudad. A partir de estos datos, se obtienen estadísticas y gráficos de ocupación de las plazas, que ayudan a tomar decisiones sobre su uso y situación. Puede también usarse como mecanismo de aviso a la policía en caso de uso incorrecto de las plazas, proporcionando evidencias de la infracción.

El sistema es capaz de calcular el tiempo de ocupación de la plaza por un vehículo único, pudiendo avisar a la policía, o sancionar directamente en caso de que se sobrepase. También es capaz de detectar vehículos estacionados en doble fila, discriminados aquellos que simplemente circulan por el carril.

Con los datos obtenidos de las imágenes, se puede, además de obtener la ocupación de las plazas, detectar vehículos en doble fila y avisar a emergencias.





Página 290 de un total de 575
Página 190 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P7.M3	TRATAMIENTO "SMART" DE LAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**
Fase 1	Incorporación de cámaras de baja resolución e inteligencia artificial para el reconocimiento de vehículos en las mismas, así como su geo-posicionamiento. Adquisición de software especializado para el tratamiento de datos obtenidos y que sea enviado a la plataforma del municipio. Se recomienda la plataforma cloud de Amazon Web Services. Concretamente se utilizan los servicios de reconocimiento de imágenes "Rekognition", la base de datos NO-SQL DynamoDB y el sistema de almacenamiento S3
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 3:** Largo plazo (2023/2024)
PRESUPUESTO	**Fase 3**: 30.000 €
OBSERVACIONES	Según otras iniciativas de la interconexión con el sistema de gestión de multas de los municipios, se puede concluir que esta integración permitiría la autofinanciación de todo el servicio.



Arquitectura de la solución. Fuente Ayuntamientos de Alcobendas

Tabla 72. P7.M3. Tratamiento "smart" de las plazas de carga y descarga.
Fuente: Elaboración propia.

Página 291 de un total de 575
Página 191 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P8. Calidad ambiental y ahorro energético

P8.M1. Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles

P8.M1	INCENTIVOS FISCALES QUE PROMOCIONEN VEHICULOS MÁS SOSTENIBLES		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Alternativas de movilidad saludables ✓ Fomento de la movilidad sostenible	✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables ✓ Aumentar el número de vehículos privados de baja emisiones ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Número de vehículos privados eléctricos/número total de vehículos	Nº	Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			

La industria de la automoción se encuentra inmersa en uno de los mayores retos de toda su historia: la **transición hacia la movilidad cero emisiones**. En la Unión Europea (UE), no podrán adquirirse nuevos vehículos que emitan dióxido de carbono (CO_2) –los tradicionales de gasolina y diésel– a partir de 2040, ya que el objetivo de las autoridades europeas es alcanzar en 2050 la neutralidad climática. Es decir, emitir la misma cantidad de CO_2 a la atmósfera que la que se retira.

La hoja de ruta planteada por el Gobierno español es ambiciosa. El **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR), que articula los fondos del programa Fondo Next Generation EU, prevé que en 2023 circulen 250.000 nuevos vehículos eléctricos, que evitarán la emisión de casi 470.000 toneladas de CO_2. Según estas previsiones, en 2030 el 55% de los coches que se vendan en concesionarios serán cero emisiones (para entonces circularán cinco millones de automóviles eléctricos), y cinco años después, en 2035, solo se venderán vehículos eléctricos y de energías alternativas a la gasolina y el diésel.

En la misma línea, los **incentivos fiscales** hacen que trasciendan más allá de lo económico, como el tema ambiental, debido a la emergencia que enfrenta el planeta por los efectos negativos causados por el cambio climático, por lo cual a la cabeza de los municipios deben tomar las medidas necesarias para reducir sus emisiones.



ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Fase 1	Creación de una mesa movilidad, que contemple entre sus objetivos la electromovilidad a fin de trabajar las normativas y elaborar un plan estratégico.
Fase 2	Fijar una cuota de vehículos limpios, de acuerdo con la normativa vigente e incentivar a particulares principalmente para que renueven sus coches favoreciendo vehículos de mayor eficiencia energética, sean eléctricos o híbridos.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 3:** Largo plazo (2023/2024)
PRESUPUESTO	**Fase 3**: 108.000 €

Tabla 73. P8.M1. Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles. Fuente: Elaboración propia.

Página 292 de un total de 575
Página 192 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P8.M2. Dotación de puntos de recarga de vehículos eléctricos

P8.M2	DOTACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS			
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**			
✓ Alternativa de movilidad saludable ✓ Fomento de la movilidad sostenible	✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables ✓ Aumentar el número de vehículos privados de baja emisiones ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta			
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS				
✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles				
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**		**Unidad**
Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos	Nº	Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos		Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA				
El municipio de Castilleja de la Cuesta cuenta con varios **puntos de recarga de vehículos eléctricos**, todos ellos en parking de diferentes lugares de gran afluencia como centros comerciales u hospitales. El Ayuntamiento, sirviendo como administración ejemplificadora de buenas prácticas, puede apostar por la movilidad sostenible con una reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO_2 y NO_2. También ejerce como elemento de atracción para la adquisición de más vehículos eléctricos, al ser visible los puntos de recarga. Con esta medida el Ayuntamiento también da ejemplo para potenciar la movilidad sostenible tanto para empresas como particulares. Los tipos de estaciones de recarga son diversos, los más numerosos, con diferencia, serían la de carga lenta, pero también es necesario algún punto semirápido y rápido.				

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Diseño de la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos	Es necesario establecer la ubicación idónea de la red de puntos de recarga, de forma que sean fácilmente accesibles y visibles y que además se encuentren cerca de equipamientos y centros de atracción.
Adquisición de puntos de recarga	Realizar la compra de las estaciones de recarga. Una buena opción es la búsqueda de ayudas del IDAE.
Habilitar los puntos de recargas ejecutados	Acelerar el proceso de trámite con la entidad pertinente para habilitar los puntos de recarga actualmente ejecutados en el municipio.
Acuerdos y programa de incentivos	Se propone un programa de incentivos con empresas de reparto de mercancías para la utilización de vehículos limpios en la última milla, así como con empresas de actividades turísticas para el fomento del uso de vehículos eléctricos.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)
PRESUPUESTO	**Fase 1:** 25.000 € **Fase 2:** 60.000 €
OBSERVACIONES	Es necesaria para Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la DUM (Medida P7.M2.)

Tabla 74. P8.M2. Dotación de puntos de recarga de vehículo eléctrico.
Fuente: Elaboración propia.

Página 293 de un total de 575
Página 193 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

alomon CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

P8.M3. Plan de arbolado

P8.M3	PLAN DE ARBOLADO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Alternativa de movilidad saludable ✓ Mejora del espacio público ✓ Medioambiente	✓ Aumentar el número de árboles en las calles ✓ Disminuir la concentración de GEI ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta ✓ Mejorar el microclima de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pies ✓ Mejora de la calidad del aire			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Número de árboles	Nº	Número de árboles	Nº

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Los árboles mejoran la percepción de las cuidades, haciendo que sean más confortables y agradables. Entre otras cosas, suavizan las temperaturas, y limpian el aire afectado por las emisiones de la actividad propia de la ciudad y del tráfico.

La presencia de arbolado en las ciudades proporciona beneficios medioambientales y sociales a todos los habitantes y visitantes, mejorando la calidad de vida en ellas ya que aportan los siguientes beneficios:

- **Mejora de la calidad del aire:** los árboles filtran el aire eliminando contaminantes atmosféricos emitidos por el tráfico y la industria, como el ozono, el monóxido de carbono, partículas en suspensión... Además de producir oxígeno y almacenar dióxido de carbono.
- **Amortigua la contaminación acústica:** los árboles actúan como pantallas acústicas y amortiguan la reverberación que provoca el tráfico sobre las fachadas.
- **Mejora de las condiciones climáticas**: suavizan las condiciones climáticas del entorno, reduciendo la temperatura y protegiendo de la radiación directa del sol, lo que a su vez repercute en un ahorro energético en climatización.
- **Aspectos económicos:** la vegetación embellece la ciudad aumentando el atractivo y mejorando, por tanto, el potencial comercial, así como el valor de las viviendas.



ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		
Fase 1	Estudio de las calles a mejorar mediante la introducción de arbolado, y selección de las especies más adecuadas a la zona.		
Fase 2	Puesta en marcha		
Fase 3	Mantenimiento del arbolado		
TEMPORALIZACIÓN	Fase 1: Corto plazo (2023-2024)	Fase 2: Medio plazo (2024-2028)	Fase 3: Largo plazo (2028-2033)
PRESUPUESTO	Fase 1: 10.000 €	Fase 2: 50.000 €	Fase 3: 1.300 €/año

Tabla 75. P8.M3. Plan de arbolado.
Fuente: Elaboración propia.

Página 294 de un total de 575
Página 194 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P9. Mejora del transporte en áreas y centros atractores de viajes

P9.M1. Promoción del viaje compartido en coche y viaje multiusuario

P9.M1	PROMOCIÓN DEL VIAJE COMPARTIDO EN COCHE Y VIAJE MULTIUSUARIO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Accesibilidad e intermodalidad**	✓ Fomentar el uso del transporte colectivo ✓ Reducir los GEI		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil de un solo conductor** ✓ **Aumentar la intermodalidad**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Usuarios de la aplicación	Nº	Creación de una aplicación	Adimensional
Viajes demandados	Nº		
Viajes ofertados	Nº		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Actualmente el municipio de Castilleja de la Cuesta no posee aplicaciones de **viajes colaborativos**, y debido a la escasa oferta de transporte público se abusa del uso del vehículo privado. Por ello, se requiere alternativas para los desplazamientos. Así pues, se propone la creación de una aplicación donde se oferten y demanden viajes a los municipios cercanos y/o centros urbanos, incluso a otras capitales. Los usuarios deberán darse de alta en la aplicación y publicar su oferta o demanda. Asimismo, podrían incluirse algunas plazas en los aparcamientos ya existentes con carteles que indicaran la prioridad de los usuarios que realizaran un viaje colaborativo a través de esta aplicación.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Desarrollar la aplicación	Desarrollar la aplicación		
Campaña de difusión e información	Campaña de difusión e información sobre la finalidad y uso de la aplicación. Al comienzo de esta se debería incentivar a la población con algún tipo de "premio" o compensación (vales de descuesto, viajes gratuitos, etc.).		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)		
PRESUPUESTO	1.000-1.500 € si requiere asesoramiento técnico especializado		
OBSERVACIONES			

Tabla 76. P9.M1. Promoción del viaje compartido en coche y viaje multiusuario.
Fuente: Elaboración propia.

Página 295 de un total de 575
Página 195 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P9.M2. Planes de transporte en empresas

P9.M2	PLANES DE TRANSPORTE EN EMPRESAS		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Accesibilidad e intermodalidad** ✓ **Alternativas de movilidad saludables**	✓ Fomentar el uso del transporte compartido ✓ Optimizar los desplazamientos laborales		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil** ✓ **Aumentar la intermodalidad**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Disminución de externalidades negativas del transporte: seguridad y tiempo.	%	Aumento de desplazamientos sostenibles	N.º
Reducción de costes	€		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Los viajes por trabajo son un elemento clave en la movilidad. Por **plan de transporte para empresas** entendemos un conjunto de acciones realizadas por la empresa en el ámbito de los desplazamientos laborales con la finalidad de garantizar la seguridad de los viajes que realicen los trabajadores. El plan debe concretar una estructura definida (que no sea tan solo una lista de recomendaciones) además de tener una delimitación espacial, incluyendo todos aquellos desplazamientos que se consideren dentro de él. Ventajas: Reducción de la accidentalidad, reducción de costes, facilitar la movilidad y empleados más motivados.			

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Identificar número de empleados	Lo primero que hay que pensar es en el número de empleados que deben desplazarse a lo largo del año. Aunque el gasto ocasionado por los pequeños viajes es bajo, si son muy frecuentes, a lo largo del año pueden suponer una inversión importante y crearan un agujero sin fondo en los presupuestos. Si el número de empleados que se ve obligado a viajar es elevado, el plan deberá ser más detallado.
Identificar número de viajes necesarios	En el plan de transporte se tendrá que hacer una distinción entre los empleados que viajan de manera habitual y los que lo hacen esporádicamente. Así, se podrá crear un patrón o esquema mensual para cada empleado con una estimación aproximada de sus gastos actuales y futuros y prever posibles desviaciones.
Identificación de los destinos de viaje	Esta variable dependerá de factores como la ubicación de clientes actuales, la ubicación de clientes potenciales y la ubicación de productos. Además, se debe considerar que en los viajes de prospección y en las primeras visitas a los clientes, suele haber gastos adicionales generados por imprevistos, por lo que se debería dejar un margen para gastos extra. Una vez creado el plan de transporte, el siguiente paso es monitorizar su cumplimiento para poder corregir los puntos débiles y los errores. En definitiva, se trata de tener una visión global de la compañía y de gestionar los recursos de una forma más eficiente.
Campaña de sensibilización	Los planes de transporte permiten modificar los hábitos insostenibles de los trabajadores y fomentar usos que reduzcan el tráfico y sean más respetuosos con el medio ambiente. Por ejemplo, un plan de transporte de empresa debería fomentar el uso del transporte público, estimular el uso de la bicicleta y promover y premiar el uso compartido del coche. Este plan también debería centrar sus esfuerzos en detectar las carencias en infraestructuras para peatones y ciclistas, así como encontrar fórmulas que impulsen el teletrabajo.
TEMPORALIZACIÓN	A determinar por la empresa.
PRESUPUESTO	A determinar por la empresa.
OBSERVACIONES	

Tabla 77. P9.M2. Planes de transporte en empresas. Fuente: Elaboración propia.

Página 296 de un total de 575
Página 196 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P10. *Seguridad Vial*

P10.M1. Mejora de la Seguridad Vial en los Pasos Peatonales

P10.M1	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PASOS PEATONALES			
LÍNEA ESTRATÉGICA ✓ Fomento de la Movilidad Sostenible ✓ Mejora del espacio público **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS** ✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS** ✓ Mejorar la seguridad vial en el municipio ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Fomentar la movilidad peatonal			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**		**Unidad**
Disminución de los siniestros de tránsito	%	Medidas de control ejecutadas		Nº
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a los pasos peatonales		Ejecución de nuevos pasos peatonales		Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA En el diagnostico se destaca que en el ámbito de estudio hay una falta de accesibilidad universal, específicamente: aceras excesivamente estrechas, falta de espacios y calles exclusivas para el peatón, intersecciones sin pasos peatonales, mal estado de las aceras y cruces peatonales que dificulta la movilidad segura de peatones y reduce la visibilidad. Por este motivo la presente medida tiene como objetivo proporcionar orientación para garantizar la accesibilidad a través del reequilibrio y redistribución el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada. Se propone la implementación de **pasos de peatones inteligentes**, que consisten en un refuerzo de los métodos actuales de señalización vial, concretamente de las pinturas utilizadas para estas marcas viales.				

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Pasos de peatones inteligentes	Su instalación consiste en la implantación de 2 placas lumínicas (1 en cada extremo de la línea blanca de paso de peatones) y 2 señales verticales luminosas con los sistemas de sensorización. Los pasos de peatones inteligentes permanecen constantemente apagados y únicamente se activan ante la presencia de peatones en las inmediaciones de la calzada. Su función principal consiste en avisar con suficiente tiempo de reacción a los conductores, de la presencia de peatones en las inmediaciones de la calzada.
TEMPORALIZACIÓN	Adaptación de los 3 pasos de peatones más importantes del municipio a lo largo de la implementación del plan
PRESUPUESTO	Presupuesto estimado: 14.000€/unidad.
OBSERVACIONES	Se recomienda revisar la Guía para la Introducción de Criterios de Seguridad Vial en la Redacción de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de la DGT.

Tabla 78. P10.M1. Mejora de la seguridad vial.
Fuente: Elaboración propia.

Página 297 de un total de 575
Página 197 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P10.M2. Calmado de tráfico.

P10.M2	CALMADO DEL TRÁFICO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Ordenación del tráfico ✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Mejora del espacio público	✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón ✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano ✓ Disminuir los accidentes de tráfico ✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico ✓ Desmotivar el uso del vehículo particular aumentando un mayor porcentaje de desplazamientos no motorizados		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Incrementar los desplazamientos a pie ✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles ✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Vehículos en los aforos/IMD	N.º	Actuaciones de calmado de tráfico ejecutadas	N.º
Accidentes (N.º) / Muertos (N.º) / Heridos (N.º)	N.º	Señales de calle residencial	N.º
Accidentes en modos no motorizados	N.º	Señales de zona 20	N.º
Niveles de contaminación de CO_2, Nox emitidas	Nox		
Niveles de contaminación de ruido emitida	Db		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Las medidas relacionadas con el calmado del tráfico tienen el objetivo de **disminuir la intensidad y la velocidad del tráfico**, mejorar los nodos críticos de **accidentalidad** y garantizando la **seguridad y accesibilidad** a los **modos de transporte no motorizados**. El objetivo es lograr un uso responsable del automóvil, propiciando un núcleo urbano más habitable, con una mejor calidad de vida para sus habitantes. La inserción de medidas de calmado de tráfico lleva aparejada los siguientes **beneficios**: ✓ Mejora en la seguridad de conductores y peatones. ✓ Potenciación de la coexistencia con otros usuarios de la vía (ciclistas, peatones que la cruzan, patinetes, etc.). ✓ Disminución de niveles sonoros y emisiones. ✓ Adaptación del viario urbano a las necesidades de las personas con movilidad reducida.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Zona Residencial	En aquellas zonas donde existan urbanizaciones se propone convertir las calles en "**Zona Residencial**". En estas zonas, la velocidad máxima de los vehículos no puede exceder los **20 km/h**. Los conductores deben conceder **prioridad a los peatones**. Los vehículos sólo pueden estacionarse en los lugares designados por señales o marcas viales. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, los juegos y deportes están autorizados, pero no deben estorbar a los conductores.	 *Señal de zona residencial*	

Página 298 de un total de 575
Página 198 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

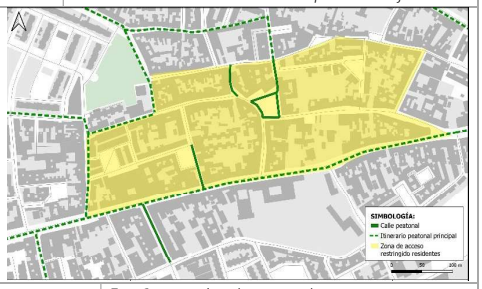
	P10.M2	CALMADO DEL TRÁFICO	
Zona 30	La delimitación de **Zona 30** se extiende a la **totalidad del casco urbano**. Una Zona 30 es un área urbana en donde la velocidad máxima para los vehículos motorizados es de 30 km/h. Las principales ventajas de limitar la velocidad de los vehículos son: la reducción de la gravedad de los accidentes y la mejora de la calidad del aire ya que se emiten menos gases; todo esto consigue que pasear en bicicleta o caminar sean actividades más agradables. Se proponen las siguientes medidas: ✓ **Identificación de puntos de acceso con señales de inicio y fin apropiados**: (señal de "zona 30") e indicación de la velocidad máxima permitida (por ej. 30 km/h). ✓ **Estrechamiento de carriles:** Se puede actuar mediante un elemento físico central, mediante la reducción de los laterales o ampliación de las aceras en ambos lados o de uno de los lados. ✓ **Paso sobreelevado y aceras continuas:** Es una solución difundida y moderadamente económica que proporciona buenos resultados en reducciones de la velocidad de tránsito y seguridad de peatones. ✓ **Diferente pavimento** (textura y/o color): Es una medida muy efectiva y aceptada al identificarse con zona peatonal. Puede dar lugar a una reducción significativa en la velocidad dependiendo del tipo y condición de la vía. En las calles más céntricas del municipio en las cuales no se ha planteado la peatonalización, se propone su delimitación a **Zona 20**, con el objetivo de permitir la circulación de bicicletas y convertir dichas calles en vías compartidas con prioridad peatonal y ciclista.	 *Señalización vertical de Zona 30*  *Paso sobreelevado de carriles con pavimento diferente*	
Zona de máxima penetración	La zona centro de Castilleja de la Cuesta se delimita como "**Zona de Máxima Penetración de Residentes**", donde sólo podrán acceder los residentes en el municipio de Castilleja de la Cuesta, la carga y descarga, los servicios municipales y las urgencias (policía, ambulancias, bomberos, etc.). Con esta medida, se busca eliminar el tráfico "de paso" que circula por el centro de la ciudad, blindando esta zona para los residentes. Los no residentes, no podrán utilizar estas vías como forma de cruzar la ciudad en ambos sentidos o para estacionar. Esta zona se marcará con señales verticales en las vías de acceso. Es preciso mencionar que la presente medida servirá de proyecto piloto que se pueda reproducir en otras zonas del municipio.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024)	**Fase 2:** Medio plazo (2024-2028)	**Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)
PRESUPUESTO	**Fase 1**: 250.000 €	**Fase 2**: 250.000 €	**Fase 3:** 250.000 €

Tabla 79. P10.M2. Calmado de tráfico.

Fuente: Elaboración propia.

P10.M3. Plan de señalización.

P10.M3	PLAN DE SEÑALIZACIÓN		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Ordenación del tráfico	✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón ✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del municipio ✓ Optimizar los flujos de entrada/salida de turistas y no residentes del municipio ✓ Simplificar la señalización para que sea más eficiente ✓ Reducir la contaminación visual y mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	Unidad
Reducción de accidentalidad	%	Existencia de Plan de señalización urbana de orientación	Adimensional
Disminución de vehículos en el interior del municipio	%	Licitación de la señalización urbana de orientación de Castilleja de la Cuesta	Adimensional
		Número de señales instaladas	Nº.

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Elaborar un **Plan de señalización** es una medida necesaria para la ordenación del espacio público y del tráfico, teniendo en cuenta que la señalización de orientación es un instrumento fundamental para guiar a los conductores a sus destinos por las vías más adecuadas, un instrumento estratégico de gestión del tráfico, una inmejorable tarjeta de presentación de Castilleja de la Cuesta y una parte del mobiliario urbano. El proyecto se debe basar fundamentalmente en la disposición de una señalización clara, uniforme y sencilla, especialmente en las intersecciones de tres, cuatro viales o circulación giratoria, donde el tráfico se incorpora o sale de la corriente principal, con el fin de que estos movimientos sean fluidos y, sobre todo, seguros. Los **criterios** a tener en cuenta en la elaboración del plan son:

- ✓ **SIMPLICIDAD:** El exceso de señalización es una de las principales causas de distracciones al volante
- ✓ **CONTINUIDAD**: Cada punto de toma de decisión debe estar debidamente señalizado
- ✓ **VISIBILIDAD**: Se debe asegurar la correcta visualización de cada señal
- ✓ **MANTENIMIENTO**: La falta de mantenimiento de la señalización provoca que la información no sea visible
- ✓ **HOMOGENEIDAD**: Para facilitar el guiado de conductores y peatones las señales deben ser homogéneas de manera que sea fácil distinguir el recorrido
- ✓ **VERACIDAD:** Los itinerarios señalizados por vías demasiado alejadas del trayecto natural provocan desconfianza

Es importante que el plan contemple de manera independiente pero integrada la **señalización de orientación urbana** y la **señalización turística**, la primera irá orientada a los automóviles y la segunda a **los itinerarios peatonales** de acceso a los principales puntos de interés turístico, es decir a **los peatones**.

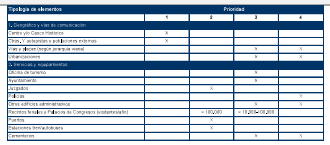


Ejemplo de señalización urbana de orientación



Ejemplo de señalización turística

Página 300 de un total de 575
Página 200 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P10.M3	PLAN DE SEÑALIZACIÓN	
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**	
SIMPLICIDAD: Selección y priorización de elementos a señalizar	✓ **Clasificación** de elementos según su interés (público/privado), ubicación geográfica (internos/externos), urgencia de la orientación o personas que pueden precisarla. ✓ Los **elementos externos** al municipio se circunscriben a carreteras, autopistas y poblaciones. Serán escasos, muy significativos y con la máxima prioridad. ✓ **Elementos internos**: El volumen de afluencia y la urgencia en su accesibilidad. ✓ Cada elemento se corresponde con un **plafón**, que se repite a lo largo del itinerario. La distancia entre la señal y el elemento señalizado permite modular su nivel de concreción. Esto permite agrupar elementos y señalizar desde lo general a lo particular. ✓ Los elementos se recogen en un **plano** por tipologías.	
CONTINUIDAD	✓ **Determinación de itinerarios**: Cada elemento-destino se relaciona con **uno o varios itinerarios de aproximación**. Estos serán de entrada si direccionan hacia elementos internos, o, de salida, si señalizan elementos exteriores al municipio. El objetivo es guiar correctamente hacia los destinos, pero a través del **viario más preparado.** ✓ **Punto origen / itinerario entrada**, es función del nivel de prioridad del elemento (ejemplo en imagen adjunta). **Punto origen / itinerario salida** (otras poblaciones o vías interurbanas), su origen se sitúa en los puntos más representativos de la población (aparcamientos) y se desarrollará por vías básicas hasta la salida del municipio. ✓ **Itinerario**: delimitado por un origen, un destino (espacio de estacionamiento más cercano al elemento) y el trayecto que, viene definido por las vías de nivel jerárquico superior. ✓ **Puntos de decisión:** de obligada señalización, cruces que obligan a un cambio de dirección. No debe tener más de 6 elementos a señalizar ✓ **Ubicación de las señales:** Es ineludible su inserción antes del punto de decisión (espacio de pre señalización), no siéndolo en el propio punto (espacio de dirección final) o inmediatamente después de superarlo (espacio de confirmación). ✓ **Coordinación y continuidad de las Señales Inteligentes:** Será fundamental dar continuidad y coordinación con las señales inteligentes instaladas en el municipio.	
MANTENIMIENTO	✓ Es indispensable un **plan de mantenimiento**. El origen del deterioro de la señal es doble. Por un lado, las señales pueden recibir agresiones, colisiones o pintadas que merman o anulan su función y por otro, con el tiempo los agentes climatológicos van deteriorando la visibilidad del mensaje. Se recomienda la utilización de un **inventario geo referenciado** y revisiones periódicas "in situ". Contra el deterioro natural es primordial la elección del material y, también un adecuado proceso de inventariado con fechas de renovación.	

Página 301 de un total de 575
Página 201 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

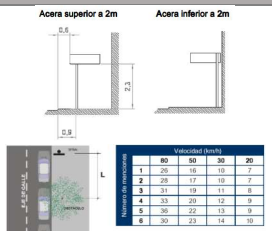
P10.M3	PLAN DE SEÑALIZACIÓN	
VISIBILIDAD	✓ **Altura y separación del bordillo:** Visibilidad máxima sin condicionar la funcionalidad del viario ni su seguridad. La altura libre mínima del soporte, desde el suelo hasta la parte inferior del plafón, será de 2,30 m. La distancia mínima entre el bordillo de la acera y el límite exterior de la señal, debe ser mínimo de 60 cm. En cualquier caso, los soportes de las señales se deberán alinear con el mobiliario urbano, preservando el camino peatonal. ✓ **Separación del mobiliario urbano:** Esta distancia mínima no es uniforme, depende de la velocidad de circulación y del número de elementos a señalizar en el mismo soporte. (Se adjunta una tabla de referencia para su estimación).	
HOMOGENEIDAD	✓ **Ordenación de los paneles:** Es preciso establecer su ordenación, la localización de las flechas y otros símbolos, que facilitan el guiado. La disposición de los plafones dentro de una señal la determina la dirección de la flecha que guía hacia el elemento señalizado (AIMPE). Así, en el caso de elementos que comparten dirección se deben señalizar primero los que tienen mayor prioridad y si coinciden en dirección y nivel, se colocarán por orden alfabético. El orden de los plafones dentro de la señal es en sentido contrario a las agujas del reloj. ✓ **Color de fondo de los paneles**: Se utilizará el código de colores recogido en el Manual de Señalización Turística de Andalucía. Se recomienda el uso de pictogramas. ✓ **Tamaño y tipología de letras:** Altura mínima de 7 cm (minúsculas) y 10 cm (mayúsculas), con letra helvética. Se recomienda el uso de las mayúsculas, para los nombres de ciudades/pueblos. ✓ **Tamaño de los plafones o paneles**: El Manual de Señalización Turística de Andalucía recomienda la utilización de paneles de 1.600x300 mm, pudiéndose reducir a 1.450mm.	
VERACIDAD	Es importante cuidar los siguientes **aspectos** para que el guiado se realice sin reservas por parte del conductor: ✓ Falsa Información sobre el estado de ocupación de los aparcamientos públicos. ✓ Mensajes contradictorios entre la información fija y la variable.	
TEMPORALIZACIÓN	Plan de señalización **FASE 2 (Medio plazo: 2024/2028)** y Fase de implantación **FASE 3 (Largo plazo: 2028/2033)**	
PRESUPUESTO	**Fase 2**: 15.000 €. **Fase 3**: 150.000 €.	

Tabla 80. P10.M3. Plan de señalización.
Fuente: Elaboración propia.

Página 302 de un total de 575
Página 202 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P10.M4. Nueva ordenanza reguladora

P10.M4	NUEVA ORDENANZA REGULADORA		
LÍNEA ESTRATÉGICA ✓ **Fomento de la Movilidad Sostenible**	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS** ✓ Contar con una norma local reguladora de todos los aspectos relacionados al tráfico, garantizando principalmente la seguridad vial. ✓ Garantizar el conocimiento por parte de la ciudadanía de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ✓ **Incrementar los desplazamientos a pie** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Reducción del número de accidentes	Nº	Nueva ordenanza municipal de tráfico	Adimensional
		Aprobación en Pleno de la nueva Ordenanza de tráfico	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
La ordenación del tráfico de vehículos y de personas en las vías urbanas es competencia de las Entidades Locales, las cuales la ejercerán dentro del límite establecido por la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas. La manifestación de dicha competencia, en materia de circulación, pasa por la elaboración de una Ordenanza que, de manera sistemática, regule los aspectos relacionados con la circulación dentro del municipio. Es fundamental que el Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta cuente con una **Ordenanza de Tráfico**, circulación de vehículos a motor y seguridad vial **actualizada** para abordar con éxito el nuevo modelo de movilidad para la ciudad.			

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Actualización de la Ordenanza de Tráfico	Con el objetivo de mejorar principalmente la seguridad vial es determinante realizar una actualización de la Ordenanza Municipal de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que tiene vigencia desde el año 2001. La Mejora de la Ordenanza Municipal debe basarse en la nueva Ley de Convivencia Vial que tiene como objetivo armonizar el uso del espacio vial que comparten los distintos modos de movilidad. Para ello, establece medidas que apuntan a proteger a los usuarios vulnerables, como los peatones y los conductores de ciclos (bicicletas, patinetes, patines, skates, entre otros). Y su propia seguridad. Para ello, se recomienda la actualización de la ordenanza tomando en consideración las aportaciones recibidas de los grupos de interés, que se podrá obtener a través de la celebración de talleres participativos.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1**: Corto plazo (2023/2024)
PRESUPUESTO	2.000 – 2.500 € si requiere asesoramiento técnico especializado

Tabla 81. P10.M4. Nueva ordenanza reguladora.
Fuente: Elaboración propia.

Página 303 de un total de 575
Página 203 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11. *Fomento y difusión*

P11.M1. Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, TP, etc.

P11.M1	PLATAFORMAS TICS PARA DISPOSITIVOS MÓVILES DE GESTIÓN DEL TRÁFICO, APARCAMIENTOS, TP, ECT.		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ Accesibilidad e Intermodalidad ✓ Alternativas de movilidad	✓ Fomentar el uso del transporte público ✓ Optimizar el transporte público ✓ Optimizar otros modos de transporte		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil ✓ Aumentar la intermodalidad			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Perfiles creados en la plataforma	Nº	Creación de la plataforma	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Las ciudades han de ser eficientes y sostenibles, garantizando una calidad de vida y un uso de los recursos, para lo que las Administraciones públicas han de plantearse una evolución en los modelos de gestión de las ciudades, en los que el uso de las TIC puede y debe convertirse en un importante aliado, ya que la información adecuada llega en el momento preciso, integrando así "digitalmente" a las personas y a los objetos de su entorno. Entre los posibles usos de las TICs están: – **Gestión del tráfico en tiempo real**: sistemas de información para la ciudadanía mediante los VMS (Variable Message System), gestión de incidencias en viarios (desvíos y obras), señalización, actualización de rutas y mapas, recomendaciones sobre rutas óptimas, etc. – **Gestión de aparcamientos**: basándose en una planificación activa de las/os conductores/as, los sistemas de información en tiempo real sobre la disponibilidad de aparcamiento en diferentes zonas, permiten mejorar la movilidad y reduciendo el impacto ambiental, al disminuir el tráfico de agitación. – **Gestión del Transporte Público**: conocer las rutas y horarios del transporte público es fundamental para facilitar la toma de decisiones de las personas usuarias en su viaje. De lo contrario, los servicios de transporte podrían perder su atractivo y, por tanto, experimentar algunas disminuciones en el número de personas usuarias.			
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Desarrollo de la plataforma	Las características que han de tener las plataformas Tics son las siguientes: (1) Un perfil personal para las personas usuarias con preferencias modo, rutas, pago. (2) La consulta de planos y horarios en tiempo real y carta de servicios de cada intercambiador. (3) Informa de cambios de itinerario o horario programados. (4) El cálculo del precio exacto en planificador de viajes. (5) La venta online/móvil de billetes y bonos. (6) La propuesta automática de alternativas si hay retraso o pérdida de conexión. (7) La posibilidad de comparar costes/beneficios entre automóvil y transporte público en tiempo real, según tráfico y contaminación. (8) La herramienta tiene que ser accesibles para personas con discapacidad visual y para personas con bajas capacidades cognitivas.		
Campaña de difusión	Campaña de difusión e información sobre la finalidad y uso de la plataforma.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023/2024)		
PRESUPUESTO	1.000-1.500 € si requiere asesoramiento técnico especializado		

Tabla 82. P11.M1. Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, TP, etc. Fuente: Elaboración propia.

Página 304 de un total de 575
Página 204 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M2. Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan

P11.M2	INTEGRACIÓN DE CASTILLEJA DE LA CUESTA EN LA RED DE CIUDADES QUE CAMINAN		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Imagen de Ciudad** ✓ **Fomento de la movilidad sostenible**	✓ Fomentar la caminabilidad ✓ Mejorar los espacios públicos y la accesibilidad universal ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incorporar al Municipio de Castilleja de la Cuesta a la Red de Ciudades que Caminan**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Mayor oportunidad para implementar medidas amables y sostenibles	Adimensional	Acciones emprendidas en conjunto con la red	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Caminar es el modo de transporte más natural y propio del ser humano, por tanto, el principal. Las ciudades caminables ordenan, diseñan y regulan su espacio público de acuerdo con esta máxima. Ser una ciudad caminable es compartir una filosofía global de caminabilidad que implica asumir los siguientes compromisos: 1. Movilidad de base peatonal 2. Derecho al espacio público 3. Planificación urbanística caminable 4. Diseño urbano caminable 5. Seguridad vial con enfoque peatonal 6. Alianza entre medios sostenibles 7. Visión global e inclusiva 8. Autonomía infantil 9. Medio ambiente urbano y saludable		Cidades que Caminham Cidades que Camiñan Ciutats que Caminen Dabitzan Hiriak	
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Incorporación a la Red de Ciudades que Caminan	**1.** Enviar los Documentos de Adhesión al correo contacto, info@ciudadesquecaminan.org. Con la siguiente documentación: a. Certificado acreditativo del acuerdo del órgano de gobierno en el que se aprueben los siguientes puntos: Integración en la Asociación Red de Ciudades que Caminan. Designación de la persona elegida como representante de la entidad adherida ante la Red de Ciudades que Caminan. Su perfil puede ser técnico o político. Pago de las cuotas establecidas mientras la ciudad pertenezca a la Asociación. Suscripción de los principios estratégicos de la Carta Internacional del Caminar. Suscripción de los Principios de la Red de Ciudades que Caminan. b. Carta Internacional del Caminar firmada por la persona representante de la administración adherida. c. Principios de la Red de Ciudades que Caminan firmados por la persona representante de la administración adherida. **2.** Una vez recibida correctamente, se remitirá la factura para el pago de la cuota de adhesión. **3.** Tras recibir el justificante del pago, se difunde la adhesión a la Red y comienza la colaboración		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023/2024).		
PRESUPUESTO	**Fase 1:** Corto plazo (2023/2024) El precio de las cuotas para municipios de 10.001 a 50.000 habitantes es de **600 €/anual**		
OBSERVACIONES	El Ayuntamiento debe incorporarse a Red de Ciudades que Caminan desde el inicio de la implantación del PMUS, continuando como mínimo, hasta su finalización.		

Tabla 83. P11.M2. Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan.
Fuente: Elaboración propia.

Página 305 de un total de 575
Página 205 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M3. Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible

P11.M3	CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Fomento de la Movilidad Sostenible**	✓ Dar a conocer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (PMUS) ✓ Promover la participación de los residentes, visitantes y turistas, así como las empresas en las diversas iniciativas emprendidas en el marco del PMUS ✓ Difundir actitudes y cambios de hábitos en la movilidad y en la forma de elegir y realizar los desplazamientos, que conduzcan hacia una movilidad más sostenible, eficiente y segura ✓ Ser más responsables y sensibles con las PMR especialmente relacionado a las plazas de aparcamiento		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar los desplazamientos a pie** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Actores públicos y privados involucrados en las jornadas	Nº	Jornada de presentación del PMUS realizada	Adimensional
Asistentes a la presentación del PMUS	Nº	Publicaciones en redes sociales	Nº
Patrocinadores de eventos/30DB/SEM	Nº	Publicaciones en la web del Ayuntamiento	Nº
Participantes en eventos/30DB/SEM	Nº	Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Nº
Niños que viajan en transporte no motorizados	%	Diseño del Plan de Comunicación	Adimensional
		Realización de la campaña anual 30 Días en Bici	Adimensional
		Realización anual de la Semana Europea de la Movilidad	Adimensional

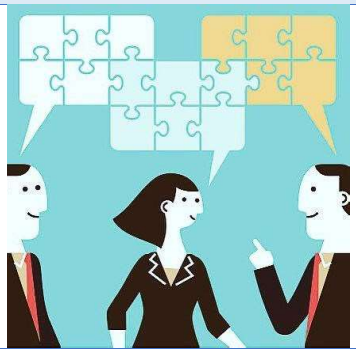
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La cada vez mayor preocupación por el cambio climático y la contaminación, y el impacto que todo esto tiene en la vida de las personas, requiere de actuaciones que involucren no solo a los tomadores de decisiones, sino a toda la sociedad. Y es por ello, que las **campañas de sensibilización, concienciación y educación** son clave para el éxito de políticas de desarrollo sostenible.

Una Campaña de Concienciación y Educación para una Movilidad Sostenible tiene un triple objetivo de Informar, Promover la participación pública, y Divulgar actitudes y campos de hábitos.

Para alcanzar estos objetivos, la campaña debe tener un alcance sensiblemente más amplio y complejo que el de las campañas habituales de publicidad en los medios de comunicación. Con esta finalidad, se propone abordar una amplia serie de acciones agrupadas en las siguientes líneas de actuación:

INFORMACIÓN / PARTICIPACIÓN SOCIAL / FORMACIÓN / PROMOCIÓN



Página 306 de un total de 575
Página 206 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M3	CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**
Incluir la Movilidad Sostenible en la Agenda Local	✓ Incluir la movilidad sostenible y su importancia para el desarrollo sostenible del municipio de Castilleja de la Cuesta entre las prioridades de la agenda local.
Informar sobre el PMUS	✓ **Jornada de presentación del PMUS**: Tras la finalización y entrega del documento de PMUS es recomendable realizar una jornada de presentación de este, los objetivos marcados, las necesidades y problemáticas detectadas, y las acciones propuestas, junto con la inversión necesaria y el cronograma previsto. ✓ **Publicación en redes sociales y la web**: Se recomienda la publicación de un documento síntesis del PMUS, que se difunda a través de redes sociales y la propia web del Ayuntamiento. ✓ **Dedicación de un espacio en la radio y televisión local**: Paralelamente se hará una difusión a través de los medios tradicionales al objeto de llegar a la máxima población posible.
Diseñar y llevar a cabo un adecuado Plan de Comunicación	✓ **Elaborar un Plan de Comunicación** o incluir la importancia de la Movilidad Sostenible en el Plan de Comunicación del Ayuntamiento. Este plan deberá marcar una hoja de ruta donde se plasme la forma en la que el Ayuntamiento va a comunicarse con su público y cuándo. En él se establecerá, de forma clara, los objetivos de comunicación que se quieren alcanzar, marcarán un orden de las tareas y acciones que se realizarán. – **Dedicación de un espacio para la movilidad en la web del Ayuntamiento.** Actualizar y mejorar la web de Ayuntamiento en materia de movilidad y/o transporte público existente en el municipio, en sus relaciones con las aldeas o el resto de los pueblos y ciudades de la zona. Dedicar un apartado a toda esta información y demás relacionada con la movilidad facilita la divulgación y concienciación. *Ejemplos de web de PMUS:*    – **Campaña de mensajes**: Diseñar una campaña de fomento de una movilidad más sostenible mediante el lanzamiento de píldoras informativas a través de los diferentes medios del ayuntamiento, en los espacios dedicados a medioambiente. Éstas pueden ir acompañadas de un hashtag, pegatinas, etc. Y otras actuaciones que faciliten su difusión. Para ello se puede crear un slogan y trabajar la temática durante un periodo determinado.
Educación específica en Centros Escolares	✓ **Caminando al Cole**: Programa Caminando al Cole. Para ello es fundamental abordar las medidas: 1.5. Movilidad Escolar y *2.1.* Plan de Accesibilidad Universal. ✓ **Jornadas de Educación en el Colegio e Instituto**: Tradicionalmente en colegios e instituto se vienen realizando algunas actividades relacionadas con el tráfico, la señalización vial, cómo conducir en circuitos cerrados, etc. Las cuáles deberían ser complementadas con actividades orientadas a la Movilidad Sostenible, la importancia de reducir los desplazamientos motorizados, el impacto en la salud, el medioambiente, etc.
Participación Pública	✓ **30 Días en Bici (30DB):** Es una campaña anual de promoción del uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad como modo de movilidad personal. Promueve el uso diario y cotidiano de la bicicleta invitando cada mes de abril a probar sus ventajas durante 30 días para generar así el hábito de moverse en bici. https://www.30diasenbici.com/noticias-ciudad/1ª-pedalada-cebollera/ ✓ **Semana Europea de la Movilidad (SEM)**: Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a la ciudadanía en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.

Página 307 de un total de 575
Página 207 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M3	CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
	Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. Y es un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible. Dentro de esta campaña las actividades más comunes son: – **Día sin coche.** – **Concurso de ideas**. – **Jornada participativa**. – **Actividades en centros escolares**. ✓ **Mesa de Movilidad**: La creación de una mesa de movilidad en la que se genere debate, se reflexione conjuntamente, y se trabaje en las medidas para mejorar la ciudad y lograr un desarrollo y una movilidad sostenible.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028) **Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)		
PRESUPUESTO	**FASE 1**	**FASE 2**	**FASE 3**
	✓ MS en la agenda local: 0 € ✓ Informar sobre PMUS: – Jornada presentación del PMUS: 200 € – RRSS y Web: 0 € – Espacio en radio y televisión local: 0 € ✓ Plan de Comunicación: 1.000 € el año 1, y 750 € los siguientes. ✓ Educación en Centros Escolares: – Caminando al Cole: 200 € – Jornadas: 150 €/jornada ✓ Participación Pública: – 30DB: 0 € – SEM: 1.500 € / año Mesa de Movilidad: 0 €	✓ MS en la agenda local: 0 € ✓ Plan de Comunicación: 750 € / año ✓ Educación en Centros Escolares: – Jornadas: 150 €/jornada ✓ Participación Pública: – 30DB: 0 € – SEM: 1.500 € / año Mesa de Movilidad: 0 €	✓ MS en la agenda local: 0 € ✓ Plan de Comunicación: 750 € / año ✓ Educación en Centros Escolares: – Jornadas: 150 €/jornada ✓ Participación Pública: – 30DB: 0 € – SEM: 1.500 € / año Mesa de Movilidad: 0 €

Tabla 84. P11.M3. Campaña concienciación y educación para una movilidad sostenible.
Fuente: Elaboración propia.

Página 308 de un total de 575
Página 208 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M4. Página web municipal de movilidad sostenible

P11.M4	PAGINA WEB MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Información de movilidad saludable** ✓ **Fomento de la movilidad sostenible**	✓ Dar a conocer el enfoque de la movilidad sostenible y sus ventajas ambientales como saludables ✓ Mejorar la imagen de Castilleja de la Cuesta		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Mayor uso de modos de transporte no contaminantes o menos contaminantes.	%	Menor uso de vehículos particulares	%
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
Una **página web municipal** permite dar a un municipio un escaparate interactivo y dinámico. El ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta podrá ofrecer servicios interactivos a los usuarios, ciudadanos y turistas y facilitar el acceso a la información relacionada con la movilidad sostenible (eventos, actualidad, avances del PMUS, etc.). En la misma línea, una página web permite comunicar sobre las actividades, las infraestructuras, nuevos proyectos e iniciativas enfocadas a la movilidad sostenible, socializar y sensibilizar al ciudadano y además mantener una relación directa con los directos beneficiarios. Deberá incluir fotos, mapas, teléfonos de departamentos, responsables y permitir dar opiniones. Esta medida debe ser dirigida por un técnico informático que además se encargue de actualizar permanentemente la página. Al utilizar las herramientas de creación web, el ayuntamiento podrá informar a los habitantes y ciudadanos sobre la actualidad del municipio. También es posible crear un blog y publicar entradas con el objetivo de facilitar el acceso a la información. Activa la agenda online para crear una agenda cultural y ofrecer la programación del ayuntamiento. La página permite enviar una newsletter, siguiendo la línea editorial del ayuntamiento: los usuarios podrán registrarse en la web para recibir noticias por correo electrónico.			

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
Creación de página web	Basta con registrarse gratis para empezar a crear la página web del municipio. Es necesario tener el apoyo de un informático para utilizar la interfaz de creación web. Así posteriormente los empleados del ayuntamiento técnicos responsables podrán actualizar la web fácilmente. Con la realización del PMUS a la fecha se dispone de una gran cantidad de información valiosa para evaluar la movilidad en el municipio, sin embargo se requerirá de la sistematización y actualización de dicha información, tanto para evaluar la implantación y beneficios del PMUS, como para definir nuevas políticas por parte de las entidades involucradas en la toma de decisiones.
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023/2024).
PRESUPUESTO	**Fase 1:** 15.000 €

Tabla 85. P11.M4. Página web municipal de movilidad sostenible.
Fuente: Elaboración propia.

Página 309 de un total de 575
Página 209 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M5. Formación a técnicos del Ayuntamiento en materia de seguridad vial

P11.M5	FORMACIÓN A TÉCNICOS DEL AYUNTAMIENTO		
LÍNEA ESTRATÉGICA	**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**		
✓ **Fomento de la Movilidad Sostenible**	✓ Dotar al ayuntamiento recursos humanos altamente calificados en términos de conocimientos sobre movilidad sostenible, para desarrollar las actuaciones contenidas en el presente PMUS ✓ Desarrollar el sentido de responsabilidad hacia la movilidad sostenible ✓ Lograr que los técnicos se especialicen en el desempeño de sus tareas tantos actuales como futuras		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
✓ **Incrementar los desplazamientos a pie** ✓ **Incrementar el uso de otros modos sostenibles** ✓ **Disminuir los desplazamientos en automóvil**			
INDICADORES DE RESULTADOS	**Unidad**	**INDICADORES DE REALIZACIÓN**	**Unidad**
Personal técnico capacitado para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible		Superación de un curso de 50 horas online/presencial	Certificado
		Asistencia a 3 jornadas técnicas especializadas	Certificado

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El capital humano es uno de los activos más importantes de las administraciones públicas, y la **formación continua** es la principal herramienta para mantener a ese capital humano actualizado. El beneficio de la formación redunda no sólo en el trabajador, sino también en la administración, ya que para ambos supone una inversión para afrontar los retos esperados.
Así, entre los **beneficios** que podemos obtener de la formación continua están:

- ✓ Favorece la igualdad de oportunidades.
- ✓ Permite al trabajador afrontar la toma de decisiones y la solución de problemas.
- ✓ Favorece la integración de las personas.
- ✓ Eleva el nivel de satisfacción en el puesto de trabajo.
- ✓ Permite actualizar los conocimientos de las personas que ya están trabajando.
- ✓ Favorece la promoción de la carrera profesional.
- ✓ Posibilidad de perfeccionar el desarrollo profesional, científico, técnico o artístico.

En el marco del PMUS de Castilleja de la Cuesta, se propone la realización de un curso de formación a técnicos del Ayuntamiento en materia de movilidad sostenible de cara a la implantación de las medidas del PMUS.



Página 310 de un total de 575
Página 210 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

P11.M5	FORMACIÓN A TÉCNICOS DEL AYUNTAMIENTO		
ACCIONES/FASES	**BREVE DESCRIPCIÓN**		
Curso de iniciación	La temática a tratar debe ser relacionada con la importancia del PMUS y su implantación, así como con las nociones básicas de la movilidad sostenible. A modo de ejemplo se propone el siguiente temario: ✓ T1: Urbanismo y movilidad como binomio inseparable ✓ T2: Modelos urbanos y DOT ✓ T3: Metodología para un Plan de Movilidad. Cómo elaborar un pliego. ✓ T4: Trabajos de campo. ✓ T5: Redes peatonales. ✓ T6: Fomento de la Bicicleta en las ciudades ✓ T7: Participación ciudadana y comunicación ✓ T8: Transporte Público // Intermodalidad ✓ T9: Transporte a la demanda ✓ T10: Accesibilidad ✓ T11: Planes de Movilidad corporativos ✓ T12: Señalización urbana de orientación ✓ T13: Subvenciones Para poder abordar un temario como este, se recomienda una duración estimada de unas 10 horas, que podría impartirse en dos mañanas. Los técnicos municipales idóneos para recibir esta capacitación son los técnicos de medioambiente, urbanismo y comunicación entre otros.		
Curso de reciclaje y actualización	Como la implantación del PMUS se propone para un horizonte temporal de 10 años, y dados los constantes cambios en las ciudades y en las formas de desplazamientos, se recomienda la realización de dos cursos de reciclaje y actualización de conocimientos de similares características al curso de iniciación, aunque con mayor profundidad en los diferentes aspectos, e inclusión de temáticas innovadoras como el uso del Big Data y la telefonía móvil.		
Jornadas técnicas	Compartir experiencias es una forma de aprender y mejorar en el desempeño de los trabajos de movilidad. El cambio de paradigma hacia un modelo de ciudad más sostenible es denominador común a todas las ciudades en la actualidad, y hay ya ciudades y pueblos que han adoptado políticas de movilidad ejemplares. Se recomienda la asistencia al menos un evento técnico relacionado con la movilidad (jornadas técnicas, congresos, etc.) para, por un lado, aprender y aplicar las lecciones aprendidas en Castilleja de la Cuesta y, por otro lado, posicionar a la ciudad entre otras que están trabajando en la misma línea. Ello va a permitir generar sinergias con otras entidades con las que colaborar en proyectos nacionales o europeos que posicionen Castilleja de la Cuesta en este sentido.		
TEMPORALIZACIÓN	**Fase 1:** Corto plazo (2023-2024) **Fase 2:** Medio plazo (2024-2028) **Fase 3:** Largo plazo (2028-2033)		
PRESUPUESTO	**FASE 1**	**FASE 2**	**FASE 3**
	Curso de iniciación: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €	Curso de reciclaje: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €	Curso de reciclaje: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €
OBSERVACIONES	Existen muchas opciones de formación online muy interesantes. Visitar la web https://institutodemovilidad.com/ así como congresos online especializados como https://comus2022.com/		

Tabla 86. P11.M5. Formación a técnicos del Ayuntamiento.
Fuente: Elaboración propia.

Página 311 de un total de 575
Página 211 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.3. Cronograma y Presupuesto

A continuación, se muestra el presupuesto estimado para cada medida, recogido en programas y fases de implantación:

Programa	Medida	FASE 1 Corto plazo (2023-2024)	FASE 2 Medio plazo (2024-2028)	FASE 3 Largo plazo (2028-2033)	Total
1	Recuperación de la calidad urbana y ciudadana	3.562.210 €	1.932.070 €	3.905.115 €	9.399.395 €
	1.1. Peatonalización	15.000 €	30.000 €	3.290.415 €	
	1.2. Red de itinerarios peatonales principales	2.926.500 €	881.500 €		
	1.3. Programa de caminos escolares seguros	10.500 €	9.000 €		
	1.4. Zona de especial sensibilidad: islas seguras (vinculadas al calmado de tráfico)	400.000 €	560.000 €		
	1.5. Red de vías ciclistas y aparcamientos de bicis/patinetes*	210.210 €	451.570 €	614.700 €	
2	Movilidad de personas con discapacidad	89.000 €	1.524.000 €	1.530.000 €	3.143.000 €
	2.1. Plan de accesibilidad Universal	65.000 €	1.500.000 €	1.500.000 €	
	2.2. Mejora de accesibilidad de las plazas reservadas a PMR	24.000 €	24.000 €	30.000 €	
3	Potenciación del transporte colectivo	14.689 €	21.689 €	15.000 €	51.378 €
	3.1. Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público	-	-	-	
	3.2. Mejora de accesibilidad a las paradas de transporte público y su entorno	14.689 €	14.689 €		
	3.3. Análisis de la necesidad de implantar transporte a la demanda		7.000 €	15.000 €	
4	Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas	110.000 €	220.000 €	1.383.000 €	1.713.000 €
	4.1. Oficina técnica de movilidad sostenible	110.000 €	220.000 €	275.000 €	
	4.2. Políticas urbanísticas			1.040.000 €	
	4.3. Zonas residenciales en barriadas			68.000 €	
5	Control y Ordenación del Tráfico	1.500 €	481.105 €	500.000 €	982.605 €
	5.1. Jerarquización y reordenación del viario	1.500 €			
	5.2. Mejora de Intersecciones conflictivas		481.105 €	500.000 €	

Página 312 de un total de 575
Página 212 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

6	**Gestión y limitación del aparcamiento**	**1.500 €**	**0 €**		1.500 €
	6.1. Red de aparcamientos disuasorios	1.500 €			
7	**Movilidad de mercancías**	**15.000 €**	**20.000 €**	**110.000 €**	145.000 €
	7.1. Ordenación y control del tráfico pesado y de la carga y descarga	15.000 €			
	7.2. Reducción del impacto de carga y descarga: Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla		20.000 €	80.000 €	
	7.3. Tratamiento "smart" de las plazas de carga y descarga			30.000 €	
8	**Calidad ambiental y ahorro energético**	**35.000 €**	**110.000 €**	**114.500 €**	259.500 €
	8.1. Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles			108.000 €	
	8.2. Dotación de puntos de recarga de vehículo eléctrico	25.000 €	60.000 €		
	8.3. Plan de arbolado	10.000 €	50.000 €	6.500 €	
9	**Mejora del transporte en áreas y centros atractores**		**5.000 €**		5.000 €
	9.1. Promoción del viaje compartido en coche y viaje en coche multiusuario		5.000 €		
	9.2. Planes de transporte en empresas	-	-	-	
10	**Seguridad Vial**	**253.000 €**	**265.000 €**	**442.000 €**	960.000 €
	10.1. Mejora de la seguridad vial en pasos de peatones			42.000 €	
	10.2. Calmado de tráfico	250.000 €	250.000 €	250.000 €	
	10.3. Plan de señalización		15.000 €	150.000 €	
	10.4. Nueva ordenanza reguladora	3.000 €			
11	**Fomento y difusión**	**43.000 €**	**3.600 €**	**4.200 €**	50.800 €
	11.1. Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, etc.	10.000 €			
	11.2. Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan	11.200 €	2.400 €	3.000 €	
	11.3. Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible	5.600 €			
	11.4. Página web municipal de movilidad sostenible	15.000 €			
	11.5. Formación a los técnicos municipales en materia de movilidad sostenible	1.200 €	1.200 €	1.200 €	
	Total por fases	**4.124.899 €**	**4.582.464 €**	**8.003.815 €**	
			Total PMUS Castilleja de la Cuesta		**16.711.178 €**

* El presupuesto varía en función de la señalización, el nº de aparcabicicletas y si aquellos carriles bicis ya existentes en el municipio necesitan mantenimiento.

Tabla 87. Cronograma y presupuesto PMUS Castilleja de la Cuesta. Fuente: elaboración propia.

Página 313 de un total de 575
Página 213 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.4. Evaluación de Impacto Ambiental

La evaluación de la **repercusión del nuevo modelo de movilidad** que se propone en el PMUS de Castilleja de la Cuesta con respecto a la reducción de emisiones se ha realizado desde un punto de vista **cuantitativo y cualitativo**. Por un lado, se plantea una evaluación cualitativa y pormenorizada de cada una de las acciones cometidas en el PMUS. Por otro lado, se ha realizado una evaluación cuantitativa de las reducciones de emisiones directamente relacionadas con un cambio en el reparto modal.



3.4.1. Evaluación cualitativa.

A continuación, se realiza una **evaluación sintética y cualitativa** de cada una de las medidas incluidas en el PMUS, al objeto de poder estimar la contribución de cada una de ellas. En todo caso, ha de tenerse en cuenta que el modelo de movilidad propuesto y su éxito dependen de la **puesta en marcha de la totalidad de dichas medidas**, siguiendo las fases determinadas en el apartado de propuestas. Ninguna de estas medidas, por lo tanto, poseen efecto por sí solas, si no es aplicadas en conjunción. Este efecto conjunto viene determinado por el efecto sinérgico, por un lado, y por el efecto indirecto de muchas de ellas. Por ejemplo, todas las medidas que pretenden incidir en el ámbito de lo educativo, ya sea de la población total o a sectores específicos, y tienen su efecto si las demás medidas urbanísticas o de regulación del tráfico son también aplicadas con diligencia y en su plazo.

Así, se muestra a continuación una **valoración cualitativa** de cada una de las medidas contenidas en el PMUS, atendiendo a una aplicación conjunta y siguiendo la cascada de aplicación de cada una de ellas incluidas en el PMUS.

Página 314 de un total de 575
Página 214 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
P1.M.1	Peatonalización de los centros urbanos						La peatonalización de zonas urbanas constituye el núcleo del modelo de movilidad propuesto, dado que, a partir de estas zonas, se expanden el resto de actuaciones. Adicionalmente, estas medidas tienen un efecto contundente, tanto en la mejora de la habitabilidad del espacio urbano como en el efecto económico regenerador del comercio local.
P1.M.2	Mejora de la red de itinerarios peatonales principales						El efecto de esta medida es muy elevado, puesto que es la expresión real y física de la posibilidad de realizar la gran mayoría de los desplazamientos urbanos andando.
P1.M.3	Programa de Caminos Escolares Seguros						La incidencia media de esta acción se justifica en la medida en que su aplicación se realiza en una escala espacial reducida. No obstante, es posible multiplicar su efecto positivo, si se acompañan de actuaciones urbanísticas y si se consigue un efecto educativo que podría incidir en el medio plazo de manera sustancial.
P1.M.4	Zona de especial sensibilidad: Islas seguras						El efecto de esta medida es medio debido a que, pese a promover la seguridad peatonal en diferentes espacios y,

Página 315 de un total de 575
Página 215 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
							por ello, mejorar e incentivar los desplazamientos peatonales, no elimina el paso del vehículo privado.
P1.M.5	Red de vías ciclistas y aparcamientos de bicis/patinetes						La creación de una red de vías ciclistas más una red de aparcamientos de bicicletas/patinetes, supone una reducción alta de las emisiones debido al cambio del reparto modal hacia medios de transporte más sostenibles.
P1.M.6	Rutas o sendas de ocio para andar y pedalear						El efecto de esta medida es medio debido a que su aplicación se realiza en una escala espacial reducida, aunque su efecto positivo se puede ver ampliado al ir acompañada del resto de medidas del P1.
P2.M.1	Plan de Accesibilidad Universal						El efecto de esta medida es alto, puesto que plantea un municipio accesible para el conjunto de la población, aunque queda limitado en algunas zonas debido a la propia trama urbana.
P2.M.2	Mejora de la accesibilidad de las plazas reservadas a PMR						El efecto de esta medida es reducido puesto que supone una mejora de los aparcamientos PMR, pero no una reducción de emisiones.

Página 316 de un total de 575
Página 216 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
P3.M.1	Optimización de horarios, frecuencias e itinerarios de transporte público						El efecto de esta medida es medio ya que depende de su puesta en marcha por un organismo externo al propio municipio.
P3.M.2	Mejora de la accesibilidad a las paradas de transporte público y su entorno						El efecto de esta medida es alto ya que, en concordancia con la puesta en marcha de las medidas P3.M1 y P3.M3, permitirá un uso mejorado del TP
P3.M.3	Análisis de la necesidad de implantar Transporte a la Demanda						La incidencia de esta medida podría ser mayor si gran parte de los desplazamientos que se realizan hoy en día entre zonas y urbanizaciones de baja densidad poblacional y el núcleo principal pudiera canalizarse de manera eficaz por este tipo de servicios.
P4.M.1	Oficina Técnica de movilidad sostenible						Esta medida tiene un efecto bajo, ya que, aunque ayude a la ciudadanía dando información y asesoramiento sobre los modos de movilidad sostenible, no supone una reducción de las emisiones por sí misma.
P4.M.2	Políticas urbanísticas						El efecto de esta medida es muy elevado, puesto que es la expresión real y física del modelo de ciudad sostenibles en su máxima expresión, al contemplar todas las zonas del municipio, complementando así la red tejida con las medidas del P1.

Página 317 de un total de 575
Página 217 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
P4.M.3	Zonas residenciales en barriadas						El efecto de esta medida es reducido en el espacio, pero puede tener un efecto alto con propuestas sostenibles y de aumento de la intermodalidad.
P5.M.1	Jerarquización y reordenación del viario						El efecto de esta actuación es muy elevado, ya que la jerarquización del viario y la puesta en marcha de una circunvalación que evite el paso del tráfico rodado por el centro urbano conllevará notablemente la disminución de las emisiones en el núcleo principal.
P5.M.2	Mejora de intersecciones conflictivas						El efecto de esta medida es medio puesto que, pese a priorizar al peatón, el Transporte Público y otros modos de movilidad sostenible, se encuentra limitada en el espacio.
P6.M.1	Red de aparcamientos disuasorios						El efecto de esta medida es reducido por la razón de que la disposición de aparcamientos es un elemento que incide en el "efecto llamada" a más movilidad en automóvil.
P7.M.1	Ordenación y control del tráfico pesado y de la carga y descarga						El efecto de esta medida es categorizada como media debida a su fuerte vinculación al vehículo motorizado. Pese a ello, siempre y cuando se cumpla la normativa y se establezca el nuevo modelo de DUM propuesto, su

Página 318 de un total de 575
Página 218 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
							efectividad en cuanto a la reducción de emisiones se refiere puede variar.
P7.M.2	Reducción del impacto de la carga y descarga: Integración de vehículos sostenibles en la DUM de última milla						Ídem
P7.M.3	Tratamiento "Smart" de las plazas de carga y descarga						Esta medida tiene un efecto bajo por su especificidad, ya que solo mejora el proceso de carga y descarga.
P8.M.1	Incentivos fiscales que promocionen vehículos más sostenibles						Esta medida puede tener un efecto variado según el incentivo que se proporcione, por lo que se contará como media al suponer una reducción de las emisiones.
P8.M.2	Dotación de puntos de recarga de vehículos eléctricos						Dado el carácter reducido de la medida, el efecto real no es significativo a nivel general, aunque si se ejecuta la medida P8.M1, la población puede verse incitada a cambiar su modelo de transporte.
P8.M.3	Plan de arbolado						El efecto de esta medida es categorizada como media, debido a la captura de CO2 del arbolado y la producción un microclima que fomente el desplazamiento a pie.

Página 319 de un total de 575
Página 219 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
P9.M.1	Promoción del viaje compartido en coche y viaje multiusuario						Esta medida tiene un efecto bajo, ya que, aunque fomenta el uso compartido del coche, sigue suponiendo el uso del vehículo privado.
P9.M.2	Planes de transporte en empresas						El efecto de esta medida es bajo respecto a la reducción de las emisiones puesto que, aunque fomente un modelo de movilidad sostenible, su efecto dependerá del número de empresas adscritas, la implicación y medidas del PTT, y la solicitud o inserción de los trabajadores.
P10.M.1	Mejora de la seguridad vial en pasos de peatones						Esta medida, aunque supone un aumento de la seguridad en pasos peatonales, no tiene un gran impacto en la reducción de las emisiones.
P10.M.2	Calmado de tráfico						Esta medida complementa satisfactoriamente las destinadas a mejorar e incentivar los desplazamientos peatonales. Adicionalmente, posee un efecto de mejora de la fluidez del tráfico y de complementariedad, en condiciones de seguridad, del tráfico motorizado y el desplazamiento peatonal.
P10.M.3	Plan de señalización						El efecto real de la medida es reducido por su especificidad, si bien es imprescindible en el cambio de modelo.

Página 320 de un total de 575
Página 220 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	MEDIDAS PROPUESTAS	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
P10.M.4	Nueva ordenanza reguladora						La base legislativa es esencial para dar cabida legal a muchas de las iniciativas propuestas en el PMUS. Por lo tanto, una ordenanza favorable a las políticas de movilidad sostenible posee un alto impacto.
P11.M.1	Plataformas Tics para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, TP, etc.						Esta medida tiene un efecto medio, ya que facilita información a la ciudadanía sobre horarios y frecuencias del transporte público, fomentando un modelo de movilidad sostenible.
P11.M.2	Integración de Castilleja de la Cuesta en la red de Ciudades que Caminan						Esta medida es de carácter técnico, y su implicación en la disminución de las emisiones dependerá de las medidas que guarden relación con la planificación y diseño urbano donde se tejan redes que permitan una ciudad caminable.
P11.M.3	Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible						La educación y la concienciación son las bases para fomentar un cambio en la movilidad, por lo que se considera que tiene un efecto medio en cuanto a reducción de emisiones.
P11.M.4	Página web municipal de movilidad sostenible						Ídem.
P11.M.5	Formación a los técnicos municipales de seguridad vial						Esta medida educativa es interesante siempre y cuando las demás medidas puedan aplicarse. En todo caso, poseer un elenco de técnicos que comprendan la filosofía y las técnicas asociadas a la movilidad sostenible posee un efecto multiplicador en el efecto de las demás medidas.

Página 321 de un total de 575
Página 221 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Tabla 88. Evaluación cualitativa de impacto ambiental por medidas.
Fuente: Elaboración propia.

Página 322 de un total de 575
Página 222 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.4.2. Evaluación cuantitativa.

A continuación, se procede a la **evaluación cuantitativa** de las medidas contenidas en el PMUS. En esta ocasión, y atendiendo a la evaluación del PMUS como un todo integrado, se acomete una **evaluación atendiendo al cambio modal** producido como consecuencia de la adopción de las medidas incluidas en el PMUS. Así pues, se parte de las siguientes consideraciones:

Modo	Reparto Modal Actual	Reparto Modal Fase 1	Reparto Modal Fase 2	Reparto Modal Fase 3
A Pie	**25%**	27%	32%	43%
Coche y moto	**65%**	60%	53%	40%
Transporte Público	**6%**	8%	9%	10%
Bici y/o Patinete	**4%**	5%	6%	7%

Tabla 89. Objetivos de cambio modal programados para el PMUS.
Fuente: Elaboración propia.

El uso del automóvil es la única fuente de emisiones evaluable. Se ha realizado la evaluación cuantitativa tanto para las emisiones respectivas a la **Calidad del aire**, como a las de **Huella de carbono** del municipio.

Calidad del aire.

Partiendo del escenario de emisiones actuales debidas al tráfico rodado que afectan a la calidad del aire, se ha procedido a calcular las emisiones que tendrían lugar en cada una de las tres fases diferentes de Reparto Modal. Para ello se han tenido en cuenta los **compuestos más ligados al tráfico motorizado**:

Porcentaje de emisiones correspondientes al Tráfico Motorizado	
Contaminante	Tráfico Motorizado
As	83.3%
BC	33.3%
Cd	29.2%
CH4	8.5%
CO	39.1%
N2O	39.6%
Ni	18.8%
NOx	87.8%
Pb	96.0%
PM10	31.3%
PM2,5	23.0%
SO2	6.2%

Tabla 90. Porcentaje de emisiones actuales correspondientes al Tráfico rodado.
Fuente: Elaboración propia a partir del Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía 2003-2019.

A continuación, se ha calculado la diferencia entre el Reparto Modal actual y el de cada una de las tres Fases para conocer así la consiguiente **reducción de la movilidad motorizada**:

Página 323 de un total de 575
Página 223 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Diferencia	Actual - Fase 1	Actual - Fase 2	Actual - Fase 3
	5%	12%	25%

Tabla 91. Disminución del Reparto modal entre el escenario actual y las tres Fases planteadas. Fuente: elaboración propia.

Estos porcentajes de disminución del reparto modal se han representado a modo de reducción del parque móvil de Castilleja de la Cuesta en esa misma proporción. Resultando así una disminución proporcional de las emisiones de los contaminantes anteriormente mostrados en cada fase:

Contaminante	Actual	Fase 1	Fase 2	Fase 3
As	83.3%	82.6%	81.5%	79.0%
BC	33.3%	32.1%	30.5%	27.2%
Cd	29.2%	28.1%	26.6%	23.6%
CH4	8.5%	8.1%	7.5%	6.5%
CO	39.1%	37.9%	36.1%	32.5%
N2O	39.6%	38.4%	36.6%	33.0%
Ni	18.8%	18.1%	16.9%	14.8%
NOx	87.8%	87.3%	86.4%	84.4%
Pb	96.0%	95.8%	95.4%	94.7%
PM10	31.3%	30.2%	28.7%	25.5%
PM2,5	23.0%	22.1%	20.8%	18.3%
SO2	6.2%	5.9%	5.5%	4.7%

Tabla 92. Disminución de las emisiones de contaminantes ligadas al Tráfico rodado en cada una de las Fases planteadas. Fuente: elaboración propia

Como se puede observar, **la puesta en marcha de las medidas propuestas en el PMUS da lugar a una reducción de las emisiones de compuestos contaminantes**. Algunos de ellos presentan una disminución más acusada que otros, como por ejemplo el Arsénico (As) que pasa de un 83,3% a un 79% suponiendo entorno a un 4% de reducción, o el Monóxido de Carbono (CO) que parte de un 39% a un 32,5% en la tercera fase. A rasgos generales todos los contaminantes presentan una reducción de la emisión significativa, que a largo plazo significará una mejora de la Calidad del aire de Castilleja de la Cuesta.

Huella de Carbono.

Al igual que en el apartado anterior de Calidad del aire, se ha partido del escenario actual de emisiones de gases de efecto invernadero, siendo **51.602,94 t CO2-eq la Huella de Carbono de Castilleja de la Cuesta en 2019**, donde el **41%** de esta es **debida al transporte.** Y se ha procedido a calcular la disminución de emisiones que tendrían lugar en cada una de las fases diferentes de Reparto Modal.

Conociendo ya la diferencia entre el Reparto Modal actual y el de cada una de las tres Fases:

Página 324 de un total de 575
Página 224 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Diferencia	Actual - Fase 1	Actual - Fase 2	Actual - Fase 3
	5%	12%	25%

Tabla 93. Disminución del Reparto modal entre el escenario actual y las tres Fases planteadas. Fuente: elaboración propia.

Estos porcentajes de disminución del reparto modal se han representado a modo de reducción del parque móvil de Castilleja de la Cuesta en esa misma proporción. Resultando así una disminución proporcional de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por este en cada fase:

	Actual	Fase1	Fase 2	Fase 3
% Emisiones del Transporte	41%	40%	38%	34%
t CO2-eq del Transporte	21.175,83	20.099,35	18.618,34	15.867,90
Total t CO2-eq	51.602,94	50.526,45	49.045,45	46.295,01

Tabla 94. Disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero ligadas al transporte en cada una de las fases planteadas.
Fuente: elaboración propia.

De tal forma, **la puesta en marcha de las medidas propuestas en el PMUS da lugar a una reducción de la Huella de carbono** producida por el transporte. Esta reducción es de entorno al 1% en la Fase 1 respecto a la actual, de alrededor del 3% en la Fase 2 y de más de un 7% en la Fase 3 en base a la actual. En términos de toneladas de CO2-eq se traduce en **5.307,93 t de CO2-eq menos**, emitidas en la Fase 3 con respecto a las emisiones totales actuales, pasando de tener una Huella de carbono de 51.602,94 t de CO2-eq a ser de 46.295,01 t de CO2-eq. De esta forma, se contribuye poco a poco a paliar el Cambio Climático.

Página 325 de un total de 575
Página 225 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

3.5. Evaluación y Seguimiento

Es necesario establecer un plan de seguimiento y evaluación que permita revisar de forma periódica el cumplimiento de los objetivos del PMUS. Como mecanismo de seguimiento y evaluación se plantea la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

Los mecanismos de seguimiento, control y comunicación deben recaer sobre la **mesa de movilidad** y con la figura del **coordinador de movilidad** como responsable. El coordinador de movilidad debe dar a conocer en todo momento los problemas o las frustraciones cuyo origen sea un mal funcionamiento de alguna de las medidas.

Lo primero es **definir un conjunto de indicadores** que aporten información relevante de este cumplimiento:

- Un indicador es un dato que pretende reflejar el estado de una situación, o de algún aspecto particular, en un momento y un espacio determinados. Habitualmente se trata de un **dato estadístico** (porcentajes, tasas, razones, etc.) que pretende sintetizar la información que proporcionan los diversos parámetros o variables que afectan a la situación que se quiere analizar.
- Un indicador se toma o mide dentro de un **periodo de tiempo determinado**, para poder comparar los distintos periodos. La **comparación de mediciones** permite conocer la evolución en el tiempo y estudiar tendencias acerca de la situación que miden, adquiriendo así un gran valor como herramienta en los procesos de evaluación y de toma de decisiones.

El **análisis de la evolución de estos indicadores y sus tendencias**, a medio y largo plazo, permitirá evaluar los resultados obtenidos por las intervenciones realizadas y extraer conclusiones que sirvan para orientar la adopción de actuaciones adecuadas para, o bien, mantener cómo se están aplicando, o bien, variarlas.



Para la caracterización y control de los indicadores, un método fácil y eficaz es realizar una **ficha de indicador**, donde se incluyan los datos básicos que caracterizan al indicador: definición, frecuencia de actualización y fuentes de información utilizadas. Es por ello que se presentan en este documento fichas de cada uno de los indicadores propuestos:

Página 326 de un total de 575
Página 226 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

IR.01 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE			
DEFINICIÓN			
Este indicador mide el porcentaje de desplazamientos a pie de todo el municipio en el conjunto del reparto modal.			
RELEVANCIA			
La distribución de los viajes según los medios de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en la ciudad. Asegurar y potenciar que el peatón se convierta en el principal protagonista de la movilidad en el municipio de Castilleja de la Cuesta es la clave de su PMUS. Para este cálculo se ha escogido			
OBJETIVO ESTRATÉGICO			
Incrementar en un 18% los desplazamientos a pie.			
FUENTE DE INFORMACIÓN			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.			
FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN			
Anual			
VALOR ACTUAL (2022)	VALOR FASE 1	VALOR FASE 2	VALOR FASE 3
25%	27%	32%	43%
INDICADORES DE REALIZACION			UNIDAD
Superficie peatonalizada			Nº
Censo y longitud de itinerarios peatonales			Km
Adecuación de pasos peatonales existentes fuera de la norma			Nº
Ejecución de aceras accesibles			M2
Familias involucradas en el proyecto de caminos escolares seguros			N.º
Número de rutas “Caminando al Cole”			N.º
Medidas de urbanismo táctico realizadas			Nº
Centros educativos con entornos adaptados			Nº
Número de actuaciones en aceras			N.º
Plan de barrios			Adimensional
Número de árboles			Nº
Medidas de control ejecutadas en pasos de peatones			Nº
Ejecución de nuevos pasos peatonales			Nº
Integración de Castilleja de la Cuesta en la Red de Ciudades que Caminan			Adimensional

Tabla 95. Indicador IR.01 Porcentaje de reparto modal de los desplazamientos a pie.
Fuente: Elaboración propia.

Página 327 de un total de 575
Página 227 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

IR.02 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DE OTROS MODOS SOSTENIBLES DE TRANSPORTE			
DEFINICIÓN			
Este indicador mide el porcentaje de desplazamientos en modos sostenibles en el conjunto del reparto modal: bicicleta, transporte público, vehículos eléctricos, patinete y otros VMP.			
RELEVANCIA			
La distribución de los viajes según los medios de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en la ciudad. El Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta apuesta por fomentar una movilidad sostenible de personas y mercancías, a través de medios de transporte energéticamente más eficientes y ecológicos, de modo que disminuya el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero.			
OBJETIVO ESTRATÉGICO			
Incrementar en un 7% los desplazamientos en otros modos sostenibles de transporte.			
FUENTE DE INFORMACIÓN			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.			
FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN			
Anual			
VALOR INICIAL	VALOR FASE 1	VALOR FASE 2	VALOR FASE 3
4% Bici+Patinete	5%	6%	7%
6% Transporte Público	8%	9%	10%
INDICADORES DE REALIZACION			UNIDAD
Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible			N.º
Medidas de urbanismo táctico realizadas			Nº
Superficie peatonalizada			M2
Número de aparcabicicletas y patinetes			N.º
Longitud de senderos señalizados como ruta ciclista			M
Número de actuaciones en aceras			Nº
Inclusión de información en tiempo real en la App del Consorcio			Adimensional
Adecuación de caminos accesibles desde equipamientos hacia paradas			Km
Señalización de los itinerarios hacia las paradas			N.º
Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda			Adimensional
Número de vehículos adscritos al servicio			Nº
Inclusión en la página web del Ayuntamiento con información sobre el servicio			Adimensional
Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática			Adimensional
Aumento de desplazamientos sostenibles en empresas			N.º
Creación de la plataforma			Adimensional

Tabla 96. Indicador IR.02 Porcentaje de reparto modal de otros modos sostenibles de transporte.
Fuente: Elaboración propia.

Página 328 de un total de 575
Página 228 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

I.03 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DEL AUTOMÓVIL (%)			
DEFINICIÓN			
Este indicador mide el porcentaje de uso de automóvil en el conjunto del reparto modal.			
RELEVANCIA			
La distribución de los viajes según los modos de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en las áreas metropolitanas. De acuerdo con la información existente sobre el uso del automóvil, la distribución modal del automóvil es un indicador básico para conocer el impacto que tienen las políticas de movilidad.			
OBJETIVO ESTRATÉGICO			
Disminuir en un 25% los desplazamientos en automóvil.			
FUENTE DE INFORMACIÓN			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información. Entre los modos recogidos, se recomienda distinguir entre vehículos de combustión de gasolina y diésel y vehículos híbridos y eléctricos enchufables, para poder medir la evolución de la flota.			
FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN			
Anual			
VALOR INICIAL	VALOR FASE 1	VALOR FASE 2	VALOR FASE 3
65%	60%	53%	40%
INDICADORES DE REALIZACION			UNIDAD
Actuaciones de calmado de tráfico ejecutadas			N.º
Señales de tráfico			N.º
Desdoblamientos de vías			N.º
Presupuesto destinado al mantenimiento de carreteras			€
Número de plazas de PMR accesibles			Adimensional
Plan de reordenación de flujos vehiculares			Adimensional
Señales de dirección reubicadas			N.º
Actuaciones en intersecciones ejecutadas			Nº
Actuaciones de mejora en el espacio público			Nº
Número de víctimas			Nº
Aparcamientos de integración ejecutados			N.º
Plazas de estacionamiento en los aparcamientos de integración			N.º
Aparcamientos regulados: Residentes y/o de pago			N.º
Plazas de estacionamiento categorizadas (PMR, Familias, Mujeres, Rotación, Residentes, etc.)			N.º
Número de plazas de CyD realizadas			Nº
Número de vehículos con identificación de CyD			Nº
Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos para la DUM			Nº
Número de plazas para la DUM			Nº
Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos			Nº
Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos			Nº

Página 329 de un total de 575
Página 229 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Creación de una aplicación para viajes compartidos en coche y viajes en coches multiusuario	Adimensional
Señales de calle residencial	N.º
Señales de zona 20	N.º
Existencia de Plan de señalización urbana de orientación	Adimensional
Licitación de la señalización urbana de orientación de Castilleja de la Cuesta	Adimensional
Existencia de Plan de señalización urbana de orientación	Adimensional
Nueva ordenanza municipal de tráfico	Adimensional
Aprobación en Pleno de la nueva Ordenanza de tráfico	Adimensional
Creación de plataforma TIC para dispositivos móviles de gestión del tráfico, aparcamientos, TP, etc.	Adimensional

Tabla 97. Indicador I.03 Reparto modal del automóvil.

Fuente: Elaboración propia

I.04 SATISFACCIÓN DE LA CIUDADANÍA CON EL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD	
DEFINICIÓN	
Este indicador mide la satisfacción de los diferentes agentes con la implantación del PMUS, así como de la ciudadanía en general.	
RELEVANCIA	
El PMUS es herramienta de planificación y un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad en el municipio en los próximos años. El objetivo de este Plan es lograr un nuevo modelo de movilidad y para ello la implicación de los diferentes agentes involucrados en la ejecución de las medidas que recoge el PMUS es fundamental. Por ello, que puedan expresar su satisfacción con las intervenciones realizadas es clave en el proceso de toma de decisiones. Por otro lado, para lograr un cambio del modelo de movilidad actual es fundamental la participación de la ciudadanía, haciéndoles partícipes de ese cambio.	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	
Incrementar en un 18% los desplazamientos a pie. *Incrementar en un 7% los desplazamientos en otros modos sostenibles de transporte.* *Disminuir en un 25% los desplazamientos en automóvil.*	
FUENTE DE INFORMACIÓN	
Para conocer la satisfacción de la ciudadanía y de los agentes implicados en la implantación del PMUS, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.	
FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN	
Anual	
INDICADORES DE REALIZACION	**UNIDAD**
Políticas urbanísticas sobre movilidad implementadas	N.º
Plan de Barrios	Adimensional
Jornada de presentación del PMUS realizada	Adimensional
Publicaciones en redes sociales	Nº
Publicaciones en la web del Ayuntamiento	Nº
Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Nº
Diseño del Plan de Comunicación	Adimensional
Realización de la campaña anual 30 Días en Bici	Adimensional

Página 330 de un total de 575
Página 230 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Realización anual de la Semana Europea de la Movilidad	Adimensional
Superación de un curso de 50 horas online/presencial de formación a técnico del Ayuntamiento	Certificado
Asistencia a 3 jornadas técnicas especializadas de formación a técnico del Ayuntamiento	Certificado

Tabla 98. Indicador I.04 Satisfacción de la ciudadanía con el nuevo modelo de movilidad.
Fuente: Elaboración propia

Página 331 de un total de 575
Página 231 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Anexo 1: Explotación de la toma de datos

Aforos de tráfico

Para analizar la evolución del tráfico a lo largo de un día tipo, se ha considerado tres periodos de tiempo, comprendidos entre las 09:00h y las 10:00h, las 13:00 y las 14:00, y las 20:00 y las 21:00 en los diferentes puntos de aforo, mostrándose en las siguientes gráficas la evolución en los mismos del tráfico en un día laborable medio, en intervalos de 15 minutos:

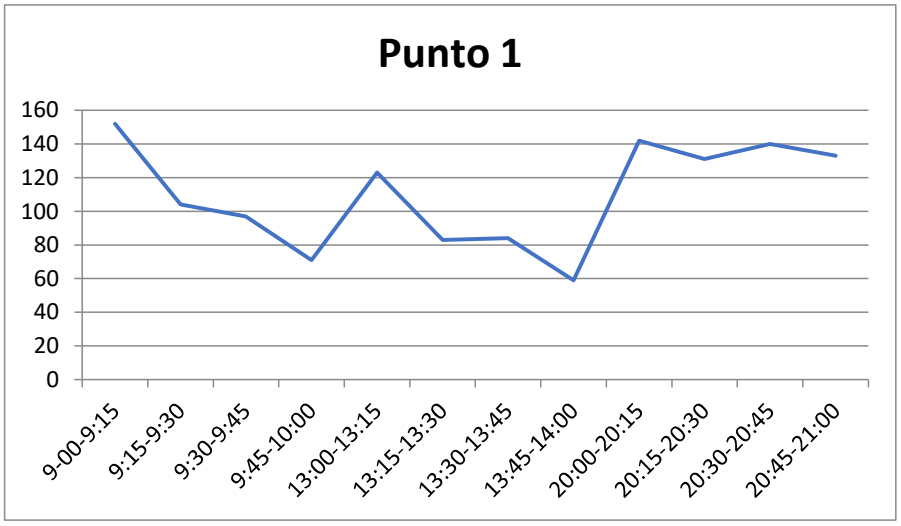


Gráfico 69. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 1.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 1 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 20:00h y las 21:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:00h y las 09:15h.

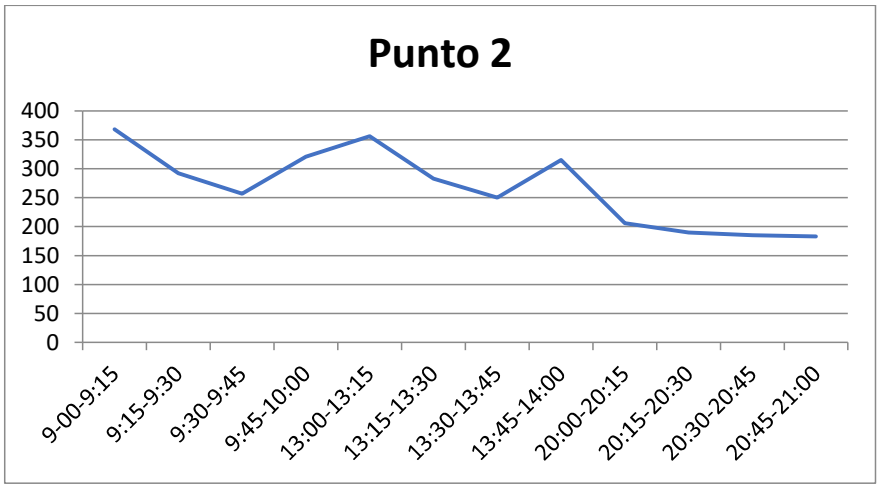


Gráfico 70. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 2.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 2 se obtiene:

Página 332 de un total de 575
Página 232 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- La hora punta se produce entre las 09:00h y las 10:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:00h y las 09:15h.

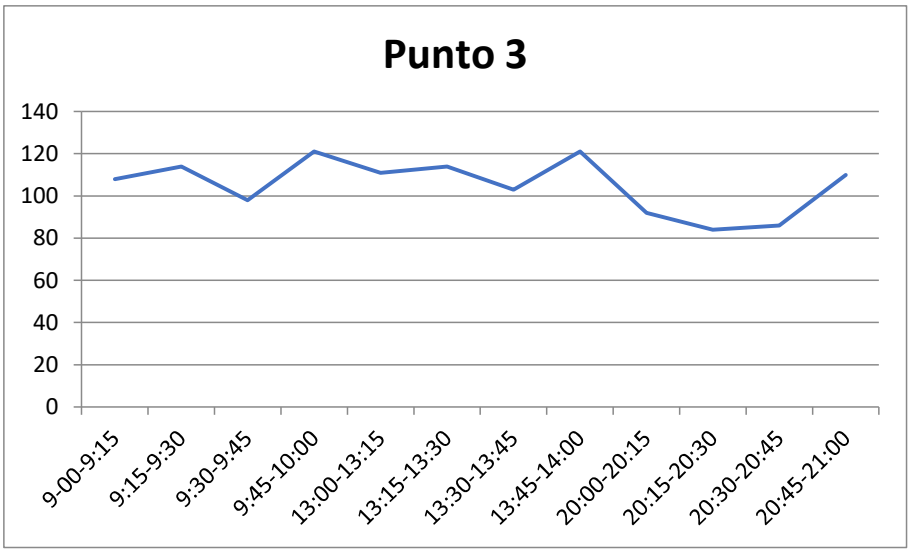


Gráfico 71. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 3.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 3 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 13:00h y las 14:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 13:45h y las 14:00h.

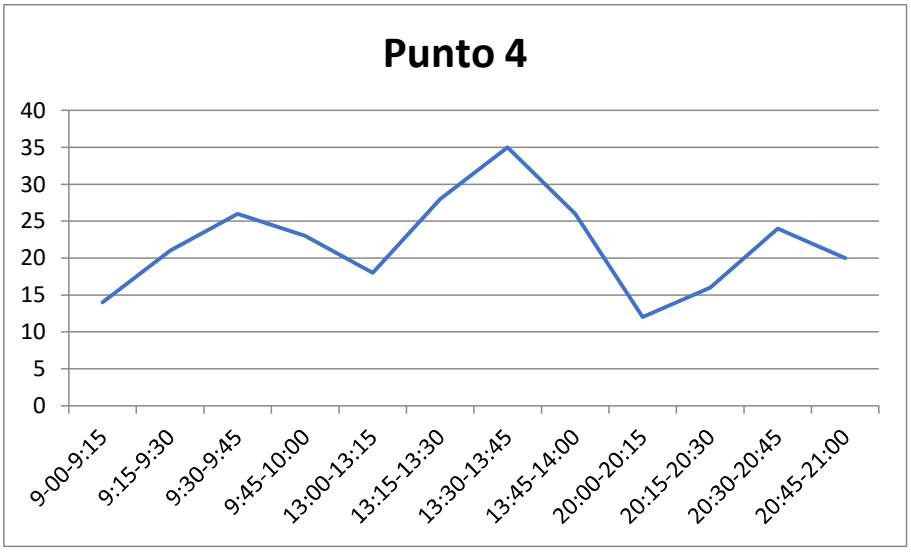


Gráfico 72. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 4.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 4 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 13:00h y las 14:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 13:30h y las 13:45h.

Página 333 de un total de 575
Página 233 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

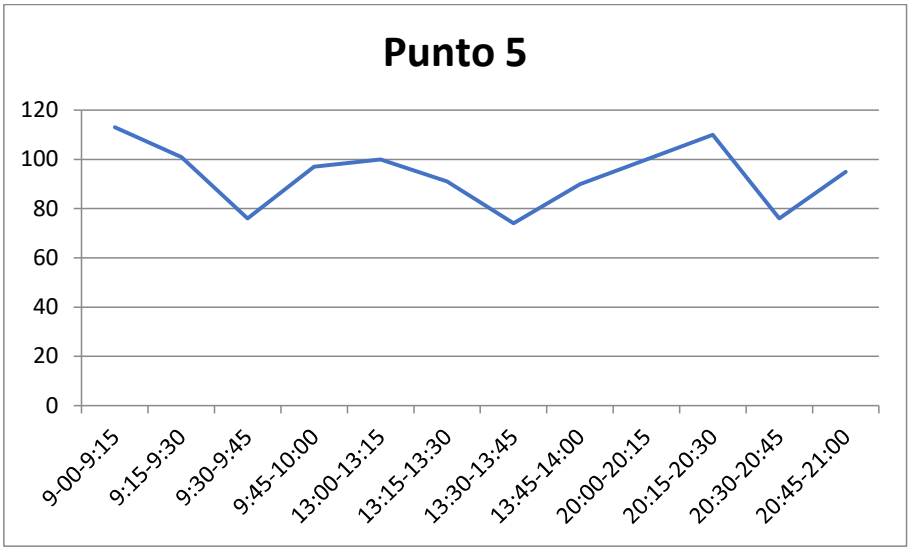


Gráfico 73. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 5.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 5 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 09:00h y las 10:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:00h y las 09:15h.

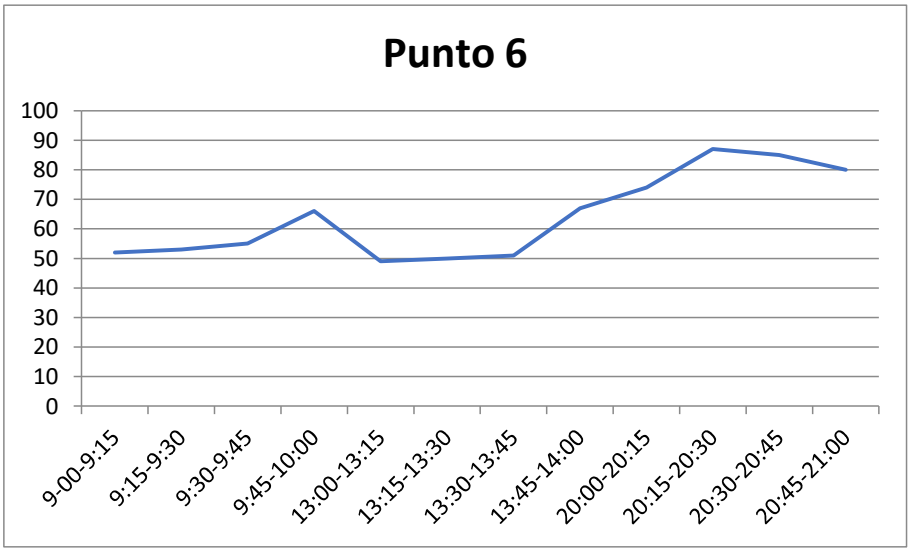


Gráfico 74. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 6.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 6 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 20:00h y las 21:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 21:15h y las 21:30h.

Página 334 de un total de 575
Página 234 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

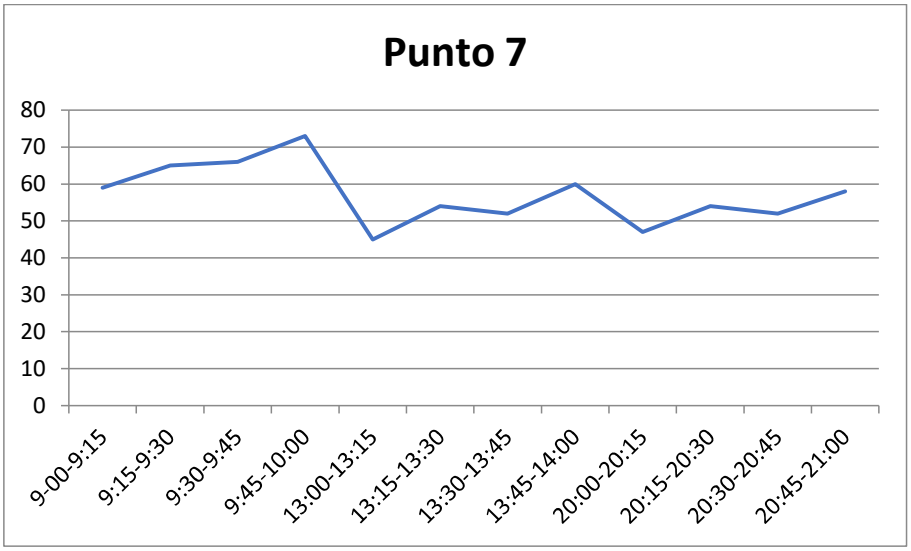


Gráfico 75. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 7.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 7 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 09:00h y las 10:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:45h y las 10:00h.

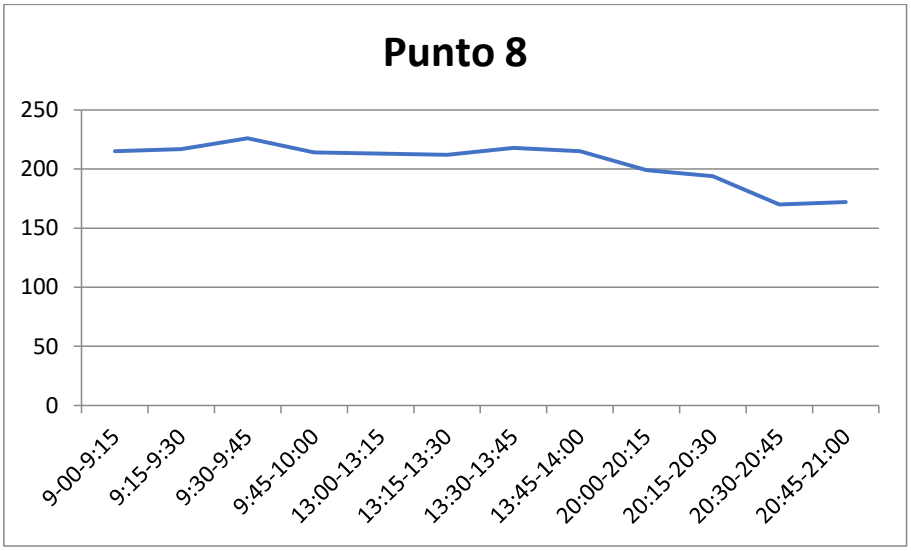


Gráfico 76. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 8.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 8 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 09:00h y las 10:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:30h y las 09:45h.

Página 335 de un total de 575
Página 235 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

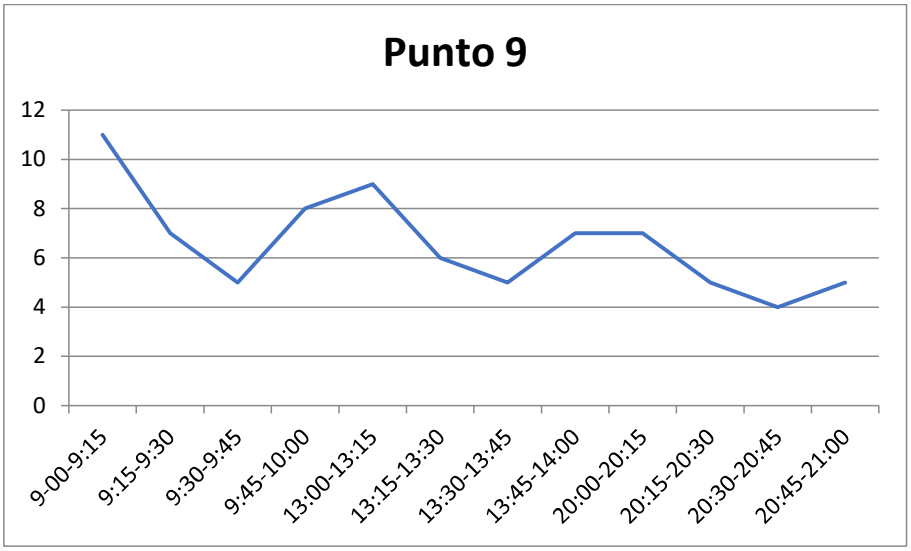


Gráfico 77. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 9.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 9 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 09:00h y las 10:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 09:00h y las 09:15h.

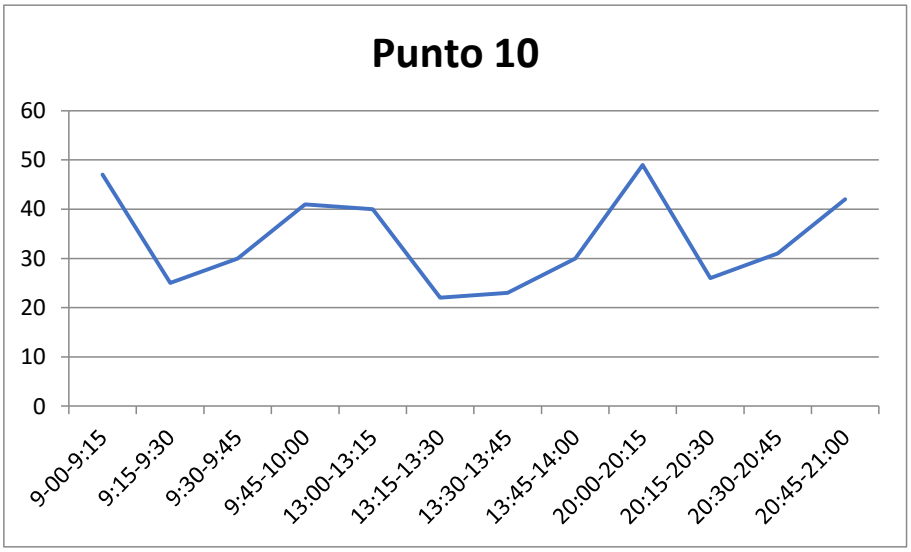


Gráfico 78. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 10.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 10 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 20:00h y las 21:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 20:00h y las 20:15h.

Página 336 de un total de 575
Página 236 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

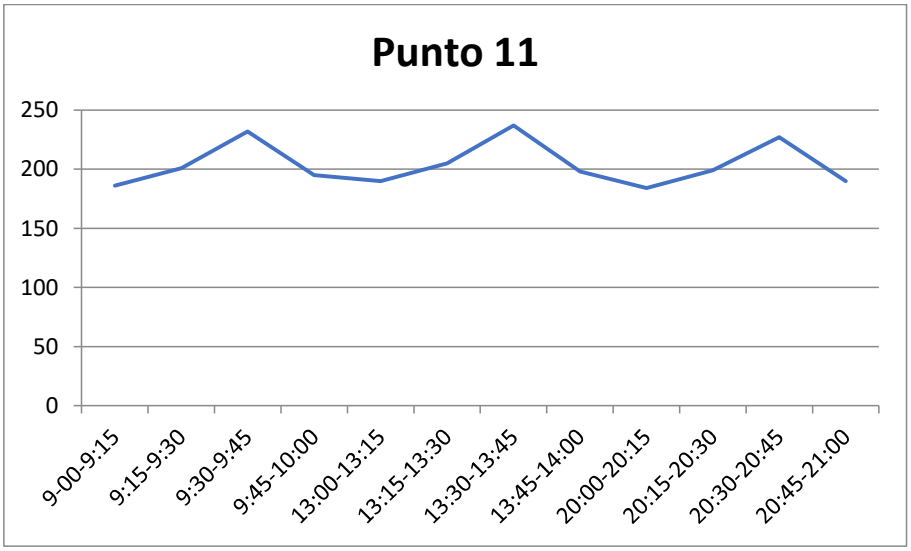


Gráfico 79. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 11.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 11 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 13:00h y las 14:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 13:30h y las 13:45h.

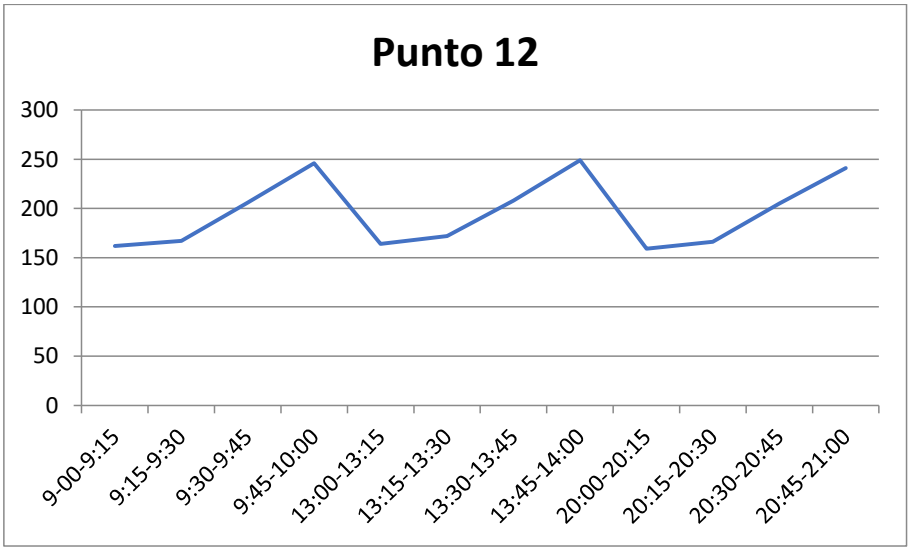


Gráfico 80. Evolución del tráfico por intervalo de 15 minutos en punto de aforo 12.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Analizando los datos para el punto de aforo 12 se obtiene:

- La hora punta se produce entre las 13:00h y las 14:00 h.
- El máximo flujo de vehículos se produce entre las 13:45h y las 14:00h.

Intensidad vehicular en hora punta

En este punto se analizan los flujos estimados para los diferentes puntos de aforo en su hora punta:

Página 337 de un total de 575
Página 237 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

HORA	PUNTO 1		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	89	63	152
09:15-09:30	64	40	104
09:30-09:45	55	42	97
09:45-10:00	51	20	71
13:00-13:15	63	60	123
13:15-13:30	51	32	83
13:30-13:45	52	32	84
13:45-14:00	46	13	59
20:00-20:15	82	60	142
20:15-20:30	73	58	131
20:30-20:45	82	58	140
20:45-13:00	73	60	133
TOTAL	781	538	1319

Tabla 99. Intensidad vehicular en el punto de aforo 1.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo



Ilustración 44. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 1.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 2		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	186	182	368
09:15-09:30	117	175	292
09:30-09:45	119	138	257
09:45-10:00	154	167	321
13:00-13:15	180	176	356
13:15-13:30	113	170	283
13:30-13:45	118	132	250
13:45-14:00	149	166	315
20:00-20:15	106	100	206
20:15-20:30	97	93	190
20:30-20:45	94	91	185

Página 338 de un total de 575
Página 238 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

20:45-13:00	96	87	183
TOTAL	1529	1677	3206

Tabla 100. Intensidad vehicular en el punto de aforo 2.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.



Ilustración 45. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 2.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	**PUNTO 3**		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	51	57	108
09:15-09:30	55	59	114
09:30-09:45	59	39	98
09:45-10:00	52	69	121
13:00-13:15	52	59	111
13:15-13:30	54	60	114
13:30-13:45	62	41	103
13:45-14:00	50	71	121
20:00-20:15	50	4	92
20:15-20:30	44	40	84
20:30-20:45	45	4	86
20:45-13:00	48	62	110
TOTAL	622	640	1262

Tabla 101. Intensidad vehicular en el punto de aforo 3.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 339 de un total de 575
Página 239 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 46. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 3.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 4		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	5	9	14
09:15-09:30	8	13	21
09:30-09:45	12	14	26
09:45-10:00	14	9	23
13:00-13:15	7	11	18
13:15-13:30	10	18	28
13:30-13:45	18	17	35
13:45-14:00	19	7	26
20:00-20:15	4	8	12
20:15-20:30	6	10	16
20:30-20:45	12	12	24
20:45-13:00	12	8	20
TOTAL	127	136	263

Tabla 102. Intensidad vehicular en el punto de aforo 4.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 340 de un total de 575
Página 240 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 47. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 4.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 5		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	34	79	113
09:15-09:30	44	57	101
09:30-09:45	33	43	76
09:45-10:00	43	54	97
13:00-13:15	32	68	100
13:15-13:30	40	51	91
13:30-13:45	34	40	74
13:45-14:00	39	51	90
20:00-20:15	43	57	100
20:15-20:30	55	55	110
20:30-20:45	33	43	76
20:45-13:00	41	54	95
TOTAL	471	652	1123

Tabla 103. Intensidad vehicular en el punto de aforo 5.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 341 de un total de 575
Página 241 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 48. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 5.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 6		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	16	36	52
09:15-09:30	19	34	53
09:30-09:45	12	43	55
09:45-10:00	13	53	66
13:00-13:15	15	34	49
13:15-13:30	17	33	50
13:30-13:45	10	41	51
13:45-14:00	14	53	67
20:00-20:15	26	48	74
20:15-20:30	34	53	87
20:30-20:45	33	52	85
20:45-13:00	31	49	80
TOTAL	240	529	769

Tabla 104. Intensidad vehicular en el punto de aforo 6.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 342 de un total de 575
Página 242 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 49. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 6.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 7		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	39	20	59
09:15-09:30	41	24	65
09:30-09:45	35	31	66
09:45-10:00	45	28	73
13:00-13:15	30	15	45
13:15-13:30	33	21	54
13:30-13:45	30	22	52
13:45-14:00	40	20	60
20:00-20:15	31	16	47
20:15-20:30	32	22	54
20:30-20:45	31	21	52
20:45-13:00	39	19	58
TOTAL	426	259	685

Tabla 105. Intensidad vehicular en el punto de aforo 7.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo

Página 343 de un total de 575
Página 243 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 50. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 7.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 8		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	76	139	215
09:15-09:30	75	142	217
09:30-09:45	100	126	226
09:45-10:00	93	121	214
13:00-13:15	75	138	213
13:15-13:30	73	139	212
13:30-13:45	98	120	218
13:45-14:00	90	125	215
20:00-20:15	69	130	199
20:15-20:30	63	131	194
20:30-20:45	70	100	170
20:45-13:00	69	103	172
TOTAL	951	1514	2465

Tabla 106. Intensidad vehicular en el punto de aforo 8.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 344 de un total de 575
Página 244 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 51. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 8.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 9		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	3	8	11
09:15-09:30	2	5	7
09:30-09:45	1	4	5
09:45-10:00	2	6	8
13:00-13:15	2	7	9
13:15-13:30	2	4	6
13:30-13:45	2	3	5
13:45-14:00	2	5	7
20:00-20:15	1	6	7
20:15-20:30	1	4	5
20:30-20:45	1	3	4
20:45-13:00	1	4	5
TOTAL	20	59	79

Tabla 107. Intensidad vehicular en el punto de aforo 9.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 345 de un total de 575
Página 245 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 52. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 9.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 10		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	23	24	47
09:15-09:30	16	9	25
09:30-09:45	21	9	30
09:45-10:00	25	16	41
13:00-13:15	20	20	40
13:15-13:30	14	8	22
13:30-13:45	16	7	23
13:45-14:00	20	10	30
20:00-20:15	24	2	49
20:15-20:30	16	10	26
20:30-20:45	22	9	31
20:45-13:00	25	17	42
TOTAL	242	164	406

Tabla 108. Intensidad vehicular en el punto de aforo 10.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 346 de un total de 575
Página 246 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 53. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 10.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 11		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	99	87	186
09:15-09:30	101	100	201
09:30-09:45	100	132	232
09:45-10:00	82	113	195
13:00-13:15	101	89	190
13:15-13:30	103	102	205
13:30-13:45	103	134	237
13:45-14:00	85	113	198
20:00-20:15	98	86	184
20:15-20:30	99	100	199
20:30-20:45	98	129	227
20:45-13:00	80	110	190
TOTAL	1149	1295	2444

Tabla 109. Intensidad vehicular en el punto de aforo 11.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Página 347 de un total de 575
Página 247 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Ilustración 54. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 11.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

HORA	PUNTO 12		
	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
09:00-09:15	77	85	162
09:15-09:30	73	94	167
09:30-09:45	80	126	206
09:45-10:00	78	168	246
13:00-13:15	78	86	164
13:15-13:30	75	97	172
13:30-13:45	82	126	208
13:45-14:00	79	170	249
20:00-20:15	75	84	159
20:15-20:30	72	94	166
20:30-20:45	81	124	205
20:45-13:00	76	165	241
TOTAL	926	1419	2345

Tabla 110. Flujos de entrada y salida en punto de aforo 12.
Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de campo.

Aforos sube-baja interurbano

Se ha realizado un conteo de aforos de las personas que subían y bajaban a los diferentes autobuses que paraban en distintas paradas situadas por el municipio de Castilleja de la Cuesta, obteniendo las siguientes conclusiones:

- **Supermercado Codi:** en esta parada los aforos se han llevado a cabo a primera hora de la mañana y al final de la tarde, obteniendo en los tres primeros una ocupación media y en el resto baja, habiendo en general un mayor flujo de personas que suben frente a las que bajan. Como observación, tres de los autobuses registrados fueron impuntuales.
- **Av. Juan Carlos I:** en esta parada los aforos se han llevado a cabo a lo largo de la mañana, además algunos datos han sido extrapolados de aforos realizados en el municipio de Bormujos, en las paradas donde coincidían las líneas. En este caso la ocupación es baja,

Página 348 de un total de 575
Página 248 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

destacando además, que en todos ellos apenas sube/baja gente. Y como observación hay que añadir que todos los buses registrados fueron puntuales.

PARADA	LÍNEA	PARA (SI/NO)	HORA	SUBIDA	BAJADA	OCUPACIÓN	OBSERVACIONES
C/ REAL, SUPERMERCADO CODI	M-160	SI	8:10	4	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-160	SI	8:30	1	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-160	SI	8:50	2	0	MEDIA	PUNTUAL
	M-101B	NO	8:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-101B	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-168	SI	8:15	3	0	BAJA	IMPUNTUAL
	M-167	NO	8:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-166	SI	8:00	2	1	BAJA	PUNTUAL
	M-166	SI	8:30	0	1	BAJA	PUNTUAL
	M-166	NO	9:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-168	NO	20:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	SI	20:30	0	0	BAJA	PUNTUAL
	M-167	SI	21:00	2	2	BAJA	PUNTUAL
	M-166	NO	20:30	0	0	BAJA	IMPUNTUAL
	M-166	SI	21:00	2	2	BAJA	IMPUNTUAL
	M-101B	SI	20:15	1	1	BAJA	PUNTUAL
	M-101B	NO	21:15	0	0	BAJA	PUNTUAL
AV. JUAN CARLOS I	M-163		8:30				
		SI	9:00	1	0	BAJA	PUNTUAL
		NO	9:30	0	0	BAJA	PUNTUAL
		SI	10:00	2	0	BAJA	PUNTUAL
			10:30				
			11:30				
			12:00				
			12:30				
		SI	13:00	0	0	BAJA	PUNTUAL
		SI	13:30	2	1	BAJA	PUNTUAL
		SI	14:00	0	3	BAJA	PUNTUAL
			20:30				
			21:15				

Tabla 111. Resumen de los aforos sube y baja realizados.
Fuente: Elaboración propia.

Encuesta actores

ENCUESTA ACTORES DE LA MOVILIDAD CASTILLEJA DE LA CUESTA

Movilidad en general:

- ¿Cuáles son los problemas de movilidad que considera principales en Castilleja?
- En vuestro papel como agente social, ¿qué aspecto de la movilidad mejoraríais? ¿Alguna propuesta concreta o prioridades de acción?
- ¿Cuáles son los principales centros atractores de viajes?
- ¿Tienen previstos nuevos desarrollos? ¿se tiene previsto la construcción en solares en Av. de los Donantes de Sangre y Órganos y C. 28 de febrero? ¿Cuáles son las últimas urbanizaciones?
- ¿Se fomenta el uso de alternativas sostenibles para el desplazamiento? Medidas concretas en torno a la bicicleta, VMP, movilidad colaborativa, vehículo eléctrico…
- ¿Hay proyectos de circunvalación viaria para evitar el tráfico de paso por el centro? (C. Convento, C. En medio..)

Página 349 de un total de 575
Página 249 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- ¿Hay alguna medida de movilidad sostenible que quieran incluir en el PMUS?
- ¿Existen problemas de movilidad entre Castilleja Centro y Nueva Sevilla? ¿Cómo se han abordado hasta ahora?

Peatón:

- ¿Principales problemas de accesibilidad universal? En acerado (anchura insuficiente, mobiliario urbano o arbolado interrumpe el paso, coches invaden la acera, falta de pasos de peatones, escaleras, pendientes…)
- ¿Piensa que se puede ir caminando por la ciudad? ¿se hace? ¿Es seguro? ¿Fácil?
- ¿Las calles Inés Rosales y entornos de la Plaza de Santiago son de preferencia peatonal, existen otras calles con estas características? ¿Hay algunas otras propuestas?
- ¿Tienen prevista la peatonalización de alguna calle?
- ¿Los entornos de los equipamientos son accesibles?
- ¿Cuentan con itinerarios peatonales definidos? ¿Y con caminos escolares seguros?

Bicicleta:

- ¿Puede ser la bicicleta un modo de desplazamiento habitual en el municipio?
- ¿Existe algún tipo de infraestructura ciclista en la ciudad? ¿Y aparcabicis?
- ¿Algún servicio municipal utiliza la bicicleta? Además de los servicios de limpieza.

Seguridad vial:

- ¿Existe algún Punto Negro (PN)? Problemas de seguridad vial.
- ¿Hay problemas de congestión / inseguridad en las horas de entrada y salida de colegios? ¿En cuáles?
- ¿Se realizan charlas de seguridad vial en los centros educativos?
- ¿En qué puntos de la ciudad se producen congestiones vehiculares?
- ¿Alguna intersección o semáforo conflictivo?
- ¿Qué problemas existen en la Glorieta de la Inmaculada?
- Últimas actuaciones de pacificación del tráfico: estrechamiento de la sección, badenes, plataforma única…

Transporte público:

- ¿Cómo ve el transporte público en la ciudad? ¿es el esquema correcto? ¿La oferta es adecuada?
- Valoración de las paradas de autobús: ubicación adecuada a la demanda, diseño de la parada...
- ¿Desde los actores sociales se ha demandado mayor presencia del transporte público? ¿Cuáles son las zonas del municipio con menor presencia de TP? Detectamos que la mayor parte de las paradas están en Av. Bormujos, Av. del Rey Don Juan Carlos I (en Nueva Sevilla) calle real y Antonio Mairena (en Centro).

Vehículo eléctrico:

- ¿Utilizan los agentes públicos vehículos oficiales de bajas emisiones?
- ¿Existen plazas de recarga de vehículo eléctrico?

Página 350 de un total de 575
Página 250 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

- ¿Se ha implementado alguna medida para fomentar el uso del vehículo eléctrico?

DUM:

- ¿Cree que la oferta de plazas reservadas a carga y descarga es acorde a la demanda?
- ¿Cuáles son las principales zonas comerciales?
- ¿Hay ilegalidad en las tareas de C/D? ¿en qué puntos?

Taxi:

- ¿Cuántas licencias de taxi hay en el municipio? ¿funcionan a demanda?
- ¿Hay paradas físicas de taxi?

Aparcamiento:

- ¿Considera suficiente la oferta de estacionamiento público? Cuáles son los problemas.
- ¿Existen aparcamientos disuasorios?
- ¿Existen parkings públicos?

Encuesta online

PERCEPCIÓN SOCIAL DE LA MOVILIDAD URBANA

INFORMACIÓN GENERAL

Este cuestionario versa sobre la percepción social de la movilidad urbana en el municipio de Castilleja de la Cuesta con el fin de desarrollar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Rellenar el cuestionario le llevará menos de 5 minutos. **Todas las respuestas recogidas en esta encuesta son confidenciales y ninguna será identificada de forma individual**. Su participación es vital para el objetivo del proyecto. **Gracias por su colaboración**.

SECCIÓN A: DATOS BÁSICOS (Marque lo que proceda).

A.1 Género:

☐ Hombre ☐ Mujer ☐ Prefiero no responder

A.2 Edad:

Página 351 de un total de 575
Página 251 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

	☐ De 16-29 años	o De 50-64 años
	o De 30-49 años	o De 65 o más años

A.3	**Residencia:**		
	☐ Residente Castilleja de la Cuesta	☐ No residente	
	☐ Residente diseminado Castilleja de la Cuesta	☐ Turista	
A.3.1	**Barrio/zona de Residencia. Castilleja de la Cuesta**		
	☐ Castilleja Pueblo	☐ La Alberquilla y La Cerca	☐ Pol. Ind. Virgen de Loreto
	☐ Nueva Sevilla	☐ El Valle	
	☐ El Faro	☐ La Pinta	
	☐ La Valdovina	☐ El Solis	
	☐ Hospital Nisa	☐ La Albina	
	☐Residencia Castilleja		
A.4	**Ocupación:**		
	☐ Estudiante	☐ Desempleado	☐ Otro (especificar):
	☐ Trabaja y estudia	☐ Jubilado/Incapacitado	
	☐ Trabajador cuenta propia	☐ Trabajo en el hogar	
	☐ Trabajador cuenta ajena		
A.4.1	**Modalidad de trabajo** (si A.4 es Trabajador cuenta propia, Trabajador cuenta ajena, Trabaja y estudia)		
	☐ Presencial	☐ Telemática	☐ Mixta
A.5	**Tamaño hogar:**		
	☐ Individual	☐ 4 miembros	
	☐ 2 miembros	☐ 5 o más miembros	
	☐ 3 miembros		
A.6	**¿Dispone de carnet y vehículo?**		
	☐ No tengo ninguno.		
	☐ Tengo carnet, pero no coche.		
	☐ Tengo ambos.		
	☐ Tengo coche, pero no carnet.		

Página 352 de un total de 575
Página 252 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

A.7 ¿Cuántos vehículos a motor (moto o coche) poseen en su unidad familiar?

- ☐ Ninguno.
- ☐ 1 vehículo.
- ☐ 2 vehículos.
- ☐ 3 vehículos.
- ☐ 4 o más vehículos.

A.8 ¿Tiene algún tipo de discapacidad?

☐ Sí ☐ No

A.9 Si tiene algún tipo de discapacidad, especifique cual: (Si A.8 es SÍ)

☐ Discapacidad visual ☐ Discapacidad sensorial

☐ Discapacidad auditiva ☐ Discapacidad motora

☐ Usuario silla de ruedas ☐ Otro

A.10 Posee tarjeta de discapacidad

☐ Sí ☐ No

SECCIÓN B: CARACTERIZACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO. CASTILLEJA DE LA CUESTA

B.1 Municipio de Origen

- ☐ Castilleja de la Cuesta
- ☐ Gines
- ☐ Bormujos
- ☐ Espartinas
- ☐ Mairena del Aljarafe
- ☐ Bollullos de la Mitación
- ☐ Tomares
- ☐ San Juan de Aznalfarache
- ☐ Camas
- ☐ Sevilla
- ☐ Otro municipio (especificar):

Si la pregunta B.1 es Castilleja, ¿en qué zona reside?

Página 353 de un total de 575
Página 253 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

☐ Castilleja Pueblo

☐ Nueva Sevilla

☐ El Faro

☐ La Valdovina

☐ Hospital Nisa

☐Residencia Castilleja

☐ La Alberquilla y La Cerca

☐ El Valle

☐ La Pinta

☐ El Solis

☐ La Albina

☐ Pol. Ind. Virgen de Loreto

☐ Otro (*En caso de no identificar la zona, especifique el núcleo diseminado o calle de residencia)* .

B.2	Municipio de Destino

☐ Castilleja de la Cuesta

☐ Gines

☐ Bormujos

☐ Espartinas

☐ Mairena del Aljarafe

☐ Bollullos de la Mitación

☐ Tomares

☐ San Juan de Aznalfarache

☐ Camas

☐ Sevilla

☐ Otro municipio (especificar):

Si la pregunta B.2 es Castilleja, ¿a qué zona se dirige?

☐ Castilleja Pueblo

☐ Nueva Sevilla

☐ El Faro

Página 354 de un total de 575
Página 254 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

o La Valdovina

☐ Hospital Nisa

☐Residencia Castilleja

☐ La Alberquilla y La Cerca

☐ El Valle

☐ La Pinta

☐ El Solis

☐ La Albina

☐ Pol. Ind. Virgen de Loreto

☐ Otro (*En caso de no identificar la zona, especifique el núcleo diseminado o calle de residencia)* .

B.3 ¿Cuál es el motivo de su desplazamiento?

☐ Asuntos propios/gestiones.

☐ Compras.

☐ Estudios.

☐ Trabajo/negocios.

☐ Turismo.

☐ Médico.

☐ Visita a un familiar.

☐ Llevar niños al colegio.

☐ A zonas de ocio, recreativas y/o deportivas.

☐ Acudir a segunda residencia

☐ Otro (especificar):

B.4 ¿Con que frecuencia se desplaza?

☐ 1 vez a la semana.

☐ 1 vez al mes.

☐ 2 o 3 veces a la semana.

☐ 2 veces al mes.

☐ Ocasionalmente.

☐ Todos los días (de lunes a domingo).

Página 355 de un total de 575
Página 255 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

o Todos los días laborables.

☐ Otro (especificar):

B.4.1	En un mismo día, ¿con qué frecuencia se desplaza?

☐ Ocasionalmente.

☐ 1 vez.

☐ 2 veces.

☐ 3 veces.

☐ 4 veces.

☐ 5 veces.

☐ Otro (especificar):

B.5	¿Cuántas etapas ha tenido su viaje?

☐ Una etapa.

☐ Dos etapas.

☐ Tres etapas.

☐ Más de tres etapas.

B.6	¿Cuál es el modo de desplazamiento en la primera/segunda/tercera/cuarta etapa? Esta pregunta saltará de 1 a 4 veces, en función de la respuesta de B.5. Cuando el encuestado realice una etapa, solo contestará una vez, cuando realice 2 etapas, contestará una vez por etapa, y así sucesivamente.

☐ A pie.

☐ Autobús interurbano.

☐ Bicicleta/patinete.

☐ Coche conductor.

☐ Coche acompañante.

☐ Coche compartido.

☐ Moto.

☐ Otro (especificar):

B.6.1.a	¿Qué línea de autobús interurbano coge? (Si B.6 es autobús interurbano) Pueden ser varias opciones.

☐ Línea M-101A

☐ Línea M-101B

Página 356 de un total de 575

Página 256 de 262

CVE: BOP-SE-2024-224009

Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024

BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

o Línea M-159

☐ Línea M-160

☐ Línea M-166

☐ Línea M-167

☐ Línea M-168

☐ Línea M-173

B.7	¿Dónde ha estacionado su vehículo?

☐ Aparcamiento en la calle.

☐ Garaje privado.

☐ Aparcamiento público.

☐ Aparcamiento ilegal (doble fila, aceras...).

☐ Otro (especificar):

B.8	Motivo del uso del vehículo privado:

☐ Comodidad.

☐ Distancia.

☐ Orografía.

☐ Tardo menos en el desplazamiento.

☐ Es más económico.

☐ No coinciden los horarios con mis necesidades.

☐ Tengo discapacidad y los otros medios no se adaptan a mis necesidades.

☐ Otro (especificar):

B.9	Motivo del no uso del vehículo privado:

☐ Conciencia ecológica.

☐ Cercanía.

☐ Motivos económicos.

☐ Temor al uso del coche/moto.

☐ No tengo carnet o vehículo.

☐ Problema de aparcamiento.

☐ Otro (especificar):

Página 357 de un total de 575
Página 257 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

SECCIÓN C: SOBRE LA MOVILIDAD URBANA EN EL MUNICIPIO.

Desde la C.1 a la C.13 valore la siguiente afirmación y señale con un círculo en qué medida está de acuerdo con ella, siendo 1 nada y 5 mucho:

		Nada				Mucho
C.1	¿Considera suficiente la oferta de estacionamiento público?	1	2	3	4	5
C.2	¿Considera que el municipio posee espacio suficiente para caminar (aceras anchas, pocos coches aparcados...)?	1	2	3	4	5
C.3	¿Cree que el municipio es accesible para las personas con movilidad reducida?	1	2	3	4	5
C.4	¿Considera adecuada la frecuencia del transporte interurbano?	1	2	3	4	5
C.5	Califica cómo de puntual considera el transporte interurbano	1	2	3	4	5
C.6	En tiempos de COVID-19, ¿ha disminuido el uso del transporte público?	1	2	3	4	5
C.7	¿Cree que el municipio es accesible para los desplazamientos en bicicleta?	1	2	3	4	5
C.8	¿Considera que existe una buena infraestructura de transporte público que conecte con otros municipios cercanos?	1	2	3	4	5
C.9	¿Estaría dispuesto a cambiar su forma de desplazamiento si se mejoran las condiciones del transporte público?	1	2	3	4	5
C.10	¿Estaría dispuesto a cambiar su forma de desplazamiento si se mejoran los itinerarios peatonales del municipio?	1	2	3	4	5
C.11	¿Considera importante la conexión de su municipio con el metro?	1	2	3	4	5
C.12	¿Cómo realizaría esta conexión? ☐ Autobús lanzadera ☐ Ampliación metro ☐ No la considero necesaria					
C.13	¿La presencia de la Autovía le dificulta los desplazamientos internos por el municipio?	1	2	3	4	5

Página 358 de un total de 575
Página 258 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

C.14	¿Qué distancia máxima haría a pie para realizar sus gestiones diarias?

☐ 0 – 230 metros (0 – 3 minutos).

☐ 231 – 540 metros (4 – 7 minutos).

☐ 541 m. – 1km (8 – 11 minutos).

C.15	Si se le facilita un aparcamiento cómodo y asequible, ¿cuánto tiempo estaría dispuesto a caminar hacia su destino?

☐ 0 – 3 minutos.

☐ 4 – 7 minutos.

☐ 8 – 11 minutos.

C.16	Si se le facilita una zona de prioridad peatonal cómoda y segura, ¿cuánto tiempo estaría dispuesto a caminar hacia su destino?

☐ 0 – 3 minutos.

☐ 4 – 7 minutos.

☐ 8 – 11 minutos.

Página 359 de un total de 575
Página 259 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Anexo 2: Noticias del Plan de Participación y Comunicación

NOTA DE PRENSA

Toma de datos para avanzar en la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Castilleja de la Cuesta

En esta primera fase se recoge información de manera online, una vez finalizado el periodo estival se llevará a cabo una toma de datos a pie de calle sobre hábitos de desplazamiento, aforos de tráfico, accesibilidad, demanda de aparcamiento, el estado de las paradas y marquesinas del transporte público, entre otros datos.

La Diputación de Sevilla, en coordinación con el Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta han iniciado los trabajos para la redacción del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS), alineado con los objetivos y líneas de actuación de la **Estrategia de Desarrollo Sostenible e Integrado** (EDUSI) y cuyo resultado final será el **fomento de la movilidad urbana sostenible**, facilitando el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) marcados dentro de la agenda 2030.

Un PMUS está orientado a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciando en las ciudades el uso de formas de transporte más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta o en transporte público. La sostenibilidad hace mención a tres conceptos básicos para que se cumpla: que sea socialmente útil, que sea medioambientalmente adecuado y que sea económicamente sostenible. Es un **plan estratégico** diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía en busca de una **mejor calidad de vida**.

Las políticas y medidas definidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarcarán **todos los modos de transporte**, incluyendo públicos y privados, de pasajeros y de carga, motorizados y no motorizados, en desplazamiento y estacionados.

En la primera fase se realiza el **análisis y diagnóstico de la situación actual**, el objetivo es obtener una fotografía del estado actual de la movilidad en el municipio, para ello, la toma de datos y la participación ciudadana son clave, ya que los datos que se obtengan serán la base de la posterior toma de decisiones.

Se recogerá información a pie de calle y de manera online a la ciudadanía sobre sus hábitos de movilidad, sus necesidades y demandas. Además, se realizan tomas de datos de aforos de tráfico, demanda de aparcamientos y análisis de la planificación urbanística y la accesibilidad, así como un análisis cualitativo de medidas que puedan incidir en el sistema de movilidad actual y futura a través de visitas técnicas. Para realizar una toma de datos de calidad se está utilizando la última tecnología, con el empleo de cámara de visión artificial para aforos de tráfico y con la utilización de aplicaciones móviles conectadas con un sistema de información geográfico.

Con el nuevo PMUS, Castilleja será una ciudad más moderna y amable, **una ciudad mejor** para la generación actual y las futuras, que con este plan vivirán en un entorno más sostenible, accesible, seguro y saludable. Este Plan forma parte de una estrategia más ambiciosa para ofrecer un nuevo modo de vida, un nuevo modelo de ciudad, pensado para las personas.

Página 360 de un total de 575
Página 260 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Noticia

Se inicia la **encuesta ciudadana online** para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Castilleja de la Cuesta

La Diputación de Sevilla, junto al Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta lanzan una encuesta entre sus vecinos y vecinas para mejorar la movilidad municipal y que forma parte de las acciones del futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el que trabajan ambas instituciones. De esta manera, la información suministrada por la ciudadanía será considera para su estudio y ayudará a dar forma a aspectos tan importantes como medios de transporte o alternativas más sostenibles a los mismos. La encuesta puede ser rellenada en el siguiente enlace: https://consultoralomon.limequery.com/548788?lang=es



Esta encuesta digital dará voz a las vecinas y vecinos del término municipal en la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Estas encuestas son una herramienta para informar y para escuchar a la ciudadanía, para que todas las personas aporten sus circunstancias y experiencias en materia de movilidad activa, accesibilidad, tráfico, aparcamiento, transporte público, etc. La opinión vecinal es sumamente importante porque en base a sus respuestas se podrán articular y proponer medidas adaptadas a la realidad municipal, a las necesidades reales de la población, tales como la movilidad en el futuro, transportes sostenibles, espacios para tránsito peatonal o para bicicletas o patinetes, así como puntos de recarga para vehículos eléctricos.

A través del enlace https://consultoralomon.limequery.com/548788?lang=es se podrá acceder de manera completamente anónima a una serie de preguntas que facilitarán a los técnicos responsables de la elaboración del PMUS el conocimiento real y las preferencias y sugerencias ciudadanas sobre esta importante herramienta de futuro para el municipio.

Página 361 de un total de 575
Página 261 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA

Redes sociales



La Diputación de Sevilla y el Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta están desarrollando el Plan de Movilidad urbana Sostenible (PMUS) del municipio. Nos gustaría contar con tu participación, conociendo tu opinión sobre la movilidad en el municipio, y cómo crees que podría mejorarse entre todos y todas. No te llevará más de 5 minutos y las respuestas serán totalmente anónimas.

Enlace encuesta: https://consultoralomon.limequery.com/548788?lang=es

GRUPO WHASTAPP

Si tu forma de desplazarte por Castilleja es: 🚶 o 🚲 o 🛴 o 🦽 o 🚌 o 🚗 o simplemente quieres dar tu punto de vista sobre la movilidad en el municipio, te animamos a rellenar esta breve encuesta, entre todos conseguiremos una ciudad mejor para todas las personas: https://consultoralomon.limequery.com/548788?lang=es

Página 362 de un total de 575
Página 262 de 262
CVE: BOP-SE-2024-224009
Nº 224 - lunes 18 de noviembre de 2024
BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA