

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE AZNALCÓLLAR



Julio 2025

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	1/123



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Marco de Referencia	7
1.1. Introducción	7
1.2. Antecedentes de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	7
1.3. Necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Aznalcóllar	8
1.4. Principios rectores y beneficios esperados	9
1.4.1. Principios rectores	9
1.4.2. Beneficios esperados	10
1.5. Metodología	11
1.6. Fuentes de información	14
1.7. Ámbito de estudio	15
2. Fase I: Análisis y Diagnóstico de la Situación Actual	17
2.1. Introducción	17
2.2. Caracterización territorial, socioeconómica y urbanística	17
2.2.1. Evolución demográfica y estructura de la población	17
2.2.2. Distribución espacial de la población en el territorio	17
2.2.3. Distribución por sexo y edad	17
2.2.4. Conclusiones	18
2.3. Actividad económica y empleo	19
2.3.1. Estructura sectorial y peso del empleo	19
2.3.2. Actividad minera	19
2.3.3. Agroganadería y economía rural de la dehesa	19
2.3.4. Plataforma industrial y economía circular	20
2.3.5. Servicios, comercio y turismo de naturaleza	20
2.3.6. Conclusiones	21
2.4. Estructura urbana y políticas de desarrollo urbano	21
2.4.1. Morfología urbana	21
2.4.2. Revisión de los instrumentos de planificación urbana vigentes	22
2.4.3. Evaluación de los instrumentos de planificación urbana vigentes	23
2.5. Usos del suelo, equipamientos y servicios	23
2.5.1. Introducción	23
2.5.2. Uso educativo	24
2.5.3. Uso sanitario	26

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	2/123



2.5.4.	Uso laboral-comercial	27
2.5.5.	Uso deportivo	28
2.5.6.	Uso dotacional-cultural	29
2.5.7.	Zonas verdes	31
2.6.	Movilidad	32
2.6.1.	Movilidad motorizada	32
2.6.2.	Movilidad no motorizada	44
2.6.3.	Seguridad vial	48
2.6.4.	Análisis de la demanda de movilidad	50
2.7.	Aspectos medioambientales y energéticos	58
2.7.1.	Emissiones contaminantes y calidad del aire	58
2.7.2.	Ruido	58
2.7.3.	Consumo y eficiencia energética	58
2.8.	Diagnóstico general y conclusiones	59
2.8.1.	Diagnóstico general	59
2.8.2.	Conclusiones	60
2.8.3.	Análisis DAFO-CAME	60
3.	Fase II: Propuestas	63
3.1.	Reflexión estratégica	63
3.1.1.	Problemas públicos	63
3.1.2.	Objetivos y líneas estratégicas	64
3.2.	Nuevo modelo de ciudad	65
3.2.1.	Ideas clave para mejorar la movilidad en Aznalcóllar	66
3.2.2.	Hacia un modelo de movilidad más sostenible	67
3.2.3.	Un modelo para Aznalcóllar: menos tráfico, más calidad urbana	68
3.3.	Programas de actuación	69
3.4.	Cronograma y presupuesto	113
3.5.	Evaluación del impacto ambiental	115
3.5.1.	Evaluación cualitativa	115
3.5.2.	Evaluación cuantitativa	117
3.5.3.	Conclusiones	119
4.	Seguimiento y Evaluación	120

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	3/123



AYUNTAMIENTO DE AZNALCÓLLAR
ENTRADA
25/07/2025 20:17
3097

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	4/123



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	5/123



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Información categorizada, fuente de información y finalidad principal.....	14
Tabla 2: Distribución de la población de Aznalcóllar por sexo y edad.....	18
Tabla 3: Distribución de los sectores económicos de Aznalcóllar.....	19
Tabla 4: Plataformas industriales y economía circular.....	20
Tabla 5: Evolución horaria del número y el propósito de los viajes para Aznalcóllar.....	54
Tabla 6: Evolución significativa del número y el propósito de los viajes para Aznalcóllar.....	55
Tabla 7: Evolución de la movilidad entrante y saliente para Aznalcóllar.....	56
Tabla 8: Número de desplazamientos por par origen y destino y periodo significativo en Aznalcóllar.....	57
Tabla 9: Programas y medidas del presente PMUS.....	70
Tabla 10. Indicadores para la valoración cuantitativa del impacto ambiental.....	117

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	6/123



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Ciclo del PMUS.	12
Figura 2: Documentación y herramientas de referencia analizadas.	15
Figura 3. Usos del suelo y principales establecimientos de Aznalcóllar.	24
Figura 4. Uso educativo en el municipio de Aznalcóllar.	26
Figura 5. Uso sanitario en el municipio de Aznalcóllar.	27
Figura 6. Uso laboral-comercial en el municipio de Aznalcóllar.	28
Figura 7. Uso deportivo en el municipio de Aznalcóllar.	29
Figura 8. Uso dotacional-cultural en el municipio de Aznalcóllar.	30
Figura 9. Principales zonas verdes en el municipio de Aznalcóllar.	32
Figura 10. Principales accesos al municipio de Aznalcóllar.	33
Figura 11. Viario principal del casco urbano de Aznalcóllar.	34
Figura 12. Vehículos aparcados en calle Huerto	35
Figura 13. Vehículos aparcados en avenida de Andalucía	36
Figura 14. Aparcamiento reservado junto a la farmacia en calle 28 de febrero	36
Figura 15. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en calle 28 de febrero	37
Figura 16. Aparcamiento inadecuado para personas con movilidad reducida en avenida de Andalucía	37
Figura 17. Bolsa de aparcamiento del Polideportivo Municipal	38
Figura 18. Bolsa de aparcamiento del supermercado Cash Fresh	39
Figura 19. Paradas de autobús metropolitano en el municipio de Aznalcóllar	41
Figura 20. Zona de carga y descarga frente al Ayuntamiento	43
Figura 21. Plaza Virgen del Rosario, junto al teatro municipal	45
Figura 22. Plaza en calle Julio Romero de Torres	45
Figura 23: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en día laborable.	54
Figura 24: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en sábado.	54
Figura 25: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en domingo.	54
Figura 26: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en día laborable.	55
Figura 27: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en sábado.	55
Figura 28: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en domingo.	55
Figura 29: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en día laborable.	56
Figura 30: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en sábado.	56
Figura 31: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en domingo.	56
Figura 32. Enfoque de Marco Lógico	63
Figura 33. Evolución por fases del reparto modal	64
Figura 34. Nuevo modelo de ciudad.	69

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	7/123



1. MARCO DE REFERENCIA






1.1. Introducción

El presente apartado establece los pilares sobre los que se sustenta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Aznalcóllar. Su objetivo es **explicar con claridad el enfoque metodológico**, los **principios que lo inspiran**, los **beneficios que se esperan alcanzar** y el **marco geográfico y técnico** desde el que se ha elaborado.

Lejos de ser un mero documento técnico, este PMUS es una herramienta estratégica para transformar la movilidad del municipio de forma integral y sostenible. Para ello, adopta los principios europeos establecidos a nivel europeo, nacional y regional adaptados al contexto local para promover una movilidad más eficiente, segura, equitativa, sostenible y respetuosa con el entorno.

El enfoque del plan no se limita al núcleo urbano ni al término municipal, sino que considera también la realidad funcional del municipio: sus relaciones con Sevilla, el Corredor de la Plata y su entorno natural y minero. De esta manera, se garantizan soluciones que respondan a las necesidades reales de la población y que estén alineadas con los proyectos supramunicipales y los compromisos ambientales.

Este marco de referencia se compone de cuatro elementos clave:

-  Los antecedentes y la necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el municipio.
-  Los **principios rectores** y **beneficios esperados**, que explican la necesidad y los valores del Plan.
-  La **metodología**, basada en el ciclo del PMUS europeo, que estructura el proceso en fases claras y orientadas a resultados.
-  Las **fuentes de información utilizadas**, que combinan datos estadísticos, trabajo de campo, participación ciudadana y herramientas avanzadas de análisis espacial y modelización.
-  Y el **ámbito de estudio**, que delimita física y funcionalmente el espacio sobre el que se ha trabajado y sobre el que se proyectarán las medidas propuestas.

A lo largo de los siguientes apartados se detallan estos elementos que, en conjunto, permiten comprender el alcance, la orientación estratégica y el rigor técnico de este PMUS.

1.2. Antecedentes de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (PMUS) aparecen como recomendación de la Unión Europea, dentro de su Programa de Acción en Medio Ambiente. Con estas características, se recogió en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, que ya preveía esta figura de planeamiento como un instrumento para racionalizar de manera coordinada las actuaciones, revisar el marco de financiación, mejorar los procedimientos de participación pública y crear un marco estable para la difusión de medidas de gestión de la movilidad.

Cuando los municipios empiezan a desarrollar estrategias en materia ambiental como las Agendas 21 Locales, o planes como los de Calidad del Aire, Ahorro de Energía, control del Ruido, o la Agenda 2030, parece imprescindible afrontar la movilidad en coordinación con dichos documentos, y obviamente, con el planteamiento urbanístico.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se caracterizan por desarrollar las líneas de actuación, programas y planes necesarios para lograr el escenario ambiental que se adapte a una nueva política de






Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	8/123



carácter local acorde con los principios de movilidad sostenible. Los PMUS son, además, una oportunidad para los habitantes del municipio de obtener una mejora sustancial en sus desplazamientos diarios y favorecer las condiciones en las que se desarrolla la cotidianidad. En definitiva, el cumplimiento final de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible permite disfrutar de una mejor calidad de vida y del entorno urbano, al tiempo que reducir el impacto ambiental generado por la movilidad urbana.

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, contempla los Planes de Movilidad Sostenible como un conjunto de actuaciones que tienen que objetivo la implantación de forma de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas de transporte colectivos y de otros modos no motorizados de transporte (a pie, en bicicleta, etc.), desarrollando además aquellos que hagan compatible el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando a su vez, una mejor calidad de vida de los ciudadanos. El resultado final debe ser una apuesta por un modelo de ciudad sostenible y amable para sus habitantes y visitantes.

Así, los **objetivos generales** buscados por los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, son:

-  Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, a la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficacia de la economía, motivado por el uso más racional de los recursos naturales.
-  Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad, que permitan reducir y optimizar los desplazamientos habituales, y facilitar la accesibilidad eficiente y segura a los servicios básicos de la ciudad con el mínimo impacto ambiental.
-  Promover la reducción del consumo de la energía y la mejora de la eficiencia energética, teniendo en cuenta las políticas de gestión de la demanda.
-  Fomentar los sistemas de transporte de menor coste social, económico y ambiental, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes públicos y otros modos no motorizados.
-  Apostar por la intermodalidad de los diferentes modos de transporte, considerando el conjunto de redes y sistemas de transporte que faciliten el uso de modos alternativos y competitivos al vehículo privado.

1.3. Necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Aznalcóllar

Aznalcóllar, como tanto otros municipios, está sufriendo un mayor conflicto entre la calidad de vida y la movilidad. El excesivo uso del vehículo privado, muchas veces empleado por sólo una persona, en funciones que podrían cubrirse igualmente de una manera más racional con otros modos de transporte, tiene como consecuencia el deterioro ambiental y social, la ineficiencia energética y, en definitiva, la pérdida de la calidad de vida, así como una falta de eficiencia en los propios desplazamientos de los automóviles, los cuales son víctimas de la congestión generada por su propio número.

El principal objetivo, y necesidad al fin y al cabo en Aznalcóllar, del desarrollo del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible es el de alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte, reduciendo el del uso vehículo privado en favor del resto de modos de transporte, reforzando el papel de dichos sistemas que resultan más eficientes social y medio ambientalmente como son el desplazamiento a pie, la bicicleta y el transporte colectivo, al mismo tiempo que se reduce la participación del coche.

El escenario de la movilidad en Aznalcóllar se mueve en un delicado juego de equilibrios. Por un lado, la ciudad hereda una estructura viaria pensada para un tráfico mucho más liviano que el actual y, por otro, comienza a

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	9/123



vislumbrar inversiones y programas que, si se gestionan con visión estratégica, pueden convertir esas debilidades en auténticos catalizadores de cambio.





El PMUS se concibe como un marco de objetivos y planificación a corto, medio y largo plazo, donde se engloban programas de actuación y propuestas. Así, se consideran claves los siguientes aspectos:

1. Es totalmente necesario y recomendable que el PMUS plantee medidas y acciones a corto plazo, de forma que la población del municipio ya se sienta participe, sienta que se está trabajando en una política de mejora de la movilidad.
2. La inclusión de un horizonte a largo plazo permite asumir objetivos más ambiciosos de sostenibilidad, reducción de emisiones y reparto modal, así como por objetivos de índole social. También se debe al alto coste que pueden suponer su implantación. En cualquier caso, son medidas que no se pueden conseguir a corto plazo, pero son imprescindibles para marcar la línea de trabajo de los programas de movilidad actuales.
3. El PMUS debe englobar todas las políticas de movilidad urbana a desarrollar por el propio Ayuntamiento. Se tratará por tanto de un documento integrador de las distintas acciones encaminadas a modificar e incidir en las pautas de movilidad de la población de Aznalcóllar.
4. Se debe enfocar como un plan vivo, que va evolucionando en el tiempo. Los programas y propuestas que se incluyen en un PMUS pueden modificarse a lo largo del tiempo para adaptarse a las necesidades reales y cambiantes en cada momento de la movilidad urbana.
5. Finalmente, los PMUS debe ser evaluados a través de indicadores de movilidad elegidos adecuadamente. Así, el Plan de Seguimiento que se derive del mismo es imprescindible para estimar el grado de alcance de los objetivos planteados.

1.4. Principios rectores y beneficios esperados





1.4.1. Principios rectores

El enfoque adoptado se alinea con los **ocho principios** que regirán el contenido del PMUS de Aznalcóllar:

-  **Planificar la movilidad en el área urbana funcional:** la movilidad no termina en los límites administrativos de una ciudad. Por ello, el ámbito del PMUS debe ajustarse al área urbana funcional, es decir, la zona donde se producen los desplazamientos cotidianos de personas y mercancías. Esto implica trabajar de forma coordinada entre municipios y entidades supramunicipales.
-  **Cooperar más allá de las fronteras institucionales:** la colaboración entre distintos niveles administrativos es esencial para integrar la movilidad en otras políticas públicas (urbanismo, salud, medio ambiente, educación, etc.).
-  **Involucrar a la ciudadanía y a los actores clave:** la participación de la ciudadanía, empresas y colectivos sociales mejora la calidad del diagnóstico, legitima las decisiones estratégicas y favorece la adopción del plan. Escuchar las necesidades reales del territorio y fomentar el diálogo temprano facilita la implementación de las medidas.
-  **Evaluar el rendimiento actual y futuro:** antes de definir objetivos, es necesario conocer la situación de partida. Para ello, debe realizarse un diagnóstico basado en indicadores que permitan medir el estado actual y la situación futura. Esta evaluación incluye también la capacidad institucional y los recursos disponibles.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	10/123







-  **Definir una visión a largo plazo y un plan de acción claro:** todo PMUS debe contar con una visión compartida del futuro deseado para la movilidad urbana, acompañada de objetivos estratégicos y un plan de acción a corto y medio plazo. Esta visión guía la toma de decisiones, fija prioridades y ayuda a estructurar las medidas.
-  **Desarrollar los modos de transporte de forma integrada:** la movilidad sostenible exige un sistema equilibrado que dé prioridad a la movilidad sostenible y eficiente. El Plan debe integrar todos los modos de transporte (público y privado, motorizado y no motorizado, de personas y mercancías), así como la movilidad activa, la intermodalidad y los principios de movilidad emergente (como el carsharing, la micromovilidad o la logística de última milla).
-  **Prever procesos de monitorización, retroalimentación y evaluación:** la ejecución del PMUS debe detallar un procedimiento que permita verificar el grado de cumplimiento de las medidas e introducir correcciones si es necesario. Estos mecanismos aseguran una mejora continua y permiten rendir cuentas.
-  **Garantizar la calidad:** la calidad del proceso y del documento final del PMUS es clave para su utilidad real. Se deben establecer mecanismos de auditoría, revisión y control, tanto internos como externos, para asegurar que el plan cumple con los principios establecidos y responde eficazmente a los problemas expuestos.


1.4.2. Beneficios esperados

Este PMUS no es solo una herramienta técnica: es una apuesta estratégica para mejorar la calidad de vida en nuestras ciudades y responder a los desafíos sociales, económicos y ambientales del presente y del futuro. Sus beneficios se agrupan en dos grandes dimensiones: **construir una ciudad más sostenible e impulsar un cambio real y duradero.**

Crear una ciudad sostenible





-  **Mejorar la calidad de vida:** las políticas de movilidad bien coordinadas transforman el espacio urbano, haciendo que la ciudad sea más atractiva, más segura y con un aire más limpio. También, favorecen medios activos como caminar o ir en bicicleta, lo que repercute directamente en nuestra economía y bienestar.
-  **Impulsar la economía local:** una movilidad eficiente reduce los costes derivados del tráfico, mejora la logística urbana y hace más competitivo al tejido empresarial. Además, un entorno urbano agradable y accesible es clave para atraer talento, inversión y nuevas actividades económicas.
-  **Contribuir a los objetivos climáticos y ambientales:** apostar por una movilidad más sostenible ayuda a reducir las emisiones contaminantes, el ruido y el consumo energético. Las ciudades juegan un papel clave en la lucha contra el cambio climático y la movilidad sostenible es una de sus herramientas principales.
-  **Hacer el transporte más accesible para todos:** los PMUS deben promover un transporte público más inclusivo y multimodal. De esta forma, se abre la puerta a conectar mejor los barrios y los municipios colindantes, reducir barreras y facilitar el acceso de todas las personas —independientemente de su edad, condición o nivel de ingresos— a los servicios, al empleo y al ocio.

Implementar el cambio

-  **Aprovechar mejor los recursos disponibles:** con presupuestos limitados, es esencial tomar decisiones inteligentes. El PMUS permite priorizar las medidas más eficaces y rentables, combinando actuaciones sobre infraestructuras, normativa, gestión y comunicación.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	11/123



- 
Fomentar la cooperación entre sectores de la Administración y sus diferentes niveles: la movilidad afecta a muchas competencias (urbanismo, salud, empleo, educación, medio ambiente...). El PMUS debe impulsar una forma de trabajar más transversal y colaborativa, que rompa con los enfoques aislados y mejore la eficacia de las políticas públicas.
- 
Lograr el apoyo de la ciudadanía: cuando los ciudadanos participan desde el principio en la elaboración del plan, lo entienden, lo hacen suyo y lo apoyan. Esto reduce conflictos y da legitimidad a las decisiones que se toman, facilitando su aceptación y posterior aprobación.
- 
Facilitar la financiación de las medidas: un Plan sólido y bien justificado es una herramienta útil para acceder a fondos europeos, estatales o regionales porque ayuda a priorizar inversiones, identificar indicadores de éxito y atraer recursos para poner en marcha las medidas más necesarias.
- 
Planificar con antelación ante la incertidumbre: el PMUS permite pensar a largo plazo, preparar la ciudad frente a grandes cambios inesperados y responder con agilidad. Contar con una estrategia compartida hace que la población afectada esté mejor preparada para tomar decisiones.

1.5. Metodología

La elaboración de este PMUS se basará en el enfoque metodológico conocido como el **ciclo del PMUS**, definido por la Comisión Europea. Este modelo, adoptado desde 2013 en numerosas ciudades europeas, estructura el proceso de planificación como un **ciclo continuo de mejora** que se compone de **cuatro fases fundamentales**, cada una dividida en tres pasos, sumando un total de **doce etapas**. Como se aprecia en la [Figura 1](#), cada fase se inicia y concluye con un **hito clave**, es decir, una decisión o un resultado imprescindible para poder avanzar a la siguiente fase del proceso, lo que garantiza una planificación orientada a objetivos progresiva y coherente.

Aunque el modelo representa una visión idealizada del proceso, su flexibilidad permite adaptar el orden o el contenido de las acciones según las particularidades de cada municipio. En ocasiones, ciertos pasos pueden desarrollarse en paralelo, revisarse o incluso omitirse si ya ha sido abordada previamente.

Pese a esta flexibilidad, el ciclo del PMUS se ha consolidado como una guía estructurada y eficaz que facilita tanto la organización del trabajo técnico como la comprensión del proceso por parte de responsables políticos y ciudadanía, permitiendo una toma de decisiones informada y transparente.

A continuación, se expone una breve introducción a cada una de las fases que componen la metodología.

Fase 1. Preparación y análisis

Esta fase constituye el punto de partida de elaboración del PMUS y comienza con la decisión política firme de elaborar el plan. Durante esta etapa se sientan las bases del trabajo técnico y organizativo, respondiendo a tres grandes cuestiones:

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	12/123





Figura 1. Ciclo del PMUS.

Fuente: Elaboración propia a partir de Directrices para los PMUS (ELTIS)

- Recursos disponibles:** se identifican y movilizan los recursos humanos, institucionales y financieros necesarios y se establecen equipos de trabajo y estructuras de participación que garanticen una planificación inclusiva y eficaz, con el respaldo de las instituciones clave.
- Contexto de planificación:** se analiza el marco legal, los planes existentes, los flujos de tráfico y demás factores que influyen sobre la movilidad urbana. También se define el ámbito geográfico del plan, asegurando que todos los actores implicados estén involucrados desde el inicio. Esta tarea es especialmente relevante si el área urbana funcional abarca varios municipios o administraciones.
- Diagnóstico inicial de la movilidad:** se estudian los principales problemas y oportunidades del sistema de transporte actual, teniendo en cuenta todos los modos de desplazamiento y los indicadores clave de sostenibilidad.

Esta fase concluye con el análisis de la situación actual y el establecimiento de oportunidades, sobre la cual se construirá el resto del proceso.

Fase 2: Desarrollo de la estrategia

El objetivo de esta fase es establecer una dirección estratégica para la movilidad urbana sostenible, en colaboración con la ciudadanía y los actores clave del territorio, mediante tres cauces:

- Opciones de futuro:** se analizan los factores externos que pueden influir en la movilidad (como cambios demográficos, tecnológicos o climáticos) y se desarrollan escenarios de futuro que exploren distintas trayectorias posibles. Estos escenarios ayudan a comprender mejor la incertidumbre y a tomar decisiones estratégicas fundamentadas.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	13/123



Visión compartida de ciudad: mediante procesos participativos y ejercicios de visión de futuro, se define colectivamente el tipo de ciudad al que se aspira. A partir de esta visión se concretan unos objetivos estratégicos que reflejan los principales problemas y oportunidades identificados, abarcando todos los modos de transporte y todo el ámbito funcional del plan.

Definición del éxito: se establecen indicadores y objetivos que permitan medir el avance hacia la visión definida, sin necesidad de recopilar datos innecesarios. Estos indicadores deben ser ambiciosos, claros, evaluables y consensuados entre técnicos, responsables políticos y agentes sociales.

La fase concluye con la formulación de una visión clara y unos objetivos estratégicos ampliamente respaldados, que servirán de marco de referencia para la elaboración de medidas en las siguientes fases del PMUS.

Fase 3: Planificación de medidas

En esta fase, el proceso de planificación pasa del nivel estratégico al nivel operativo. Se definen las medidas concretas para alcanzar los objetivos y metas consensuados, finalizando la redacción del PMUS para preparar su ejecución. Como en las anteriores fases, se basa en tres pilares fundamentales:

Definición de medidas: se elabora una lista amplia de posibles acciones, que se agrupan en paquetes coherentes y se valoran en función de su eficacia y viabilidad. Se priorizan las más adecuadas y se plantea su evaluación y seguimiento. Este proceso se realiza con participación ciudadana y agentes clave.

Asignación de tareas y responsabilidades: las medidas seleccionadas se detallan en acciones concretas, incluyendo estimaciones de costes y riesgos. Se determinan los responsables, los plazos y las fuentes de financiación disponibles. En esta etapa es esencial que las acciones cuenten con respaldo político y social, buscando acuerdos que comprometan a todos los implicados.

Preparación para la ejecución: una vez completado el plan, se revisa su coherencia y calidad. También se define el marco financiero y se acuerdan los compromisos presupuestarios a medio y largo plazo, con una distribución clara de los costes y beneficios.

Esta fase concluye con la aprobación del documento del PMUS y su adopción por el Ayuntamiento.

Fase 4: Implementación y monitorización

La última fase del proceso se centra en poner en marcha las medidas definidas en el PMUS, garantizando su correcta ejecución mediante el cumplimiento de indicadores, un seguimiento continuo y una comunicación transparente con la ciudadanía. En general, se prevén tres etapas:

Gestión de la ejecución: las organizaciones responsables deben coordinar y ejecutar técnicamente las medidas. Dado el volumen de tareas y actores implicados, esta fase requiere una gestión precisa y una coordinación constante.

Seguimiento del progreso: se establecen mecanismos de monitorización para comprobar si la implementación del PMUS avanza conforme a lo previsto. Esto permite detectar desviaciones y aplicar medidas correctoras si fuera necesario. En paralelo, la comunicación clara con la ciudadanía y los grupos interesados es fundamental para mantener la aceptación social de los cambios.

Evaluación y mejora continua: al finalizar esta fase, se evalúan los resultados alcanzados, identificando qué ha funcionado y qué no. Esta reflexión crítica, basada en indicadores objetivos y en el diálogo con los actores implicados, permitiendo mejorar futuras revisiones del PMUS.



Esta fase finaliza con la implementación de las medidas de forma evaluada.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	14/123



1.6. Fuentes de información

La recopilación de la información necesaria para la elaboración del presente PMUS basada en la triangulación de datos cuantitativos, análisis espacial y participación ciudadana, en torno a dos grandes bloques:

-  **Recopilación de información preexistente**, proveniente de todas las fuentes pertinentes y disponibles. Esto incluye datos a nivel estatal, autonómico y local —especialmente del propio Ayuntamiento—, el análisis de conjuntos de Big Data, así como referencias documentales relevantes y estudios previos.
-  **Información de forma directa**, mediante trabajos de campo. Entre estos se incluyen entrevistas a agentes clave, visitas técnicas y una sesión participativa con la ciudadanía.

La información recopilada y categorizada como se aprecia en la [Tabla 1](#), abarca datos socioeconómicos y variables estadísticas que permiten explicar los distintos factores que inciden en la movilidad urbana.

El procesamiento de la información se sustenta en entornos de análisis espacial **mediante sistemas de información geográfica** (QGIS), complementados con **lenguajes de programación orientados al análisis estadístico y científico** (Python). Además, la integración de **técnicas de explotación de Big Data de movilidad** permite incorporar grandes volúmenes de datos dinámicos y heterogéneos al proceso analítico. Asimismo, se integran **plataformas de modelización de transporte de última generación** (PTV Visum), que permiten la simulación de escenarios complejos y la estimación de impactos bajo distintos supuestos de planificación.

Categoría	Fuente o herramienta	Finalidad principal
Estadísticas oficiales	INE (Censos y Padrón continuo), SAE, SEPE	Tendencias demográficas, mercado laboral, flujos pendulares
Cartografía y planeamiento	PGOU de Aznalcóllar, Catastro, SIGPAC, POTAUS	Delimitación de usos, infraestructuras, zonas protegidas
Movilidad y transporte	Consortio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla, DGT (aforos)	Afluencia, volúmenes de tráfico y patrones de viaje origen-destino
Medio ambiente	Red de Calidad del Aire de la Junta de Andalucía, Inventarios de emisiones EPRT, CHG (hidrología)	Niveles de NO ₂ y PM, puntos de vertido, áreas inundables
Trabajo de campo	Campañas de conteo manual y aforos automáticos, encuestas hogar-trabajo, auditorías de caminabilidad y ciclabilidad	Contraste de datos y percepción ciudadana
Participación y retroalimentación	Talleres sectoriales, entrevistas a colectivos clave (minería, agroganadería, juventud, mayores) y encuestas on-line	Captar demandas, validar hallazgos e incorporar conocimiento local

Tabla 1: Información categorizada, fuente de información y finalidad principal.

Fuente: Elaboración propia.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	15/123



Nivel europeo

- Directrices para la redacción de PMUS del Observatorio de Movilidad Urbana de la UE
- Materiales de referencia para PMUS del Observatorio de Movilidad Urbana de la UE

Nivel estatal

- Instituto Nacional de Estadística (INE)
- 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
- Orden VIV 561/2010 de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Nivel autonómico

- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)
- 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)
- Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

Nivel municipal

- Plan General de Ordenación Urbana de Aznalcóllar
- Normas subsidiarias de Aznalcóllar
- Catastro de Aznalcóllar

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)

Figura 2: Documentación y herramientas de referencia analizadas.

Fuente: Elaboración propia.

1.7. Ámbito de estudio



A continuación, se describe el ámbito de estudio atendiendo a cuatro grandes dimensiones: la **administrativa y demográfica**, la de **conectividad**, la **físico-ambiental** y la **geográfica-espacial**.

Delimitación administrativa y demográfica

El PMUS abarca la totalidad del **término municipal de Aznalcóllar**, que se extiende sobre **199 km²** en el **noroeste de la provincia de Sevilla**, a apenas **36 km de la capital** y a una altitud media de **155 m sobre el nivel del mar**. Según la evaluación más reciente del Instituto Nacional de Estadística (2025), el municipio registra **6.098 habitantes**, con una densidad de 30,6 hab/km², domiciliados mayoritariamente en el núcleo urbano homónimo. Esta escala relativamente compacta permite que las decisiones de movilidad tengan impactos tangibles y rápidos sobre la calidad de vida de la población. Con base en los elementos anteriores, se trabajará en dos escalas complementarias:



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	16/123



-  **Escala municipal** (199 km²): diagnóstico detallado de infraestructuras, transporte y emisiones.
-  **Escala de influencia** (aprox. 15-20 min de viaje): integración con la red metropolitana de Sevilla, los proyectos viarios supramunicipales y los corredores naturales.

Dimensión conectividad

Aunque el perímetro administrativo marca el límite formal, el ámbito funcional del PMUS trasciende al municipio por la **fuerte relación pendular** con **Sevilla** y con los núcleos vecinos del **Corredor de la Plata** (Gerena, Olivares y Guillena). Dos vectores articulan esta relación:

-  La **red viaria interurbana**: la **A-477** «de Gerena a Sanlúcar la Mayor» es la «columna vertebral» que enlaza la **autovía A-66** «Ruta de la Plata» con la **A-49** «V Centenario», atravesando Aznalcóllar y soportando tráfico pesado vinculado a la minería y a los movimientos diarios de trabajadores. Las recientes demandas de circunvalación y mejoras en seguridad vial refuerzan la necesidad de integrar el contenido del PMUS con los proyectos de la Junta de Andalucía.
-  El **transporte público metropolitano**: el municipio está conectado con Sevilla mediante la línea **M-176**, con cabecera en **Plaza de Armas**; y con el **Hospital de Bormujos** mediante el servicio a la demanda **M-107**, ambos gestionados por el Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla (CTAS).

En consecuencia, el ámbito operativo incluirá los corredores de acceso inmediato capturar la movilidad de «último kilómetro» y asegurar la coherencia con la red metropolitana.




Dimensión físico-ambiental

Aznalcóllar se ubica en la transición entre las primeras estribaciones de **Sierra Morena** y la **llanura aluvial del Guadiamar**. Parte de su territorio forma parte del **Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar** (ZEC ES6180005), un eje ecológico de 2.706 hectáreas que atraviesa, incluyendo Aznalcóllar, siete municipios. Este corredor vertebraba espacios de alto valor natural y recreativo y actúa como franja ecológica sensible a las presiones de tráfico motorizado.

Además, la inminente reactivación subterránea de la **mina Los Frailes** (con una inversión aproximada de 500 M€ e inicio previsto para 2027-28) añade dos variables críticas: el **aumento del transporte de mercancías peligrosas** y el **desplazamiento de plantillas de hasta 3.000 empleados**, con necesidades logísticas y de seguridad específicas. La conjunción entre valores ambientales y actividad minera obliga a que el PMUS contemple corredores verdes, mitigación acústica y rutas seguras para peatones y ciclistas.

Dimensión geográfica-espacial

El núcleo histórico, asentado sobre una topografía ondulada, concentra vivienda, equipamientos y comercio de proximidad. En la periferia inmediata se localizan el polígono industrial Los Frailes, explotaciones agroganaderas y diseminados rurales característicos de la dehesa. Esta diversidad de centralidades obliga a:

-  **Segregar el tráfico pesado** (minería y logística agraria) de los itinerarios cotidianos de residentes.
-  **Mejorar itinerarios peatonales y ciclistas** que conecten los barrios residenciales con el centro escolar-sanitario y con las áreas verdes del Guadiamar.
-  **Integrar las rutas recreativas** dentro de una red cicloturista comarcal.

El ámbito de estudio incorpora, por tanto, no solo los viales y calles del casco urbano, sino también los caminos rurales principales, las entradas a espacios naturales y los enlaces con los núcleos limítrofes que condicionan la movilidad cotidiana.




Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	17/123



2. FASE I: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1. Introducción




El análisis territorial constituye la base diagnóstica sobre la que se apoyará todo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Aznalcóllar. Su propósito es triple:

-  **Comprender la interacción entre territorio y movilidad**, identificando cómo la distribución de la población, los usos del suelo, la localización de actividades económicas y la configuración del espacio público condicionan los desplazamientos diarios, la elección modal y la accesibilidad a oportunidades.
-  **Detectar barreras y oportunidades**, contemplando los factores físicos (orografía, red viaria), socioeconómicos (patrones de empleo, renta, dinámicas demográficas) y ambientales (Zonas de Especial Conservación del Guadiamar, calidad del aire) que pueden influir sobre una movilidad más limpia, segura y equitativa.
-  **Generar un marco común de referencia**, proporcionando a técnicos municipales, agentes sociales y ciudadanía un diagnóstico consensuado que facilite la toma de decisiones, el diseño de escenarios y la priorización de actuaciones en las fases posteriores del PMUS.

2.2. Caracterización territorial, socioeconómica y urbanística



2.2.1. Evolución demográfica y estructura de la población

Aznalcóllar presenta una trayectoria demográfica estable dentro de la escala metropolitana sevillana. Tras el desplome asociado al cierre y accidente de la antigua explotación minera (1998), el municipio se ha mantenido en torno a los 6.000 habitantes durante las dos últimas décadas. Los registros del INE recogidos por la serie histórica muestran una ligera recuperación tras 2010, con un máximo reciente de 6.254 residentes en 2017 y una población oficial a 1 de enero de 2024 de 6.079 habitantes. Este crecimiento moderado refleja:

-  Reposición natural débil pero aún positiva (natalidad > mortalidad antes de la pandemia).
-  Migración de retorno ligada a la mejora del precio de la vivienda respecto al área de Sevilla.
-  Expectativa de empleo derivada de la futura reapertura subterránea de la mina Los Frailes.

2.2.2. Distribución espacial de la población en el territorio

El 99,4 % de la población vive **dentro del núcleo urbano principal** (6.064 hab.), quedando apenas 34 personas en diseminados rurales. Con 199 km² de término y una densidad poblacional media de 30,5 hab/km², la realidad es marcadamente dual:

-  **Centro compacto** (aprox. 2 km²) con densidades mayores a 3.000 hab/km², donde se concentran servicios, comercio y equipamientos.
-  **Periferia periurbana de baja densidad** ligada a suelo industrial, fincas agrarias y espacios mineros reforestados.

Esta concentración facilita la provisión de movilidad activa si se garantiza la conectividad entre barrios y el eje comercial de la travesía A-477.

2.2.3. Distribución por sexo y edad

Los datos del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) revelan para 2024:

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	18/123



Indicador (2024)	Valor	Implicación PMUS
Población total	6 098	Escala manejable para medidas piloto
Hombres / Mujeres	3 092 / 3 006 (51 % / 49 %)	Equilibrio género, planificar accesibilidad con enfoque inclusivo
Edad media	42,1 años	Tendencia al envejecimiento
> 65 años (estim.)	~21 %	Necesidad de itinerarios seguros y bancos de descanso
< 15 años (estim.)	~13 %	Rutas escolares a pie/bici y calmado de tráfico

Tabla 2. Distribución de la población de Aznalcóllar por sexo y edad.

Fuente: Elaboración Propia a partir de SIMA.

Las ratios de mayores y menores se han extrapolado del padrón por grupos quinquenales incluido en el anexo demográfico del PGOU – ver DOC-I-B. Memoria Diagnóstico).

Los grupos de atención prioritaria serán, por tanto:

- Mayores sin vehículo propio: dependencia del bus metropolitano y del taxi rural.
- Jóvenes dependientes de Sevilla (estudios universitarios): alta propensión a viajes diarios tipo “carsharing familiar” o líneas de autobús metropolitano.
- Mujeres trabajadoras en turnos de hostelería/servicios: horarios en período valle poco cubiertos por el transporte público.

2.2.4. Conclusiones

El análisis socioeconómico de Aznalcóllar revela una estructura demográfica y territorial que condiciona y orienta las estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). El municipio presenta **una población estable pero envejecida**, lo que requiere políticas de movilidad que, además de **garantizar la accesibilidad universal**, sean capaces de **atraer y retener población joven**.

Desde el punto de vista territorial, Aznalcóllar se configura como un **núcleo compacto y concentrado**, con **escasa dispersión rural**. Esta morfología facilita una apuesta clara por una **movilidad peatonal de proximidad**, centrada en una red continua y segura que conecte todo el núcleo urbano con los principales servicios en menos de 10 minutos a pie, bajo el modelo de **ciudad caminable**.

Asimismo, el análisis constata una **alta dependencia funcional de Sevilla**, con flujos pendulares diarios que refuerzan la necesidad de coordinar con el Consorcio de Transportes mejoras en la oferta de transporte interurbano, especialmente en horas valle, la interoperabilidad tarifaria a través de la tarjeta metropolitana, y la dotación de aparcamientos disuasorios en los accesos al municipio (como en la A-477) para fomentar la intermodalidad.

Además, se han identificado **colectivos vulnerables** que requieren una atención específica: se propondrán itinerarios seguros para escolares, cruces adaptados en tiempo y diseño, y auditorías de género que permitan detectar y corregir situaciones de inseguridad o exclusión en los espacios de espera del transporte público.

En conjunto, la situación sociodemográfica de Aznalcóllar exige **priorizar la movilidad de proximidad**, la **equidad en el acceso**, y la **mejora del transporte interurbano**, sin perder de vista los **cambios estructurales que puede acarrear la reactivación minera**, tanto en la pirámide de edad local como en la generación de nuevos desplazamientos.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	19/123



2.3. Actividad económica y empleo

Aznalcóllar combina la impronta de un **municipio rural-minero tradicional** con la proyección de un enclave industrial y ambiental de nueva generación. Esta doble condición explica tanto la estructura sectorial actual como las tensiones y oportunidades que deberá gestionar el PMUS a la hora de articular una movilidad resiliente, competitiva y socialmente inclusiva.

2.3.1. Estructura sectorial y peso del empleo

Los últimos registros que acompañan al nuevo PGOU reflejan una distribución del empleo notablemente diversificada:

Sector CNAE (2023)	% sobre afiliación local	Rasgo dominante
Agricultura-ganadería-selvicultura	21 %	Dehesa, olivar y ganadería extensiva
Construcción	19 %	Pymes locales y contratistas mineras
Industria manufacturera	17,7 %	Transformados metálicos y reciclaje
Comercio y reparaciones	10,3 %	Autoempleo y micro-retail

Tabla 3. Distribución de los sectores económicos de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración Propia a partir del PGOU de Aznalcóllar.

La presencia de **autónomos**, que suponen un 25% del total de afiliados, y la elevada rotación estacional en labores agrarias dotan al mercado de trabajo de una notable fragilidad, con picos de paro superiores a la media provincial durante la recolección y los periodos de parada de obra.

2.3.2. Actividad minera

La Junta de Andalucía acaba de autorizar el proyecto subterráneo de **Minera Los Frailes**, que cuenta con una inversión de aprox. **500 M€**, lo que se espera que genere unos 1.000 empleos en el sector de la construcción (2025-27) y **2.000 puestos estables** en operación durante al menos 20 años. La producción prevista se estima en 45 Mt de sulfuros polimetálicos (zinc, plomo, cobre) con 2,7 Mt/año de extracción y relleno inerte de galerías para minimizar residuos.

Uno de los aspectos más relevantes para tener en cuenta es el impacto que tendrá la **reapertura de la mina**. Se espera un **aumento considerable del tráfico pesado**, con picos de hasta 250 camiones al día, así como actividad en turnos continuos, las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Además, ya se está generando demanda de trabajadores con formación especializada, lo que ha impulsado programas de FP dual en áreas como minería y mecatrónica.

Desde el punto de vista del PMUS, **la mina representa tanto una oportunidad como un reto**: será necesario diseñar rutas logísticas específicas para los vehículos pesados, reforzar el transporte al trabajo en horarios nocturnos y promover planes de movilidad empresarial que ayuden a evitar un aumento excesivo del uso del coche privado.

2.3.3. Agroganadería y economía rural de la dehesa

La agricultura y la ganadería siguen siendo pilares fundamentales de la economía local en Aznalcóllar. El término municipal cuenta con casi **20.000 hectáreas cultivadas**, aunque solo una pequeña parte (menos de 1.000 ha) dispone de regadío. La mayor parte del terreno es de **secano**, dedicado a olivares, cereales y pastos.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	20/123



Predomina un **modelo extensivo**, con amplias zonas de dehesa de encinas y alcornoques, donde se crían ovejas, cabras y cerdos ibéricos. La explotación forestal —como la recogida de madera o corcho— tiene un peso más residual.

La actividad agraria se enfrenta a una **alta vulnerabilidad hídrica**, con sequías frecuentes que afectan directamente a las cosechas. Esto está llevando a muchos agricultores a **modernizar sus sistemas de riego por goteo** y a **reclamar el uso del embalse local** como recurso de emergencia para salvar campañas críticas como la de la aceituna.

La **logística agroalimentaria** está bastante concentrada: las cooperativas de aceite y piensos situadas junto a la A-477 canalizan gran parte del movimiento de mercancías, lo que provoca **picos de tráfico durante las campañas de aceituna y cereal**.

Por otro lado, la **dispersión de las explotaciones** y la **falta de transporte público** hacia los cortijos más alejados hacen necesaria la puesta en marcha de **servicios de movilidad a demanda**, como microbuses o taxi rural, además de **rutas logísticas específicas** para evitar que los vehículos agrícolas saturen el centro urbano.

2.3.4. Plataforma industrial y economía circular

Activo	Indicadores	Oportunidad PMUS
Parque de Actividades Medioambientales de Andalucía (PAMA)	>90 % de ocupación; 54 empresas; ~600 empleos fijos (2024)	Crear un eje ciclista-bus lanzadera entre PAMA y casco urbano (4 km).
Nuevas industrias verdes	Planta de reciclaje de baterías (26 M €, 42 empleos directos) instalada en 2024	Priorizar puntos de recarga y carril bici conectado con el polígono.
Suelo logístico pendiente (PAMA II)	Modificación PGOU aprobada para +52 ha	Diseñar accesos segregados para vehículos pesados y reservar suelo para hub intermodal.

Tabla 4. Plataformas industriales y economía circular.

Fuente: Elaboración propia.

La concentración de empresas de **reciclaje, energías renovables y logística de minerales** refuerza el papel de Aznalcóllar como polo de economía circular en el noroeste del área metropolitana.

2.3.5. Servicios, comercio y turismo de naturaleza

Aznalcóllar tiene varias características clave en su economía y su forma de moverse que deben tenerse en cuenta para mejorar la movilidad:

- Un **comercio cercano y accesible**, sobre todo en el eje de la Avenida de Andalucía y la Plaza de la Constitución, donde se concentra una mezcla de tiendas, bares y servicios básicos. Esta zona genera mucho movimiento peatonal durante el día, aunque todavía falta una solución logística sostenible para los productos que llegan a los comercios.
- Un **peso importante del empleo público**, ya que muchos vecinos trabajan en el Ayuntamiento, el centro de salud o los colegios del municipio. Esto hace que muchos desplazamientos se realicen dentro del propio pueblo, especialmente por parte de mujeres.
- Un **entorno natural privilegiado**, con rutas como el Corredor Verde del Guadiamar y la Vía Verde del antiguo tren minero, que suman unos 60 km ideales para hacer senderismo o cicloturismo. Estas vías están atrayendo cada vez más visitantes, sobre todo los fines de semana.



Para aprovechar todo este potencial y seguir diversificando la economía local, sería interesante crear puntos de conexión entre la bicicleta y el autobús (a través de nodos intermodales) e impulsar el alquiler de bicicletas eléctricas en formato de corta duración. Así, se facilitaría tanto el turismo sostenible como la movilidad diaria.

2.3.6. Conclusiones

Para responder a las necesidades del municipio y acompañar su desarrollo económico, es importante **adaptar la movilidad a los ritmos de la actividad local**. Por ejemplo, habría que ajustar los horarios del transporte público para que coincidan con los picos de trabajo tanto en la mina como en las campañas agrícolas, y planificar rutas específicas para los camiones de carga, reduciendo su impacto en las calles del pueblo.

Una **buena oportunidad de mejora** está en la promoción de **vehículos eléctricos compartidos**, como sistemas de carsharing para trabajadores de la mina o furgonetas gestionadas por cooperativas agrarias. Esto permitiría renovar una flota de vehículos que se ha quedado anticuada y reducir las emisiones contaminantes.

También se plantea la necesidad de **unir el casco urbano, el PAMA** (Polígono Agroalimentario y Minero Ambiental) **y las zonas verdes mediante carriles bici seguros**, para que la bicicleta sea una alternativa real tanto en el día a día como en la oferta turística.

Para descongestionar la travesía de la A-477, especialmente del tráfico pesado, se proponen **espacios logísticos en las afueras** que combinen aparcamientos disuasorios con pequeñas plataformas de distribución local (microhubs).

Por último, la movilidad también puede ser una herramienta para mejorar el acceso al empleo. Es clave **coordinarse con el SAE y los centros de FP dual** para que el nuevo modelo económico, basado en la minería moderna, la agroganadería extensiva y la industria ambiental, **genere oportunidades para la población local**, con especial atención a mujeres y jóvenes.

En resumen, la situación actual de Aznalcóllar exige un enfoque de movilidad que combine **eficiencia logística, sostenibilidad y justicia social**, asegurando que el transporte no sea una barrera, sino un motor del desarrollo local.

2.4. Estructura urbana y políticas de desarrollo urbano

2.4.1. Morfología urbana

El casco urbano de Aznalcóllar se recuesta sobre una loma suave que domina la ribera del Guadiamar. Las calles más antiguas (trazadas antes de la expansión minera del siglo XX) se organizan en un dibujo orgánico, con manzanas irregulares y fachadas encladas que aún conservan zaguanes y patios interiores. A partir de los años sesenta, la apertura de la carretera **A-477** convirtió la antigua travesía en un eje lineal de crecimiento: primero aparecieron bloques de dos y tres alturas en torno a la actual avenida de Andalucía; después, un rosario de adosados y viviendas unifamiliares fue cosiendo la periferia hacia el este y el sur. El **PGOU** vigente delimita unos **2 km²** de suelo urbano consolidado, donde la densidad supera las 3.000 hab/km², y distingue con precisión la “ciudad histórica” de las ampliaciones modernas y de los suelos urbanizables pendientes de desarrollo. La topografía ondulada obliga a un trazado viario en abanico que desemboca, casi siempre, en la ribera del Agrío o en la vaguada del Guadiamar, lo que explica la presencia de fondos de saco y calles sin salida que hoy funcionan como micro-plazas vecinales.

El corazón residencial se concentra entre la plaza de la Constitución y la ermita de la Encarnación. A lo largo de este corredor, los bajos comerciales (ferreterías, fruterías, pequeños bares) constituyen la principal oferta

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	22/123






minorista del municipio. La reciente **Modificación SUNC-1** (aprobada en 2014) reserva cinco hectáreas al sureste del núcleo para viviendas de tipología abierta con criterios de eficiencia energética y espacios libres interiores; la operación ha sido diseñada como “colchón” que atenúe la transición entre lo urbano y el futuro Parque de Actividades Medioambientales (PAMA II). Aunque la mayor parte de los desplazamientos a estos comercios se realiza a pie (menos de diez minutos desde cualquier barrio) el tráfico de reparto invade la avenida en horas punta. De ahí que el PGOU condicione nuevas licencias a la disposición de patios de carga y a la creación de un corredor bici-peatonal que atraviese la zona comercial en sentido norte-sur.

Al oeste, en la margen opuesta del río Agrío, se ubica el **Polígono Industrial Los Frailes**, heredero de las primeras instalaciones de procesado minero. La gran pieza industrial del término, sin embargo, es el **Parque de Actividades Medioambientales de Andalucía (PAMA)**: más de 90 % de ocupación, 54 empresas y unos 600 empleos directos en 2024, con especialización en reciclaje, renovables y logística de subproductos minero. El **PAMA II** (aprobado por la Junta en 2011) añade otras 52 ha para industrias limpias y un hub intermodal pensado para el transporte combinado carretera-ferrocarril. El Estudio de Movilidad del PGOU prevé una variante de la **A-477** que funcionará como ronda sur industrial y absorberá los hasta 250 camiones/día estimados durante el pico de producción de la nueva mina subterránea. Estas infraestructuras se conciben como un tejido continuo, pero separado físicamente del casco por una franja verde y un futuro carril bici de 4 km que conectará PAMA, Los Frailes y el núcleo residencial.

Fuera del anillo urbano, el término municipal despliega casi **20.000 ha** de suelo rústico. El **Censo Agrario del INE** asigna a Aznalcóllar más de 12.500 ha de explotación agroganadera, con un claro predominio del seco (olivar, cereal y pastos) sobre el regadío. Grandes dehesas de encina y alcornoque se extienden al norte, ofreciendo montanera para el porcino ibérico y servicios ecosistémicos de primer orden. La ribera del Guadiamar, por su parte, forma parte del **Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar**; la catalogación como ZEC veta nuevas edificaciones, limita el tránsito motorizado y obliga a los futuros trazados ciclistas a mantenerse en plataformas preexistentes o pasarelas ligeras. Estos condicionantes ambientales hacen que la movilidad rural dependa en gran medida de caminos de servicio y de una densa red de vías pecuarias que el Ayuntamiento quiere reconvertir en itinerarios multifuncionales (agrarios entre semana, recreativos los fines de semana) con prioridad para vehículos eléctricos ligeros.

2.4.2. Revisión de los instrumentos de planificación urbana vigentes

El marco normativo local se rige por el **Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU)**, aprobado inicialmente en 2009 y adaptado a la LOUA. Desde entonces se han producido una serie de hitos clave:

-  **Modificación PAMA II (2011).** Amplía el Parque de Actividades Medioambientales para acoger industrias de energías renovables, declarada Área de Oportunidad por el POT AUS.
-  **Revisión integral en curso (2024).** El Ayuntamiento sometió a información pública un nuevo PGOU, actualmente en fase de aprobación provisional, con énfasis en regeneración del casco y expansión residencial sostenible.
-  **Suspensión parcial (2025).** La Junta de Andalucía ha paralizado la aprobación definitiva de la modificación “ADP-8” por deficiencias técnicas, lo que exige subsanación antes de su entrada en vigor.

Además del PGOU, Aznalcóllar se ve condicionado por:

-  El **POT AUS**, que establece directrices para la movilidad intermunicipal y reservas de suelo estratégico.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	23/123



El **Plan Especial del Corredor Verde del Guadiamar**, que limita usos en la ZEC ES6180005 y condiciona futuros trazados viarios.

Las **instrucciones sectoriales** de la Junta (vivienda, infraestructuras, energía) y la normativa específica para la **reactivación subterránea de la mina Los Frailes**, que introduce obligaciones de seguridad y logística.

En conjunto, el marco geográfico y administrativo dibuja un municipio con doble vocación: un nodo de enlace metropolitano y enclave ecológico-minero de alta sensibilidad. Reconocer estos condicionantes resulta imprescindible para que el PMUS alinee sus propuestas con la realidad territorial, las exigencias de la planificación supramunicipal y la evolución socioeconómica prevista para la próxima década.

2.4.3. Evaluación de los instrumentos de planificación urbana vigentes

La revisión provisional del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), presentada en julio de 2024, marca un cambio claro hacia un modelo de **“ciudad de la proximidad”**: un pueblo más compacto, con servicios bien integrados, pensado para reducir desplazamientos innecesarios y avanzar hacia la neutralidad climática.

Entre las zonas de suelo reservadas, destacan tres espacios clave:

La **expansión residencial de las Eras Bajas**, un nuevo sector de 11 hectáreas pensado para atraer a población joven. Será un ejemplo de urbanismo verde y saludable, con calles arboladas, recogida de agua de lluvia y prioridad para peatones y bicicletas.

El **corredor logístico entre el PAMA II y la mina de Los Frailes**, donde se prevé una zona industrial que servirá de “colchón” entre el transporte de materiales pesados y el núcleo urbano, reduciendo así su impacto en el centro del pueblo.

La **ribera del río Agrio**, destinada a convertirse en un gran parque fluvial. Esta zona responde tanto a criterios ambientales —como garantizar la conexión ecológica con el corredor del Guadiamar— como a demandas vecinales, que piden un **círculo verde** que conecte el casco urbano con la Vía Verde Camas-Aznalcóllar.

La estrategia municipal es clara: **reservar suelo allí donde la movilidad pueda resolverse de forma sostenible**. Es decir, fomentar que la nueva vivienda se construya cerca del eje de la A-477, donde ya hay transporte público metropolitano, y que la actividad industrial y logística se concentre en la periferia, conectada por infraestructuras específicas para mercancías y vehículos eléctricos.

En definitiva, se busca una estructura urbana con un **“anillo de proximidad” interior**, fácil de recorrer a pie o en bici, y un **“anillo productivo” exterior**, bien conectado y funcional. Este enfoque confirma que el PMUS debe ir de la mano del urbanismo: cuanto más compacta y diversa sea la ciudad, más sencilla y sostenible será la movilidad; y cuanto más organizado esté el suelo industrial, más eficiente será el transporte de mercancías. Además, los espacios naturales y fluviales ganan protagonismo como lugares de valor ecológico, paisajístico y de ocio, accesibles sin necesidad de coche.

2.5. Usos del suelo, equipamientos y servicios

2.5.1. Introducción

En el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, adquiere una especial relevancia el estudio de los equipamientos ofrecidos por el municipio a la ciudadanía, no solo por su funcionalidad, sino por su influencia directa en los patrones de movilidad diaria. La localización, distribución y accesibilidad de estos equipamientos

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	24/123



condicionan la elección del modo de transporte, los tiempos de desplazamiento y, en última instancia, la calidad de vida de los habitantes.

Los equipamientos públicos –ya sean educativos, sanitarios, administrativos, sociales, deportivos o culturales– actúan como polos generadores y atractores de movilidad. Su adecuada implantación en el territorio contribuye a una mayor cohesión social y territorial, al facilitar el acceso equitativo a los servicios básicos. La posibilidad de acceder a estos espacios mediante modos no motorizados, como la marcha a pie o en bicicleta, refuerza además los objetivos del PMUS en cuanto a sostenibilidad, salud pública y reducción de emisiones.

En este sentido, la accesibilidad universal y la existencia de itinerarios peatonales más cómodos, continuos y seguros son elementos clave para garantizar que todos los ciudadanos, independientemente de su edad o condición física, puedan alcanzar los equipamientos municipales sin necesidad de depender del vehículo privado.

En la **Figura 3** se presenta un resumen de la información recopilada en relación con el número, tipo, localización y características principales de los equipamientos existentes en el municipio, como paso previo a la identificación de deficiencias de accesibilidad o desequilibrios territoriales que puedan ser objeto de propuestas de mejora en fases posteriores del plan.

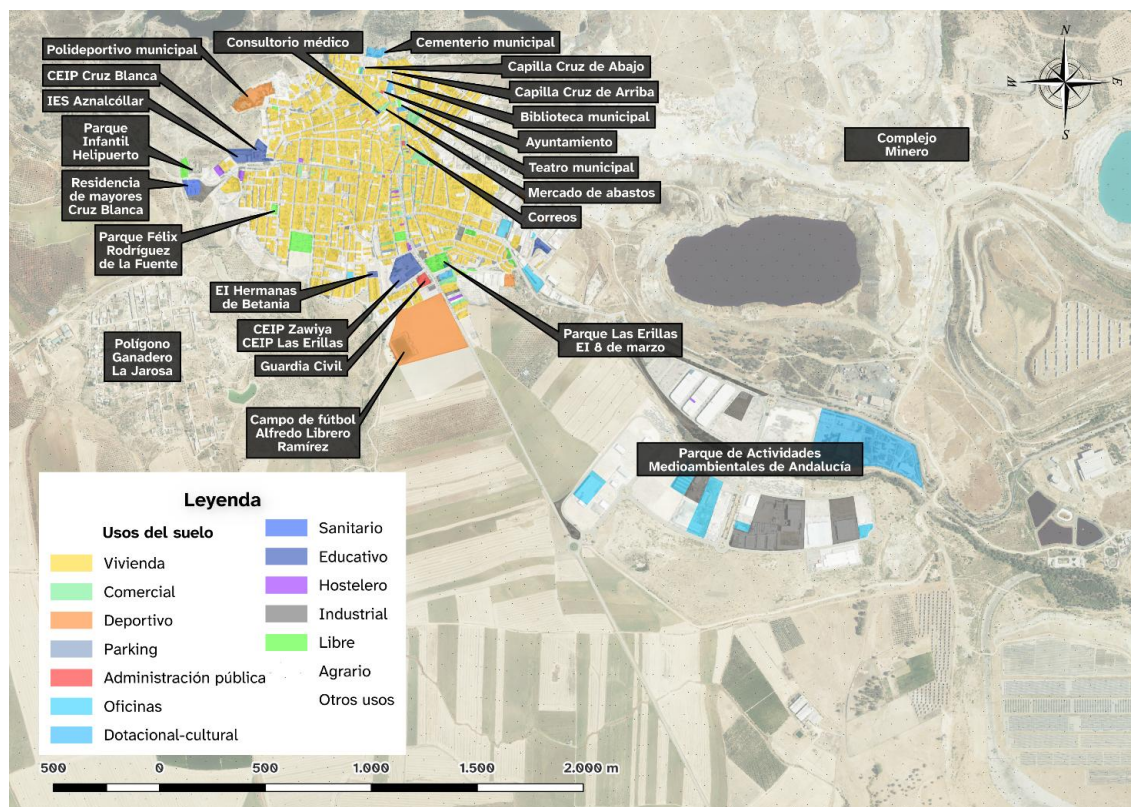


Figura 3. Usos del suelo y principales establecimientos de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.5.2. Uso educativo

El análisis de la localización y distribución de los centros escolares en el municipio resulta fundamental dentro de cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ya que este tipo de equipamientos genera una **movilidad**








Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	25/123



diaria intensa y concentrada en franjas horarias muy concretas —inicio y fin de la jornada escolar—. Además, se trata de desplazamientos en los que, con frecuencia, participan **personas acompañantes**, lo que puede duplicar o triplicar la demanda de movilidad generada.

Evaluar la cantidad y ubicación de los centros educativos permite detectar posibles **desequilibrios territoriales**, identificar **necesidades de accesibilidad peatonal segura** (especialmente en el entorno escolar) y valorar la **dependencia del vehículo privado** para acudir a clase. Todo ello es crucial para proponer medidas que fomenten la **movilidad activa y segura** entre el alumnado.

En el municipio de Aznalcóllar existen los siguientes centros escolares:

-  **Escuela Infantil Hermanas de Betania**, ubicada en la calle Estación (Educasig, 2025). Se trata de un centro escolar para pequeños que cursen el primer ciclo de educación infantil, entre 0 y 3 años.
-  **Escuela Infantil 8 de marzo**, situada en el número 3 de la calle María Galiana (Educasig, 2025). Como el caso anterior, se trata de un centro escolar para pequeños que cursen el primer ciclo de educación infantil, entre 0 y 3 años.
-  **CEIP Zawiya**, emplazado en el número 1 de calle Zarza (Educasig, 2025). Es un centro escolar que congrega oferta escolar para estudiantes de segundo ciclo de infantil y educación primaria, y atiende a la mitad este del municipio.
-  **CEIP Las Erillas**, ubicado en la avenida de Andalucía (Educasig, 2025), junto al CEIP Zawiya, oferta segundo ciclo de educación infantil y educación primaria, e igualmente atiende a la mitad este del municipio.
-  **CEIP Cruz Blanca**, situado en la calle Isaac Peral (Educasig, 2025), oferta segundo ciclo de educación infantil y educación primaria, y atiende a la mitad oeste del municipio.
-  **IES Aznalcóllar**, emplazado en el número 92 de calle La Cruz (Educasig, 2025), oferta 270 plazas de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) y ciclos formativos, recibiendo los alumnos procedentes de los CEIP del municipio. Los alumnos que continúan sus estudios de bachillerato están adscritos al IES Gerena, del municipio homónimo.
-  **Centro de Formación de Aznalcóllar**, emplazado en calle La Mina, es una entidad dependiente del Ayuntamiento de Aznalcóllar, donde se ofrecen talleres profesionalizantes para la formación de personal cualificado.

El PMUS tendrá que diseñar rutas escolares seguras y, posiblemente, implantar una regulación de zonas escolares protegidas durante los horarios de entrada y salida. En la **Figura 4** se pueden ubicar los citados centros dentro del municipio de Aznalcóllar.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	26/123



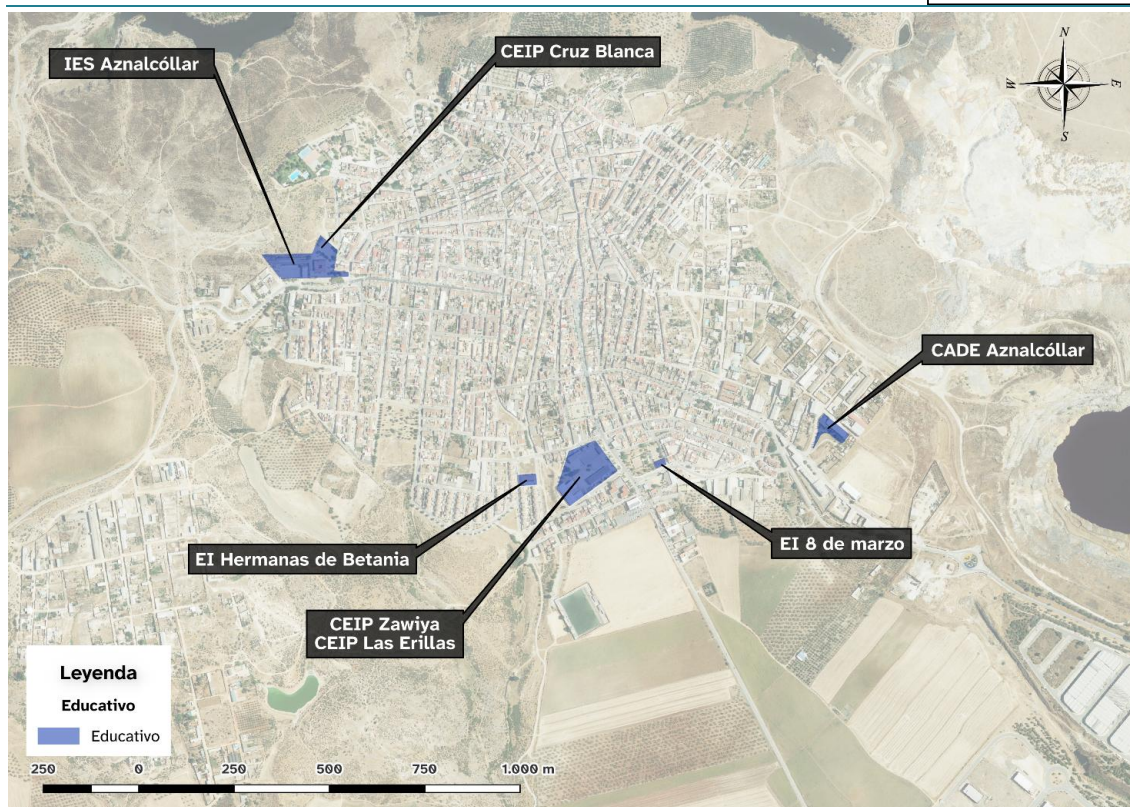





Figura 4. Uso educativo en el municipio de Aznalcóllar.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.5.3. Uso sanitario

La atención sanitaria de proximidad es un elemento clave para la calidad de vida de la población, especialmente en municipios pequeños donde el envejecimiento demográfico y la dispersión residencial pueden incrementar la vulnerabilidad de determinados colectivos. En el marco del presente Plan, el análisis del equipamiento sanitario permite evaluar en qué medida el acceso a la atención médica básica se puede realizar de forma cómoda, segura y sin necesidad de transporte motorizado, contribuyendo así a una movilidad más sostenible.

Además, se trata de un tipo de equipamiento que genera flujos regulares de personas, tanto de usuarios como personal sanitario, y cuya ubicación y accesibilidad deben garantizar la atención rápida, especialmente en situaciones de urgencia. La existencia de itinerarios peatonales adecuados, zonas de espera accesibles, y proximidad a otros servicios básicos, son factores determinantes para su correcto funcionamiento.

El municipio de Aznalcóllar cuenta con los siguientes equipamientos sanitarios:

-  **Consultorio médico Guillermo Gutiérrez Vidal**, ubicado en el número 5 de calle La Paz (Servicio Andaluz de Salud, 2025), que es el centro de atención primaria de referencia para el municipio. Renovado en 2024, acoge unas 220 visitas diarias. Su horario de apertura es de lunes a viernes laborables, de 8:00 a 15:00.
-  **Residencia de mayores Cruz Blanca**, situado en el número 111 de calle La Cruz.
-  **Farmacia Sánchez Martín**, emplazada en el número 12 de la calle 28 de febrero, abierta 24 horas.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	27/123



Farmacia Travesía, ubicada en el número 7 de calle Travesía de San Sebastián, cuyo horario de apertura es de 9:00 a 21:00 de lunes a sábados.

En la **Figura 5** puede consultarse la ubicación de los usos sanitarios mencionados.



Figura 5. Uso sanitario en el municipio de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.5.4. Uso laboral-comercial

El análisis de los principales centros de trabajo en un municipio es esencial para entender los flujos de movilidad asociados a la actividad laboral, tanto en términos de horarios como de modos de transporte utilizados. Aunque en entornos rurales o de pequeña escala como Aznalcóllar la concentración de trabajadores en grandes instalaciones es menor que en contextos urbanos, existen ciertos puntos clave que generan desplazamientos regulares y que conviene tener en cuenta en la planificación de la movilidad sostenible. En el municipio, los principales centros de trabajo identificados son los siguientes:

- Ayuntamiento**, ubicado en la Plaza de la Constitución, en pleno corazón del municipio. Es el lugar de atención habitual para los ciudadanos. Genera una movilidad de tipo administrativo, tanto de empleados municipales como de vecinos que acuden a realizar gestiones. Su ubicación céntrica favorece el acceso peatonal y su entorno se encuentra integrado en la malla urbana tradicional, aunque puede requerir medidas de mejora de la accesibilidad universal y de regulación del aparcamiento de rotación.
- Mercado de abastos**, situado en la calle Clemencia Buiza, concentra usos comerciales, además de los Servicios Sociales Municipales.
- Oficina de Correos**, emplazada en el número 11 de la calle Felipe Macías Caparrós.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	28/123



Cash Fresh, ubicado en el número 56 de la avenida de Andalucía. Este supermercado “cash and carry” actúa como polo de atracción comercial local, concentrando desplazamientos tanto internos como procedentes de municipios del entorno cercano. Su papel como punto de abastecimiento favorece una movilidad de tipo residencial-comercial, a menudo vinculada al vehículo privado o a desplazamientos a pie dentro del propio municipio.

Guardia Civil, emplazada en la avenida de Andalucía, además de su función institucional y de seguridad, genera movilidad funcional asociada al personal destinado, que puede residir fuera de Aznalcóllar. Este equipamiento da lugar a desplazamientos regulares, especialmente en horarios de relevo o turnos, reforzando la presencia de movilidad laboral obligada intermunicipal.

Además, destacan como polos de actividad industrial y productiva el Polígono Ganadero de La Jarosa, el Parque de Actividades Medioambientales de Andalucía (PAMA) y el futuro Complejo Minero.

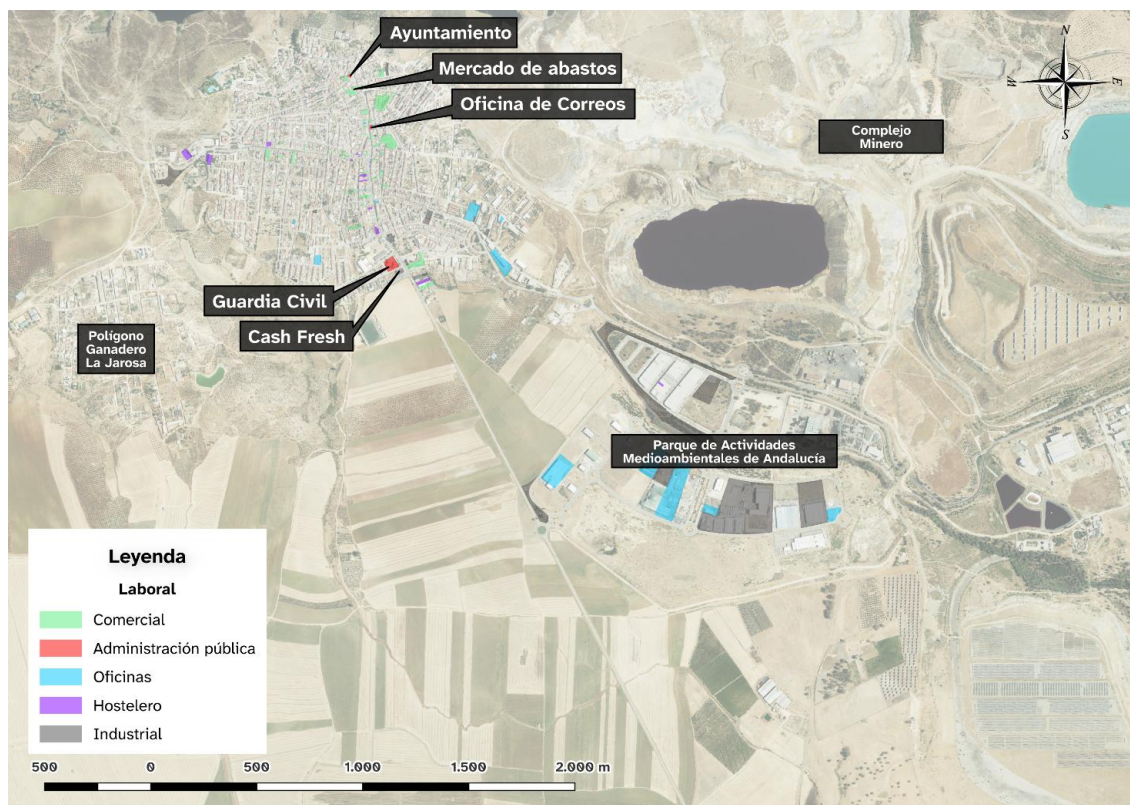


Figura 6. Uso laboral-comercial en el municipio de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.5.5. Uso deportivo

El equipamiento deportivo desempeña un papel fundamental en la dinámica diaria de movilidad urbana, especialmente en municipios donde las actividades deportivas y de ocio representan uno de los principales motivos sociales y de ocupación del tiempo libre. Este tipo de instalaciones genera flujos de movilidad que, si bien no están tan concentrados como los escolares o sanitarios, pueden resultar significativos en determinadas franjas horarias, especialmente por la tarde y durante los fines de semana.



Desde la perspectiva de este Plan es importante analizar no solo la ubicación y características de estos equipamientos, sino también las condiciones de acceso para los distintos modos de transporte, prestando

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	29/123



especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, la seguridad vial en el entorno y la disponibilidad de aparcamiento, en caso necesario.

Los equipamientos de uso deportivo más destacados en Aznalcóllar son:

- 
Polideportivo y piscina municipal, ubicado en el barrio de la Cruz Blanca, ofrece una variedad de infraestructuras para la práctica deportiva y recreativa, incluyendo pistas para deportes como baloncesto, fútbol sala y tenis, así como zonas auxiliares. La piscina municipal, operativa principalmente en temporada estival, amplía la oferta con actividades recreativas y cursos. Estos espacios generan una movilidad diaria y estacional asociada a jóvenes, familias y usuarios de actividades dirigidas, tanto desde el núcleo urbano como desde localidades cercanas.
- 
Campo de fútbol Alfredo Librero Ramírez, ubicado en la avenida de Andalucía, acoge entrenamientos, competiciones y eventos deportivos, especialmente en horarios de tarde y fines de semana. Este equipamiento origina una movilidad periódica con cierta concentración horaria, asociada a deportistas y público, incluyendo desplazamientos entre municipios cuando se celebran partidos.

El conjunto de estas instalaciones supone un polo de movilidad recreativa con un alto potencial para fomentar la movilidad activa y saludable, siempre que las condiciones de accesibilidad y conectividad estén garantizadas. Su ubicación se muestra en la **Figura 7**.



Figura 7. Uso deportivo en el municipio de Aznalcóllar.











Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.5.6. Uso dotacional-cultural

Además de los analizados, existen otros equipamientos y servicios en el municipio que por su función o localización generan flujos de movilidad diarios u ocasionales que conviene analizar:

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	30/123



-  **Cementerio municipal**, situado al norte del casco urbano, junto a La Zawiya, una capilla anexa a este.
-  **Capilla de la Cruz de Arriba**, emplazada en la plazoleta de la Cruz de Arriba.
-  **Capilla de la Cruz de Abajo**, ubicada en la calle Perdón.
-  **Biblioteca municipal**, situada en la plaza Maestra Mercedes Carnacedo.
-  **Teatro municipal**, principal instalación para la celebración de actos y funciones, emplazado en el número 17 de calle Sevilla.
-  **Iglesia Nuestra Señora de la Consolación**, principal templo religioso de la localidad, situado en la Plaza Fuente Clara.
-  **Centro de Interpretación Medioambiental** (prevista su apertura en 2025), situado junto al Polideportivo Municipal, con el fin de mostrar la historia minera del municipio.
-  **Convento de las Hermanas de Betania**, ubicado en el número 9 de calle Sevilla, de uso principalmente religioso y cultural.
-  **Edificio de Usos Múltiples**, que aloja la Asociación Flamenca y la Casa de la Juventud, ubicado frente al Parque de Las Erillas.
-  **Recinto Ferial**, que acoge anualmente la celebración de la Feria de Aznalcóllar en el mes de julio.

En conjunto, estos equipamientos, cuya ubicación se muestra en la **Figura 8**, contribuyen a estructurar el tejido urbano de Aznalcóllar y refuerzan su cohesión social, al tiempo que fomentan una movilidad de proximidad asociada a actividades culturales, educativas y religiosas.

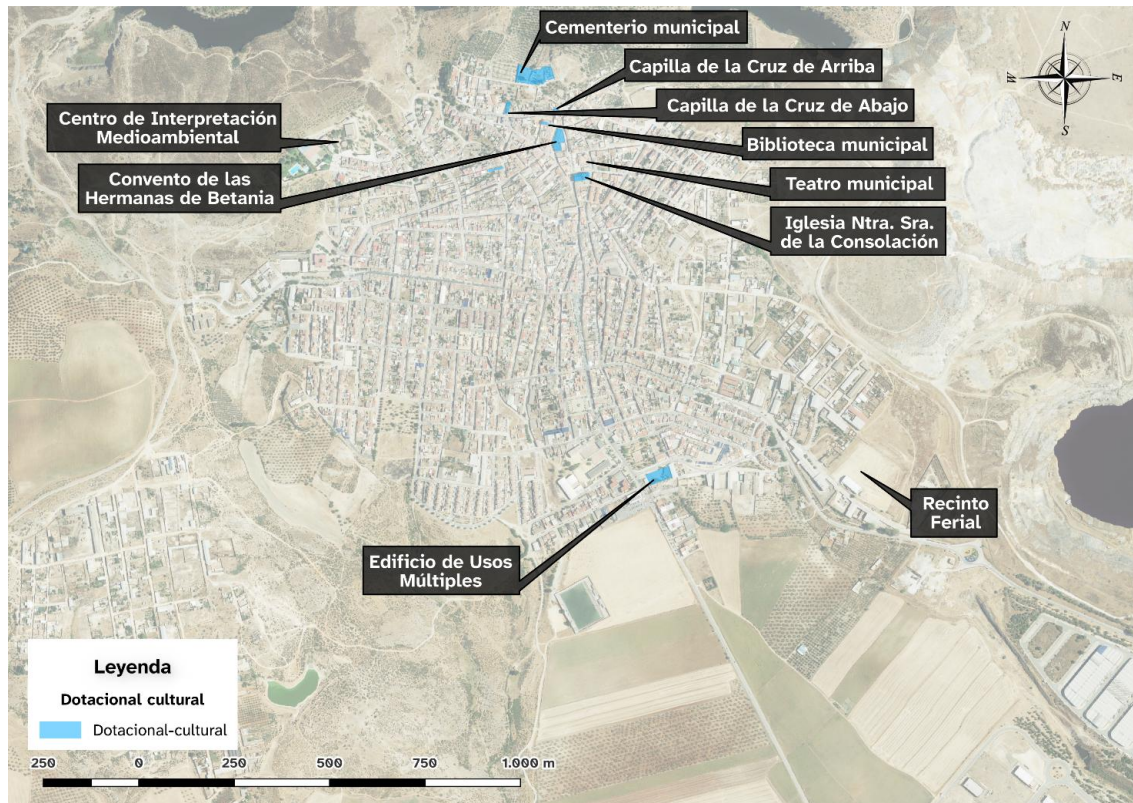


Figura 8. Uso dotacional-cultural en el municipio de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	31/123










2.5.7. Zonas verdes

Los espacios libres, parques y zonas ajardinadas desempeñan un papel fundamental en la configuración de una movilidad urbana más saludable al fomentar los desplazamientos a pie y el uso del espacio público como lugar de encuentro, esparcimiento y ocio. Su presencia, distribución y calidad están directamente relacionadas con la percepción de habitabilidad del municipio y con la posibilidad de que las personas, especialmente los más jóvenes y mayores, realicen actividades al aire libre sin necesidad de desplazarse en vehículo privado.

Desde la perspectiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se analizan estos espacios en términos de ubicación dentro del tejido urbano, accesibilidad peatonal, condiciones de confort (sombra, bancos, zonas de juego) y nivel de servicio que ofrecen al conjunto de la población.

En el caso de Aznalcóllar, se identifican los siguientes parques, jardines, plazas y zonas verdes con valor como espacios de estancia y tránsito:

-  **Parque de las Erillas**, ubicado en la avenida de Andalucía, con una extensión de más de 7.000 m², conforma la mayor masa verde del sur del municipio. Posee una gran plaza y zonas de sombra.
-  **Plaza de los mineros**, ubicada junto a la avenida de Andalucía, forma un espacio monumental, con algunas zonas de sombra y estancia. En sus inmediaciones se instala el mercadillo de los martes.
-  **Parque Duque de la Victoria**, situado al oeste del casco urbano, es una zona verde naturalizada con zonas de sombra y senderos para realizar ejercicio y deportes.
-  **Parque Félix Rodríguez de la Fuente**, emplazado al oeste del casco urbano, posee una gran zona de juegos con porterías y zonas de recreo infantil, además de algunas zonas de sombra.
-  **Parque Infantil junto al Helipuerto**, ubicado frente a la Residencia de Mayores, se encuentra al inicio de la subida al embalse, y posee una zona de recreo infantil.
-  **Plaza Virgen del Rosario**, a las espaldas del teatro municipal y de la iglesia, posee una zona de recreo infantil y zonas de estancia, aunque no posee áreas de sombra.
-  **Parque Luis Caballero**, ubicado al este del casco urbano, es una plaza arbolada con sombra y senderos.

Además de los espacios mencionados, existe una red de pequeñas plazas y jardines que poseen zonas de juegos infantiles o bancos para sentarse, como los presentes en la plaza de la calle Los Ángeles o en la calle Estación.

En conjunto, Aznalcóllar dispone de una red de espacios verdes diversificada, sintetizada en la **Figura 9**, con presencia tanto en el centro urbano como en zonas residenciales. No obstante, se identifican aspectos a mejorar, como la falta de sombra en algunos espacios infantiles, la exposición al tráfico rodado en determinadas plazas y la necesidad de garantizar itinerarios peatonales seguros y accesibles para facilitar el uso cotidiano de estos espacios, especialmente por parte de los colectivos más vulnerables.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	32/123



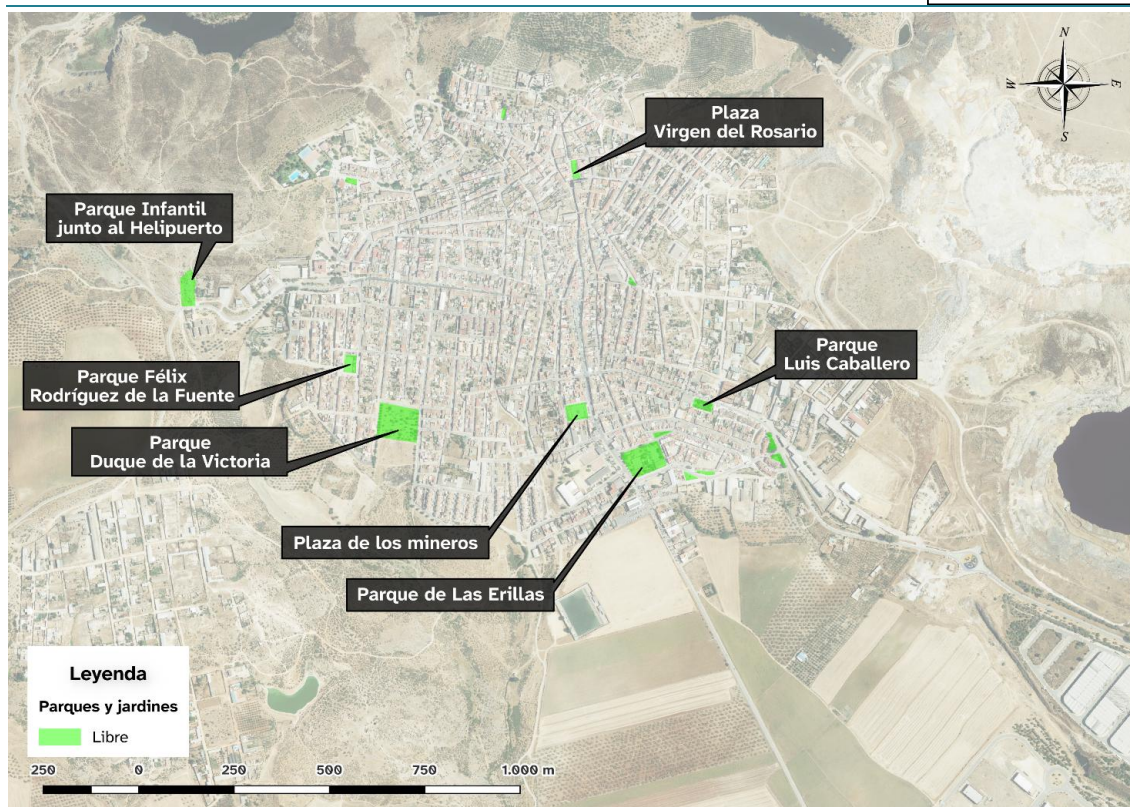


Figura 9. Principales zonas verdes en el municipio de Aznalcóllar.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

2.6. Movilidad

2.6.1. Movilidad motorizada

Red viaria, tráfico y circulación

Aznalcóllar se encuentra conectado a su entorno comarcal y regional a través de una red viaria de jerarquía diversa, que facilita tanto los desplazamientos de carácter local como los de media y larga distancia. Estas son las principales vías de acceso.

Conexión con la red de alta capacidad

A-66 (Ruta de la Plata). Es la principal autovía de la zona, de ámbito nacional, que vertebra la Sierra Norte de Sevilla y facilita la conexión con la capital de provincia y Extremadura. Aunque no atraviesa directamente el término municipal de Aznalcóllar, se accede a ella a través de la carretera autonómica A-477, lo que permite una conexión fluida con centros urbanos de mayor entidad como Sevilla o Mérida.

Red autonómica




A-477. Es el eje vertebrador de la movilidad comarcal, conectando directamente Aznalcóllar con Sanlúcar la Mayor y Gerena, y enlazando con la A-66 al norte. Su papel como vía autonómica principal refuerza su función estructural dentro del sistema viario de la comarca. La travesía urbana de la A-477 actúa a la vez como arteria imprescindible y como auténtica barrera para la vida cotidiana. Cada turno de trabajo en el Parque de Actividades Medioambientales o en la cantera incrementa el paso de camiones, eleva el ruido y fragmenta el casco histórico. El firme deteriorado, la escasa iluminación y la inexistencia de pasos

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	33/123

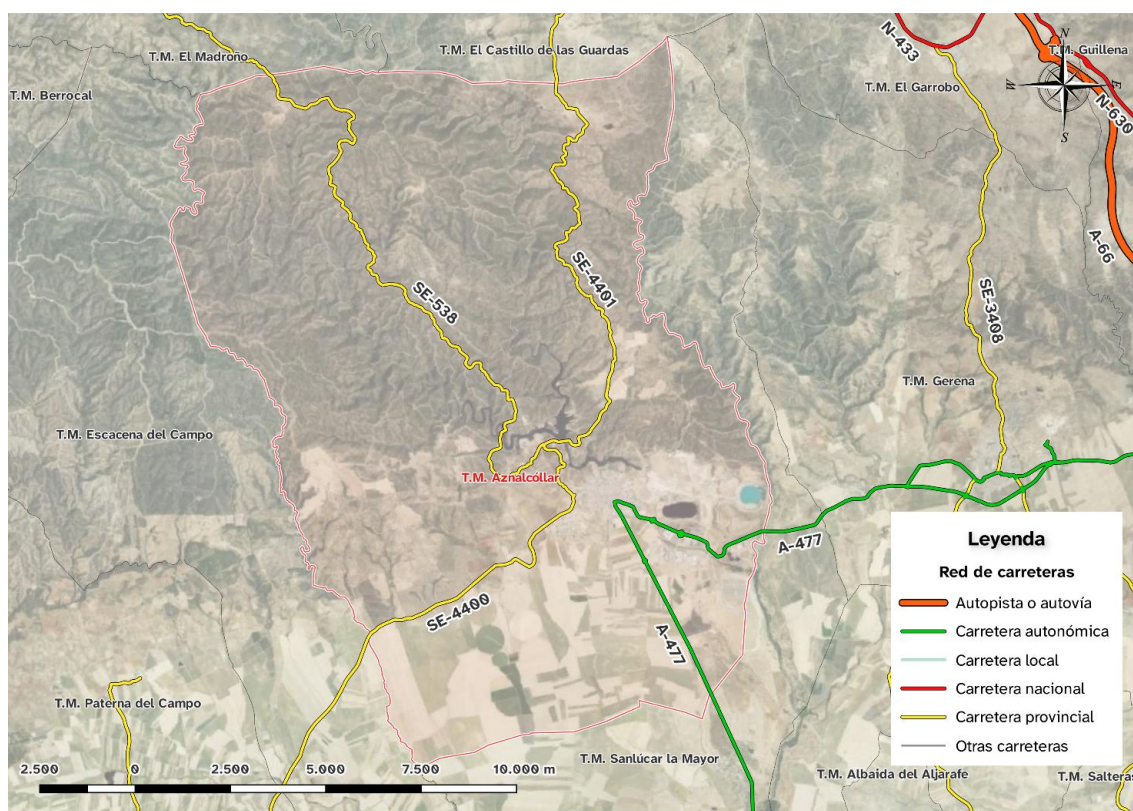


peatonales sobreelevados sitúan a la vía en el centro del debate local. La insistente demanda de una circunvalación, avalada en el PGOU y respaldada por el Ayuntamiento, ha ganado nuevo impulso tras los episodios de siniestralidad y las quejas vecinales. Su futura ejecución no solo aliviaría el casco: liberaría espacio para ensanchar aceras, dibujar un carril bici continuo y reducir la velocidad de paso, alineando la travesía con la lógica de “calle completa” que preconiza el PMUS.

Red provincial

-  **SE-538.** Es una carretera provincial que se dirige hacia El Madroño, permitiendo la conexión con zonas rurales de baja densidad de población en el norte del municipio.
-  **SE-4400.** Se dirige hacia el suroeste, conectando con Paterna del Campo, y abriendo una vía hacia la provincia de Huelva.
-  **SE-4401.** Comunica Aznalcóllar con El Castillo de las Guardas, atravesando zonas de sierra y facilitando la movilidad con municipios del norte.


La **Figura 10** muestra geográficamente sobre plano el trazado de estas carreteras.



*Figura 10. Principales accesos al municipio de Aznalcóllar.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.*

Red municipal

El viario urbano principal se organiza en torno a varios ejes longitudinales y transversales, que canalizan tanto el tráfico de paso como los desplazamientos locales:

-  **Avenida de Andalucía:** es el principal eje de entrada y salida desde la rotonda de la A-477. Actúa como vía de acceso preferente al casco urbano desde el este.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	34/123



- Calle Cruz y Calle Isaac Peral:** supone un conjunto de calles que forman una travesía principal este-oeste, permitiendo el tránsito entre las distintas zonas residenciales del núcleo urbano.
- Calle Huerto y Calle Duque de la Victoria:** son vías de orientación norte-sur que estructuran el centro del municipio y facilitan el acceso a zonas residenciales y equipamientos urbanos.
- Travesía de San Sebastián:** desempeña un papel de conexión intermedia entre Avenida de Andalucía y las calles del centro, funcionando como eje distribuidor secundario.

Estas calles, junto con otras vías locales, forman una malla urbana que permite la movilidad vehicular y peatonal dentro del municipio, aunque con ciertas limitaciones de capacidad y anchura en el viario más antiguo, lo que requiere medidas de regulación del tráfico y calmado de velocidad.

El detalle de estas vías estructurantes, que suponen los principales itinerarios dentro del casco urbano de Aznalcóllar, se muestra en la **Figura 11**.

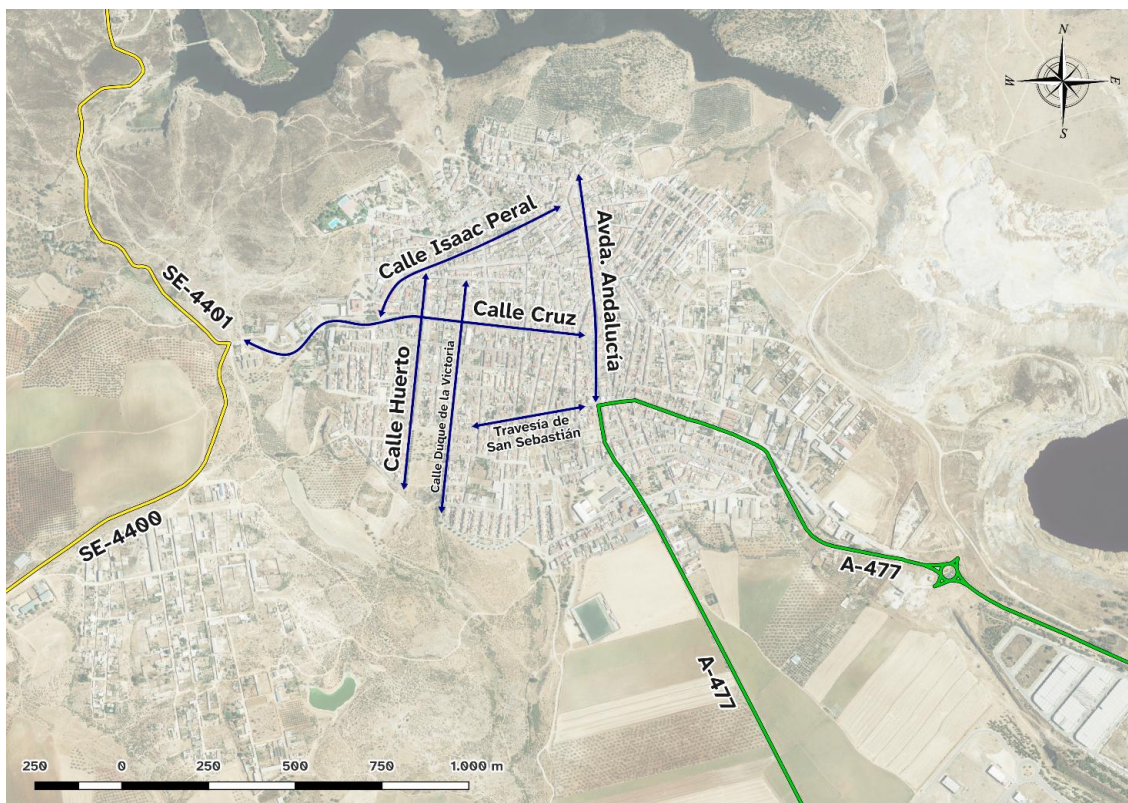


Figura 11. Viario principal del casco urbano de Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OSM y Catastro.

El **Estudio de Movilidad** anexo al nuevo PGOU diagnostica cerca de **2.300 viajes laborales/día** generados en el municipio, de los cuales un **45%** se dirigen a Sevilla capital o su anillo industrial (Aljarafe), un **18%** lo hacen hacia Gerena y el Corredor de la Plata y un **37%** se resuelven íntegramente dentro del término municipal (principalmente minería, comercio local y servicios públicos).

El parque de turismos supera **3.900 vehículos (2023)** según la información de la DGT, lo que equivale a **0,64 turismos por habitante**. El envejecimiento medio del parque (aprox. 13 años) condiciona emisiones locales y hace atractivo el incentivo a vehículos cero-emisiones compartidos.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	35/123



Más allá del eje regional, la ciudad se apoya en una red de calles históricas estrechas (trazadas en ladera y con pendientes de hasta el 6 %) que desembocan en la avenida de Andalucía. Ese viario, concebido para tráfico ligero, sufre hoy la circulación forzada de furgonetas de reparto y maquinaria agrícola. El PGOU aprobado provisionalmente en julio de 2024 identifica la **necesidad de pacificar al menos 2,3 km de la travesía interna**, incorporar **plataformas de único nivel** y **reservar un corredor bici-peatonal continuo a lo largo del casco urbano**. El documento también prevé la apertura de microaparcamientos perimetrales como alternativa al estacionamiento en batería que ahora ocupa las aceras.

Aparcamiento

La oferta de aparcamiento en el municipio de Aznalcóllar se caracteriza por una **distribución mixta** basada principalmente en el **estacionamiento en línea sobre calzada** y en la existencia de **bolsas de aparcamiento, tanto públicas como privadas**, localizadas en puntos estratégicos del núcleo urbano. A continuación, se describen las principales tipologías:

Aparcamiento en vía pública

El **aparcamiento en línea** sobre calzada es la forma predominante de estacionamiento en el municipio. Está presente en la mayoría de las **vías principales**, como la avenida de Andalucía o la calle Huerto, habitualmente en uno de los lados de la calzada. Aunque constituye una solución extendida y accesible, este tipo de aparcamiento presenta diversos **problemas recurrentes**:





-  **Reducción de la sección útil de la calzada**, especialmente en calles estrechas, lo que dificulta la circulación de vehículos y complica el cruce entre ellos.
-  **Obstaculización de la visibilidad** en cruces y pasos de peatones, lo que repercute negativamente en la seguridad vial.
-  **Dificultades para el tránsito peatonal y accesibilidad**, especialmente cuando el estacionamiento se realiza parcialmente sobre aceras.
-  **Falta de rotación** en zonas de alta demanda, lo que sugiere la necesidad de una **regulación horaria o por usos** en ciertos tramos.



Figura 12. Vehículos aparcados en calle Huerto

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	36/123



Fuente: Google Street View



Figura 13. Vehículos aparcados en avenida de Andalucía

Fuente: Google Street View

En este contexto, resulta fundamental establecer **criterios de regulación del aparcamiento en vía pública**, diferenciando áreas de alta presión y zonas residenciales de baja rotación. Una buena práctica, por ejemplo, consiste en **reservar aparcamientos de uso limitado** junto a establecimientos (farmacias, consultorio...).

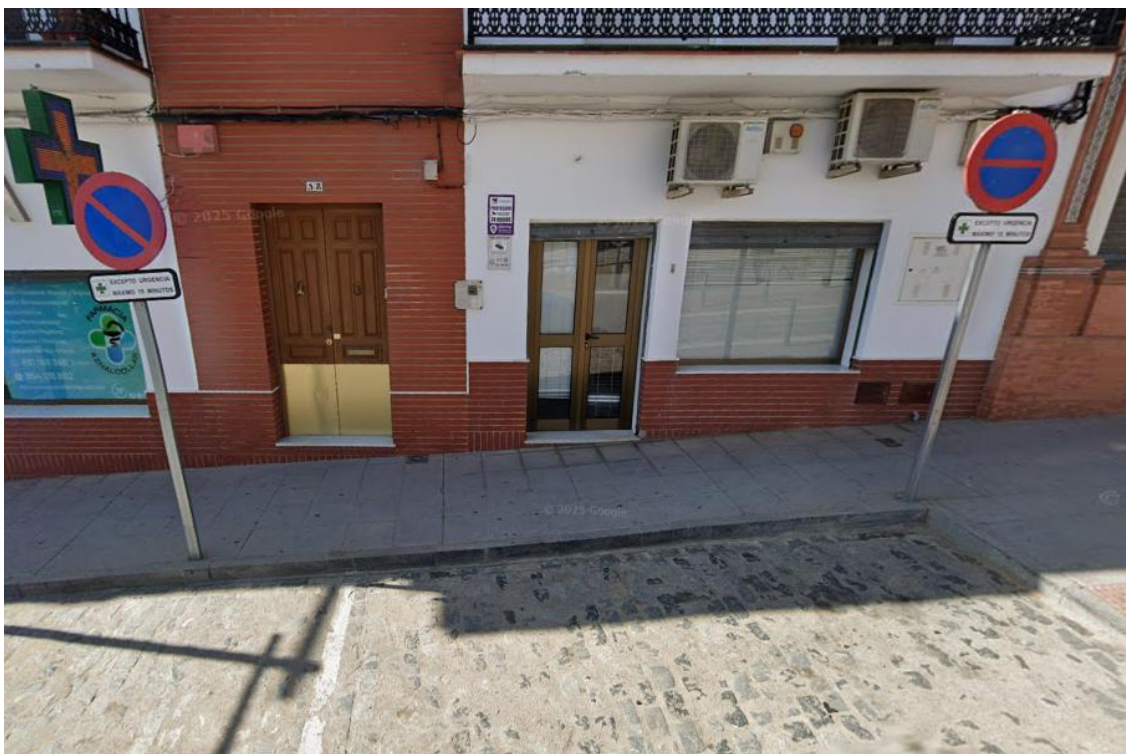


Figura 14. Aparcamiento reservado junto a la farmacia en calle 28 de febrero

Fuente: Google Street View

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	37/123





Figura 15. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en calle 28 de febrero



Fuente: Google Street View



Figura 16. Aparcamiento inadecuado para personas con movilidad reducida en avenida de Andalucía




Fuente: Google Street View

En cuanto a los aparcamientos reservados para personas con discapacidad o con movilidad reducida, deben cumplir una serie de características esenciales para garantizar la accesibilidad y la seguridad:

-  **Dimensiones adecuadas:** al menos 5 metros de largo por 3,60 metros de ancho.
-  **Ubicación accesible,** próximo a entradas accesibles de edificios y sin obstáculos.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	38/123



-  **Pavimento antideslizante y en buen estado**, sin desniveles.
-  **Señalización horizontal y vertical clara**, con el símbolo internacional de accesibilidad.
-  **Espacio libre** suficiente para permitir el despliegue de rampas o el descenso de sillas de ruedas.

En este sentido, y en aras de promover un municipio plenamente accesible, deben reservarse plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida suficientes, que cumplan con criterios de accesibilidad.

Bolsas de aparcamiento junto a equipamientos públicos

Existen **espacios de aparcamiento de tipo disuasorio o de servicio** en las inmediaciones de los principales equipamientos municipales y dotacionales, como el Polideportivo Municipal. Estas **bolsas de aparcamiento** permiten absorber la demanda generada por los usuarios de estos equipamientos. Suelen estar situadas en terrenos amplios o solares adaptados para tal fin, aunque en ocasiones carecen de pavimentación, señalización horizontal o elementos de ordenación.





*Figura 17. Bolsa de aparcamiento del Polideportivo Municipal
Fuente: Google Street View*

Este tipo de estacionamientos cumple una **función clave en franjas horarias de alta demanda**, como horas punta escolares, eventos deportivos o atención sanitaria, por lo que su adecuación, señalización y mantenimiento deben ser objeto de atención prioritaria.

Bolsas de aparcamiento privadas

Por otro lado, se identifican **zonas de aparcamiento de titularidad privada** vinculadas a usos comerciales o asistenciales. Destacan especialmente:

-  El aparcamiento junto al supermercado **Cash Fresh**, que concentra una alta rotación de vehículos en franjas comerciales.
-  El estacionamiento en torno a la **residencia de mayores**, que da servicio tanto al personal como a las visitas.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	39/123



Estas bolsas privadas complementan la oferta general de aparcamiento, aunque su uso está condicionado al acceso restringido o la vinculación con los servicios ofrecidos.



Figura 18. Bolsa de aparcamiento del supermercado Cash Fresh

Fuente: Google Street View



Conclusiones

El análisis de la distribución del aparcamiento en Aznalcóllar pone de relieve la necesidad de **ordenar y optimizar los espacios existentes**, promoviendo un equilibrio entre accesibilidad, rotación y seguridad. Asimismo, conviene avanzar hacia **una política de estacionamiento integrada**, que refuerce la movilidad peatonal, priorice el transporte sostenible y reduzca la ocupación indiscriminada del espacio público por parte del vehículo privado.

Transporte colectivo

Autobús metropolitano

Aznalcóllar forma parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, y cuenta con servicios de autobús interurbano que permiten la conexión con municipios del entorno y con la capital hispalense. Actualmente, el municipio dispone de dos líneas de transporte público por carretera, que ofrecen cobertura funcional a distintas tipologías de desplazamiento:

-  **Línea M-107: Aznalcóllar – Sanlúcar la Mayor – Hospital de Bormujos.** Esta línea conecta Aznalcóllar con el **Hospital San Juan de Dios del Aljarafe**, en **Bormujos**, pasando por el municipio de **Sanlúcar la Mayor**. Está configurada como un servicio a demanda, lo que implica que los desplazamientos deben solicitarse con antelación mediante los canales habilitados por el Consorcio de Transportes. Este modelo permite optimizar recursos en trayectos con menor demanda, facilitando el acceso a servicios sanitarios de referencia a la población del municipio, especialmente en casos donde no existe alternativa de transporte regular.
-  **Línea M-176: Aznalcóllar – Sevilla (Plaza de Armas).** La línea M-176 presta servicio entre Aznalcóllar y la estación de autobuses de Plaza de Armas, en Sevilla, configurándose como el principal corredor de transporte público entre el municipio y la capital. Presenta dos itinerarios diferenciados, que permiten mejorar la accesibilidad en función de las necesidades del usuario:




Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	40/123



- ▶ Itinerario por **Sanlúcar la Mayor**, utilizado preferentemente por quienes necesitan hacer transbordo en este núcleo o acceder a los municipios del Aljarafe.
- ▶ Itinerario por **Gerena y Camas**, con mayor orientación hacia los flujos directos a Sevilla.

En general, la línea M-176 ofrece una frecuencia media de un autobús por hora, lo que permite su uso habitual para desplazamientos laborales, educativos o de trámites administrativos. Ninguna de estas dos líneas circula por plataformas reservadas para el transporte público.

Los servicios actuales de autobús metropolitano proporcionan una conexión funcional y estructurada con el área metropolitana de Sevilla, si bien presentan ciertas deficiencias en términos de cobertura horaria, coordinación intermodal y conocimiento del servicio por parte de la ciudadanía. La existencia de un servicio a demanda para destinos sanitarios representa una ventaja para colectivos vulnerables, pero requiere mayor difusión y accesibilidad digital para optimizar su uso. Desde una perspectiva de planificación, conviene trabajar en:

-  **Problemas de accesibilidad:** aceras estrechas o sin rebajes adecuados para personas con movilidad reducida; ausencia de pavimento podotáctil u otros elementos de accesibilidad universal o falta de espacio libre de obstáculos en torno a las marquesinas; acerados en mal estado o inexistentes en el acceso a algunas paradas; falta de confort y protección al usuario y escasa protección frente a la lluvia o el sol (marquesinas insuficientes o sin bancos).
-  **Aparcamiento indebido o mal delimitado:** estacionamiento de vehículos particulares junto o delante de la parada, dificultando la maniobra del autobús; carencia de señalización horizontal y vertical que reserve el espacio exclusivo para el transporte público.
-  **Deficiencias en la señalización e identificación:** ausencia de paneles informativos con horarios, frecuencias o itinerarios del servicio.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	41/123



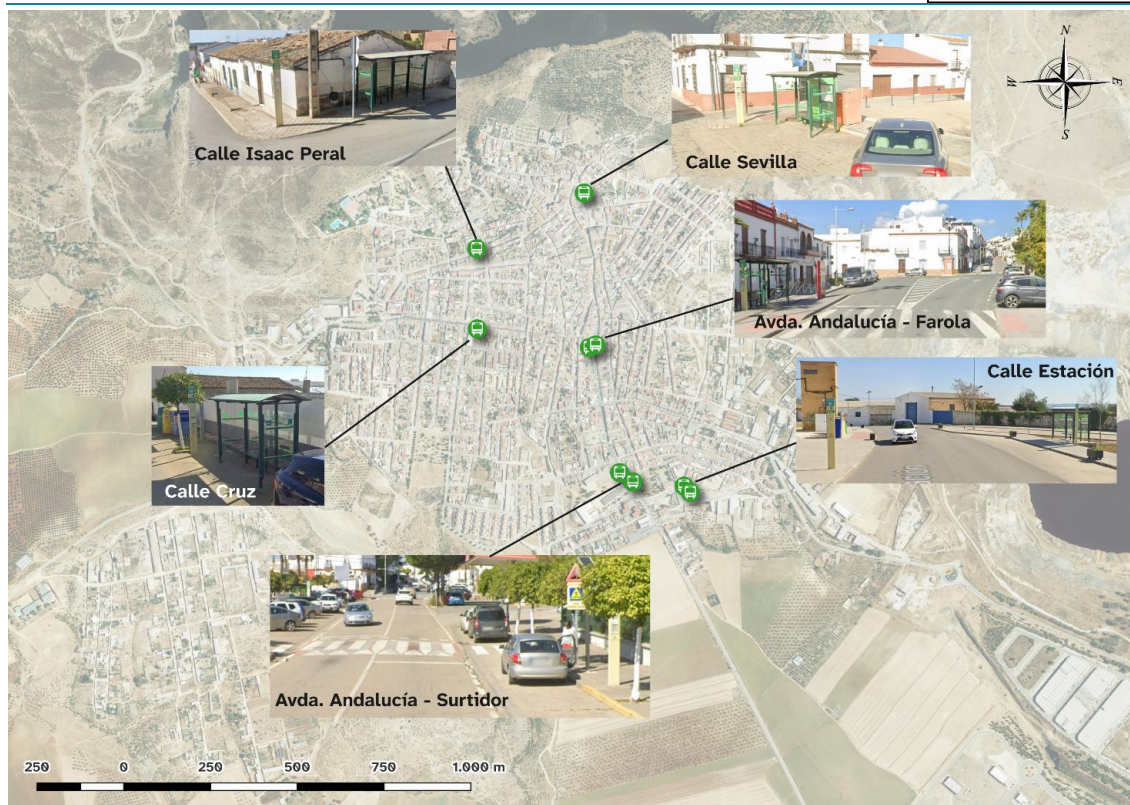


Figura 19. Paradas de autobús metropolitano en el municipio de Aznalcóllar

Fuente: Elaboración propia a partir de CTAS y Google Street View

Autobús escolar

El municipio de Aznalcóllar dispone de un **servicio específico de transporte escolar** dirigido al alumnado de Bachillerato, que diariamente se desplaza hasta el instituto de referencia ubicado en la localidad de Gerena. Este servicio responde a la necesidad de garantizar el acceso a la educación postobligatoria para los jóvenes del municipio, en un contexto en el que no existen centros de Bachillerato dentro del término municipal.

El recorrido del autobús escolar dentro del núcleo urbano de Aznalcóllar contempla las siguientes paradas:

- Avda. Andalucía - La Farola
- Calle Estación, 8
- Calle Isaac Peral
- Cortijo de El Palmar
- Dehesa de Los Llanos

Varias de estas paradas coinciden con las del servicio de autobús metropolitano, lo cual contribuye a una mayor racionalización de infraestructuras y puede favorecer la integración modal si se gestiona adecuadamente.

El transporte escolar representa un servicio esencial de movilidad obligada, especialmente para familias sin vehículo propio o con limitaciones horarias. La existencia de este servicio reduce el uso del vehículo privado en hora punta escolar, contribuyendo así a una menor congestión en las vías principales. No obstante, como

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	42/123






se ha apuntado en el apartado anterior, algunas paradas presentan problemas de accesibilidad, señalización o interferencias con el tráfico rodado, similares a los detectados en el análisis del transporte público general.

El transporte escolar entre Aznalcóllar y Gerena es una pieza clave del sistema de movilidad diaria al centro de enseñanza, especialmente en una población con dispersión territorial y sin oferta educativa completa en el municipio. Debe considerarse la optimización de paradas, la mejora de su entorno y la integración con el resto de modos de transporte público dentro de una estrategia más amplia de movilidad sostenible, garantizando así un acceso equitativo, seguro y eficiente a los servicios educativos supramunicipales.

Taxi

El municipio de Aznalcóllar dispone de un servicio de taxi con **dos licencias operativas**, lo que garantiza una cobertura mínima para los desplazamientos individualizados o bajo demanda de la población. Se trata de un modo de transporte especialmente relevante en ámbitos rurales o semiurbanos, donde la oferta de transporte público regular puede ser limitada o no responder adecuadamente a todas las necesidades de movilidad.

El taxi cumple una función complementaria dentro del sistema de movilidad local, y su papel se vuelve particularmente relevante en los siguientes contextos:

-  **Movilidad ocasional o de emergencia**, especialmente para personas mayores, con movilidad reducida o sin acceso a vehículo propio.
-  **Desplazamientos en horarios o destinos no cubiertos por el autobús metropolitano**, como por ejemplo en fines de semana o hacia servicios administrativos fuera del municipio.
-  **Conexión intermodal con otros servicios de transporte en otros municipios** como Sanlúcar la Mayor, Gerena o Sevilla, en caso de necesidad de enlace a otras rutas o medios.

Dada la limitada oferta de licencias, el acceso al servicio puede no estar garantizado de forma inmediata, especialmente en momentos de alta demanda o en franjas horarias marginales.

La visibilidad y accesibilidad del servicio puede mejorarse mediante medidas como la promoción de puntos de parada visibles (actualmente inexistentes), el fomento de la reserva telefónica o digital, y la integración con plataformas municipales de información. Es recomendable considerar la posible colaboración con el transporte a la demanda o la implementación de fórmulas de transporte compartido para optimizar recursos.

El taxi, aunque minoritario en volumen de desplazamientos, constituye un servicio estratégico para garantizar la equidad en el acceso a la movilidad, especialmente en un municipio como Aznalcóllar con población dispersa, envejecida y con necesidades diversas. Su mantenimiento y refuerzo, junto con una mejor integración funcional dentro del sistema general de transporte, contribuyen a mejorar la cohesión territorial y la calidad de vida de los vecinos.

Conclusiones

El sistema de transporte colectivo en Aznalcóllar **cumple una función esencial para garantizar la conectividad del municipio con su entorno** y el acceso a servicios básicos. No obstante, se identifican oportunidades de mejora en términos de **frecuencia, accesibilidad de las paradas, integración modal y visibilidad del servicio**. Un refuerzo coordinado de estos modos contribuirá a una movilidad más sostenible, equitativa y eficiente.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	43/123



Transporte de mercancías

La movilidad de mercancías constituye un **componente esencial del funcionamiento urbano**, aunque a menudo pasa desapercibido en los planes de movilidad. Desde el abastecimiento de los comercios locales hasta la entrega de paquetes a domicilio, el transporte de mercancías condiciona la **dinámica de las calles, la ocupación del espacio público y la seguridad vial**. En el caso de municipios como Aznalcóllar, la **presencia de pequeños comercios, establecimientos hosteleros, servicios públicos y operadores logísticos** hace necesario establecer criterios claros para la **gestión eficiente, segura y sostenible del reparto de mercancías**.

El PMUS debe integrar esta dimensión como parte de una visión equilibrada entre los distintos usos del espacio urbano, apostando por **medidas que mejoren la convivencia entre la distribución comercial y la movilidad cotidiana**.

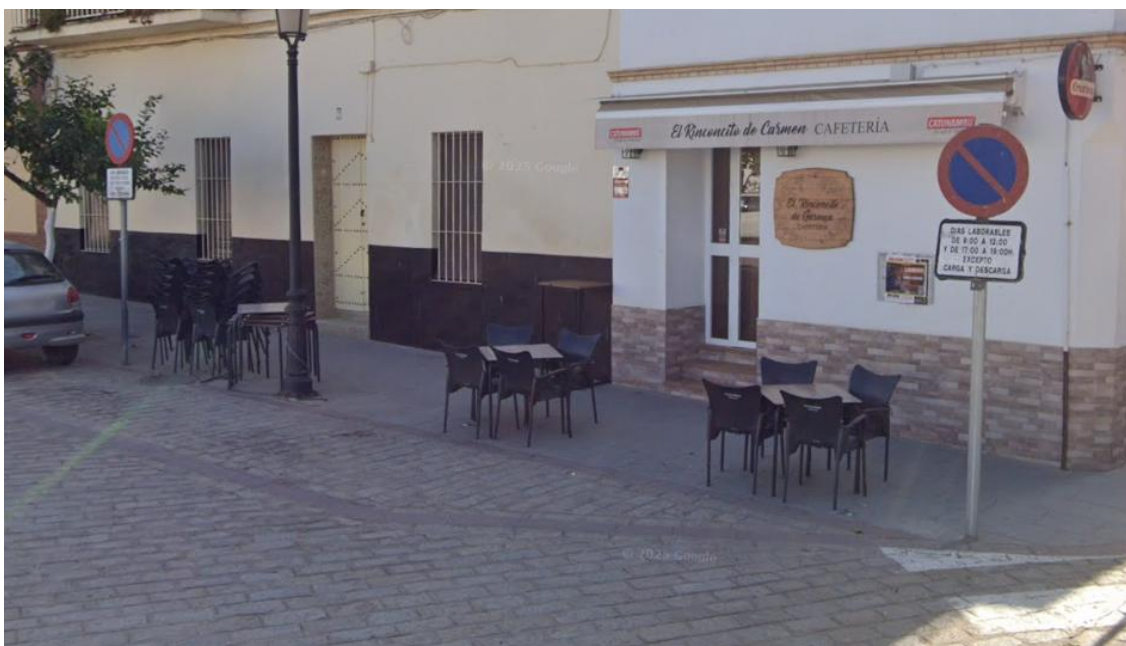


Figura 20. Zona de carga y descarga frente al Ayuntamiento
Fuente: Google Street View

Una de las herramientas fundamentales para ordenar el transporte de mercancías es la **reserva específica de plazas para operaciones de carga y descarga**, especialmente en zonas de alta actividad comercial o institucional. La falta de estos espacios suele provocar:




- Paradas indebidas en doble fila**, que generan retenciones y peligros para peatones y conductores.
- Obstrucción de aceras o pasos de peatones**, afectando a la accesibilidad universal.
- Interferencias con la circulación del transporte público o escolar**.

Para garantizar su funcionalidad, las **plazas reservadas para carga y descarga** deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Estar **debidamente señalizadas**, tanto de forma vertical (señal de tráfico) como horizontal (marcado en el pavimento).

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	44/123







-  Disponer de un **horario de uso restringido**, generalmente en **franjas de baja intensidad peatonal y de tráfico general** (por ejemplo, de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 18:00).
-  Situarse **lo más próximas posible a los comercios, equipamientos o zonas de reparto**, evitando invadir zonas peatonales o de estacionamiento general.
-  Tener dimensiones adecuadas para permitir la **maniobra de furgonetas o vehículos ligeros de reparto**, sin invadir otros carriles.

Es recomendable, además, promover la **rotación efectiva** y evitar que estas plazas sean utilizadas como estacionamiento general fuera del horario habilitado.

En el contexto actual, con el crecimiento del comercio electrónico y los servicios a domicilio, cobra especial importancia el concepto de **última milla**, que hace referencia al **último tramo del reparto de un producto hasta el consumidor final**, ya sea un hogar, un comercio o una institución.

Este tramo representa uno de los mayores retos para la movilidad urbana, ya que suele concentrarse en áreas de difícil acceso, con alta densidad peatonal y poca disponibilidad de espacio. Por ello, los planes de movilidad deben apostar por:

-  **Promover modos sostenibles en la última milla**, como la **bicilogística, triciclos eléctricos o pequeños vehículos eléctricos** adaptados para el reparto urbano.
-  Establecer puntos de **microdistribución o hubs urbanos** donde los vehículos pesados descarguen y el reparto final se realice con modos más ligeros y silenciosos.
-  **Integrar las entregas en horarios compatibles con la actividad urbana**, minimizando el impacto en franjas punta o escolares.
-  Fomentar la **consolidación de entregas** (reagrupamiento de pedidos) para reducir el número de desplazamientos innecesarios.

Estos modelos de **micromovilidad logística** son especialmente adecuados para municipios de tamaño medio como Aznalcóllar, donde la mayoría de recorridos son cortos y existe un entorno urbano compacto, ideal para este tipo de soluciones sostenibles.

En conclusión, la planificación del transporte de mercancías es clave para **mejorar la eficiencia urbana y reducir los conflictos en el uso del espacio público**. Establecer zonas específicas para carga y descarga, regular sus horarios y fomentar modelos de última milla sostenibles son pasos fundamentales para garantizar que la distribución comercial **conviva de forma armónica con el resto de los elementos de la movilidad**.

2.6.2. Movilidad no motorizada

Movilidad peatonal

La movilidad peatonal constituye el **modo de desplazamiento más natural, sostenible y universal**. En Aznalcóllar, caminar es especialmente relevante por la **concentración poblacional en un núcleo compacto**, donde más del **99 % de los habitantes reside en apenas dos kilómetros cuadrados** y **ningún equipamiento básico se encuentra a más de 15 minutos a pie**. Estas condiciones suponen una ventaja de partida que debe ser reforzada mediante una **red peatonal segura, continua, accesible y atractiva** para todas las personas.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	45/123





Figura 21. Plaza Virgen del Rosario, junto al teatro municipal

Fuente: Google Street View

El núcleo urbano presenta una **morfología tradicional con calles estrechas**, tramas consolidadas y tramos residenciales bien conectados en su mayor parte. Sin embargo, se identifican **desigualdades en la calidad de la infraestructura peatonal** según la zona:






-  **Aceras estrechas** en calles del casco antiguo, que dificultan el cruce de peatones o el paso de carritos, y no permiten circular en paralelo.
-  Tramos con **pavimentos en mal estado o disgregados**, que generan riesgo de tropiezos, especialmente para personas mayores.
-  Falta de **continuidad peatonal en cruces e intersecciones**, especialmente en zonas periféricas o industriales.
-  Ausencia o deficiencia de **pasos de peatones señalizados y elevados**, lo que reduce la prioridad del peatón y aumenta la exposición al tráfico rodado.



Figura 22. Plaza en calle Julio Romero de Torres


Fuente: Google Street View


Las **intersecciones con mayor flujo de vehículos** representan puntos críticos desde el punto de vista de la seguridad peatonal. En Aznalcóllar destacan:

-  **Cruces en la Avenida de Andalucía**, especialmente en zonas próximas a equipamientos o comercio, donde **la velocidad del tráfico y la falta de visibilidad reducen la seguridad**.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	46/123



 **Entornos escolares y sanitarios**, que requieren pasos de peatones sobreelevados, señalización reforzada y calmado de tráfico.

 **Vías de penetración como la Travesía de San Sebastián o Calle Estación**, donde la coexistencia de coches aparcados, transporte público y peatones no está bien resuelta.


Estas zonas deben abordarse como **puntos de actuación preferente**, priorizando el diseño orientado al peatón.

Pese a la escala reducida del municipio, se detectan numerosas **barreras físicas y funcionales** que dificultan la movilidad de personas con movilidad reducida (PMR), carritos de bebé o mayores. Estas situaciones comprometen la autonomía y seguridad de un número importante de vecinos y deben ser subsanadas con criterios de accesibilidad universal::


 Aceras sin **rebajes accesibles** o con **pendientes pronunciadas** que impiden el tránsito autónomo.


 Escasez de **plataformas únicas o pasos continuos**, obligando a descender a la calzada.


 **Ausencia de pavimento podotáctil** o referencias visuales para personas con discapacidad visual.

 Tramos con **escalones o desniveles abruptos**, no señalizados, especialmente en calles con fondos de saco o sin salida.

El espacio peatonal en Aznalcóllar sufre también de **interferencias puntuales** que afectan al uso cómodo y continuo de las aceras:

 **Ocupación indebida de aceras** por vehículos estacionados parcialmente sobre el acerado, dificultando el paso. Esto también está condicionado por la anchura insuficiente de estas.


 **Mobiliario urbano mal posicionado**: bolardos, alcorques sin cubrir, bancos, árboles, marquesinas o farolas colocadas en el centro de la acera, que estrechan el itinerario peatonal.


 **Ausencia de arbolado o zonas de sombra**, especialmente relevante en calles con orientación sur o en épocas de altas temperaturas, lo que **desincentiva el paseo cotidiano**.

Estas incidencias no solo afectan a la funcionalidad del espacio, sino también a su confort y percepción de seguridad.

A pesar de contar con una **estructura urbana favorable para el desplazamiento a pie**, Aznalcóllar necesita **recuperar y reforzar la escala humana del espacio público**. Entre las acciones clave destacan:

 La **liberación de la travesía de tráfico pesado**.

 La transformación de la **Avenida de Andalucía en una “calle completa”**, con aceras amplias, pasos peatonales sobreelevados, zonas de sombra y prioridad ciclista.

 La eliminación de barreras físicas y la reordenación del mobiliario para garantizar la **accesibilidad universal y la continuidad de los itinerarios peatonales**.

Avanzar hacia un modelo de **movilidad peatonal inclusiva, segura y confortable** permitirá fomentar hábitos saludables, reducir el uso del coche para trayectos cortos y mejorar la calidad del espacio urbano.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	47/123






Movilidad ciclista



La bicicleta constituye un **modo de transporte limpio, saludable, económico y eficiente**, especialmente en entornos urbanos compactos como Aznalcóllar, donde las distancias internas son cortas y el terreno, salvo pendientes puntuales, es razonablemente transitable. Sin embargo, para que la bicicleta se convierta en una alternativa real al coche, es imprescindible disponer de una **infraestructura adecuada, segura y continua**, así como condiciones mínimas de aparcamiento y convivencia con otros modos.

Actualmente, **Aznalcóllar no dispone de ningún tipo de infraestructura ciclista**, ni carriles bici segregados, ni vías de prioridad ciclista, ni calles ciclables señalizadas como tales. La circulación en bicicleta se realiza **compartiendo calzada con el resto de vehículos**, lo que **desincentiva su uso cotidiano** por la falta de seguridad percibida, especialmente entre los colectivos más vulnerables como menores, adolescentes o personas mayores.



No obstante, el municipio presenta **unas condiciones físicas y de escala favorables** para el uso de la bicicleta: la mayoría de trayectos son cortos y no existen grandes distancias entre zonas residenciales y equipamientos. La principal limitación reside en:

-  **Desniveles y pendientes puntuales**, especialmente en el acceso a zonas periféricas.
-  **Calles con tráfico denso o sin espacio suficiente para coexistencia segura** entre modos.
-  **Ausencia total de señalización o calmado de tráfico que favorezca el uso ciclista**.

Ante esta situación, se identifican diversas **oportunidades de actuación**:

-  Implantación de **calles ciclables o vías de prioridad ciclista**, especialmente en el casco urbano, con señalización específica y limitación de velocidad adecuada al trazado de la vía y a la intensidad del tráfico.
-  **Conexión ciclista con el entorno rural cercano y con el PAMA** mediante caminos o sendas ciclables acondicionadas.

Además, en la actualidad **no existe ningún punto de amarre para bicicletas en todo el municipio**, lo que supone una barrera clara para quienes desean utilizar este medio de forma habitual. La ausencia de aparcamientos seguros:

-  **Desincentiva el uso de la bicicleta** al no garantizar su custodia durante paradas prolongadas. Además, puede generar situaciones de **anclaje improvisado** en mobiliario urbano no preparado para ello (farolas, vallas, señales...).
-  Impide que los centros escolares, comercios o instalaciones deportivas actúen como **destinos ciclistas naturales**.




Por ello, es fundamental instalar **aparcamientos para bicicletas visibles, seguros y distribuidos** estratégicamente en puntos como centros educativos, áreas comerciales, equipamientos públicos, intercambiadores modales o zonas próximas a paradas de autobús.

Si bien el uso de la bicicleta es reducido, la falta de infraestructura específica ha provocado que **algunos usuarios opten por circular por las aceras**, generando **conflictos de uso con los peatones**. Esto se debe principalmente al miedo a circular por calzada compartida con vehículos.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	48/123



Este comportamiento, aunque comprensible, **reduce la seguridad peatonal y la percepción de orden en el espacio público**, por lo que es necesario:



-  **Diseñar itinerarios ciclistas bien definidos y segregados**, que eviten la necesidad de invadir el espacio peatonal.
-  **Educar y sensibilizar** a la población sobre el uso responsable de la bicicleta.
-  Establecer **normas claras y señalización adecuada** que delimite los usos de cada espacio.

En conclusión, Aznalcóllar parte de una situación de **déficit total de infraestructura ciclista**, pero cuenta con condiciones físicas, climáticas y de escala urbanística favorables para promover el uso de la bicicleta. **Cualquier actuación que se emprenda en esta materia —por modesta que sea— supondrá un avance significativo** hacia un modelo de movilidad más saludable, sostenible y equitativo. Apostar por una red básica ciclista, aparcamientos seguros y entornos favorables no solo ampliará las opciones de movilidad, sino que **fortalecerá la cohesión urbana y la calidad de vida local**.

2.6.3. Seguridad vial

La seguridad vial constituye uno de los pilares fundamentales de un sistema de movilidad sostenible. En municipios pequeños como Aznalcóllar, donde la **estructura urbana compacta y el elevado protagonismo del coche privado** generan una convivencia constante entre vehículos, peatones y ciclistas, los riesgos viales adquieren una dimensión especialmente relevante.



En Aznalcóllar, los problemas de seguridad vial pueden clasificarse en dos grandes categorías:

-  **Siniestros viales**, en particular aquellos relacionados con:
 - ▶ **Peatones**, como atropellos en pasos no señalizados o con mala visibilidad.
 - ▶ **Ciclistas**, en calles sin infraestructura adecuada para su protección.
 - ▶ Maniobras indebidas en cruces y entornos escolares o comerciales.
-  **Inseguridad percibida**, especialmente por parte de:
 - ▶ Personas mayores o con movilidad reducida, por barreras físicas o aceras en mal estado.
 - ▶ Peatones que deben compartir calzada con vehículos en calles sin acera o con plataformas únicas sin regulación.
 - ▶ Ciclistas que carecen de espacios seguros y segregados.

Esta percepción de inseguridad, incluso en ausencia de siniestros graves, **desincentiva modos sostenibles de transporte** como caminar o pedalear.







Causas de inseguridad vial

A partir del análisis del entorno urbano y la guía técnica consultada, se identifican **diversas causas que explican los problemas de seguridad vial** en Aznalcóllar:







-  **Uso excesivo del automóvil para trayectos cortos** debido a una cultura fuertemente arraigada del coche como medio predominante, incluso dentro del núcleo urbano.
-  **Costumbre de “aparcar en la puerta”**, generando tráfico de agitación, maniobras peligrosas e indisciplina en el estacionamiento (aparcar sobre aceras o en doble fila).

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	49/123



-  **Elevado tráfico de paso por el centro urbano**, incluyendo vehículos pesados. Esto es especialmente problemático en vías como la travesía de la A-477, la Avenida de Andalucía o calle de La Cruz.
-  **Falta de concienciación ciudadana y desinformación sobre normas de tráfico**, lo que genera una baja percepción del riesgo y escaso respeto por la prioridad peatonal. Esto deriva en infracciones por **exceso de velocidad** por ausencia de zonas con calmado de tráfico y controles efectivos.
-  **Calles sin acera, con aceras estrechas o con pavimentos en mal estado**, que funcionan como plataformas únicas sin regulación. Esto genera un riesgo especialmente alto para personas con movilidad reducida y personas mayores.
-  **Falta de visibilidad en pasos de peatones e intersecciones** debido a obstáculos visuales, vehículos estacionados muy cerca del cruce y ausencia de rebajes o señalización horizontal.
-  **Entornos escolares, sanitarios y comerciales con alta conflictividad vial**, que deberían estar especialmente protegidos, aquejan la presencia simultánea de vehículos en doble fila, peatones, transporte escolar o de mercancías con escasa o nula planificación.
-  **Inexistencia de infraestructura ciclista segura**. Obliga a los ciclistas a circular por la calzada o la acera, generando conflictos con otros modos.

Como resultado del análisis realizado en las distintas áreas del municipio, se identifican una serie de espacios prioritarios de intervención en los que se concentran problemáticas relacionadas con la seguridad vial, la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público, el reparto de mercancías y el uso del vehículo privado. A continuación, se recoge una relación de estos lugares, junto con una descripción preliminar del tipo de actuación prevista en cada uno de ellos:

-  La **avenida de Andalucía** y la **travesía de la A-477** presenta graves problemas de seguridad vial, requiriendo aceras más amplias, pasos de peatones sobreelevados, prioridad ciclista y medidas de calmado de tráfico. Esta actuación, junto con el desdoblamiento de la travesía, convertiría las principales arterias del municipio en espacios más seguros, priorizando los medios más sostenibles.
-  **Pacificación de las intersecciones con mayor intensidad de tráfico**, incluyendo aquellos junto a centros educativos, el consultorio médico y otros equipamientos de especial relevancia, de tal manera que se mitiguen los riesgos de accidentalidad por alcances.
-  **Adecuación de las paradas de autobús escolar y metropolitano y renovación del acerado** para garantizar la accesibilidad universal.
-  Implantación **zonas de prioridad peatonal o ciclista**, especialmente junto a equipamientos críticos como el consultorio médico, los centros escolares, comercios o la residencia de ancianos, eliminando barreras arquitectónicas, renovando pavimentos y reordenando el mobiliario urbano para promover una movilidad amable en el corazón del municipio.
-  Creación de **redes de movilidad peatonal y ciclista** que garanticen el fácil acceso universal a los principales equipamientos. Dichos itinerarios preverán una mejora de la accesibilidad mediante rebajes de bordillos, ampliación de aceras, reordenación del mobiliario urbano y control del estacionamiento indebido, garantizando entornos seguros para personas mayores y con movilidad reducida.
-  Deben establecerse **plazas de aparcamiento específicas para carga y descarga** en puntos de interés logístico o comercial, con horarios regulados y señalización clara para evitar interferencias con la movilidad peatonal.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	50/123








Este diagnóstico sienta las bases para el desarrollo de propuestas específicas que permitan mejorar la seguridad vial en el municipio desde un enfoque integral: **infraestructura, regulación, concienciación y diseño urbano.**

2.6.4. Análisis de la demanda de movilidad

Análisis descriptivo a partir de Big Data de movilidad

El análisis de la movilidad a partir de Big Data permite caracterizar los patrones de desplazamiento de la población con una precisión espacial y temporal sin precedentes. En el marco del presente estudio, se ha utilizado como fuente principal el sistema OpenData Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que proporciona información anonimizada y agregada de posicionamiento móvil. Esta herramienta resulta especialmente útil para comprender la movilidad real entre pares origen-destino, así como su distribución horaria, la frecuencia de los desplazamientos y su recurrencia.

El objetivo principal de este apartado es **identificar y describir los patrones de movilidad diaria y obligada en el entorno de Aznalcóllar**, utilizando **herramientas de análisis basadas en Big Data**. Con ello se pretende:




-  Determinar los **volúmenes y franjas horarias** de mayor intensidad de desplazamientos.
-  Clasificar los motivos dominantes de movilidad.
-  Detectar las diferencias entre los desplazamientos de lunes a viernes y los del fin de semana.
-  Estimar la **frecuencia** con la que los mismos individuos realizan determinados trayectos, **diferenciando entre movilidad estructural** (recurrente) y **ocasional**.
-  Evaluar la relación funcional entre **Aznalcóllar** y los **municipios del entorno**, y su influencia en la configuración de la movilidad comarcal.

Este análisis constituye una base esencial para fundamentar futuras propuestas de mejora del transporte público, optimización de infraestructuras y planificación territorial basada en la evidencia del comportamiento real de la población.

Metodología

Para la **identificación de los patrones horarios de movilidad y los motivos de desplazamiento**, se ha tomado como referencia el **Estudio Básico Diario de OpenData Movilidad**, centrando el análisis en un día laborable representativo promedio. Este enfoque permite caracterizar la movilidad habitual entre pares origen-destino bajo condiciones representativas de la actividad cotidiana.

Con el objetivo de garantizar la fiabilidad y representatividad de los datos, se ha seleccionado un periodo temporal que cumpla los siguientes criterios:

-  **Mes laborable dentro del calendario escolar y laboral**, evitando la cercanía de periodos donde se altera o disminuye la movilidad, como el verano, festivos señalados (como Semana Santa o Navidad) y puentes. Para este propósito, se procura elegir un mes entre septiembre y octubre.
-  **Ausencia de festividades locales**, verificando el calendario laboral provincial y el BOJA que detalla los festivos locales para el año 2024.
-  Coincidencia con una **campaña agrícola activa**, en este caso la recolección de la aceituna, por su relevancia socioeconómica en el área de estudio.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	51/123



- Exclusión de días en los que hayan ocurrido fenómenos meteorológicos especialmente adversos (olas de calor o frío, lluvias intensas, etc.) y otros eventos anómalos que puedan haber alterado los habituales patrones de movilidad.

Para este estudio se ha analizado la información disponible sobre la movilidad de la **semana del 14 al 20 de octubre de 2024**, y la **movilidad obligada durante la segunda quincena de octubre de 2024**.

Para interpretar el conjunto de datos, se toman en consideración las siguientes características del estudio:

- Los **desplazamientos de más de 500 metros con origen y/o destino en territorio nacional**. Se excluyen los viajes al extranjero con recorrido nacional inferior a dicha distancia.
- Como **población de referencia** se incluye únicamente a residentes en España.
- La **zonificación territorial** se divide en una malla de 3.909 zonas definidas como agregaciones de distritos censales.
- Los **viajes se agrupan en franjas horarias de una hora**, asignándose según la hora de inicio del desplazamiento.
- Para cada trayecto se identifica la actividad dominante en el origen y el destino, clasificando los desplazamientos en casa, trabajo o estudio, otras actividades frecuentes y actividades esporádicas. Se contempla la posibilidad de que parte de la movilidad obligada (por trabajo o estudio) quede reflejada en el grupo de actividades frecuentes si su patrón temporal coincide con otras dinámicas no estrictamente laborales (por ejemplo, ocio recurrente).

Finalmente, **se han considerado significativos únicamente aquellos pares OD que registran 100 o más viajes en el día laborable tipo analizado**.

Comprobada la evolución del número de desplazamientos por hora, para facilitar la comprensión del análisis ejecutado se ha segmentado el día en **siete tramos significativos**:

- Madrugada:** 00:00-06:00.
- Hora punta de mañana: 06:00-10:00.
- Hora valle de mañana: 10:00-13:00.
- Hora punta de mediodía: 13:00-16:00.
- Hora valle de tarde: 16:00-18:00.
- Hora punta de tarde: 18:00-21:00.
- Noche:** 21:00-24:00.

De forma complementaria al estudio básico diario, se ha incorporado un **análisis específico de la movilidad obligada recurrente**, a partir del **Estudio Completo de Movilidad Obligada de OpenData Movilidad**. Este estudio proporciona información sobre el número de viajes y la frecuencia de aquellos desplazamientos cuyo motivo es laboral o educativo.

Para interpretar el conjunto de datos, se toman en consideración las siguientes características del estudio:

- Se incluyen **desplazamientos de más de 500 metros con origen y/o destino en el territorio nacional**, excluyendo los realizados por conductores profesionales (por ejemplo, transportistas, repartidores, taxistas o tripulaciones de medios de transporte). A diferencia del estudio básico, en este caso sí se

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	52/123



consideran los viajes con destino u origen en el extranjero siempre que su recorrido en España supere los 500 metros.

- Se incluyen tanto **residentes en España** como **visitantes extranjeros** que hayan realizado desplazamientos durante el período de referencia.
- Por cada mes de análisis, se toma como base **una semana tipo**, representativa del comportamiento medio, y un conjunto adicional de hasta 10 días singulares que permiten captar variaciones específicas (festivos, eventos especiales, etc.).
- Se mantiene la **misma estructura territorial del estudio básico**, basada en 3.909 zonas agregadas de distritos censales.

Para cada par origen-destino, **se estima la frecuencia con la que los mismos individuos realizan el trayecto**, permitiendo identificar desplazamientos recurrentes. El resultado se expresa como el **número de personas que ha realizado un trayecto concreto** (definido por su origen, destino y frecuencia de ocurrencia).

Resultados

Comenzando por el **análisis de la movilidad en días laborables**, cuyos resultados pueden verse en la [Figura 23](#), en la [Figura 26](#) y en la [Figura 29](#), en cuanto al número de desplazamientos, se observa un pico entre las 5:00 y las 6:00 horas, coincidiendo con el inicio de la movilidad hacia el trabajo, que continúa más tarde gracias a la movilidad obligada hacia centros de enseñanza, caracterizando la **hora punta de mañana**. Se da otro repunte entre las 13:00 y las 15:00, probablemente asociado a desplazamientos de retorno o a la pausa de mediodía, definiendo la **hora punta de mediodía**. En términos relativos, **los desplazamientos por trabajo o estudio representan la mayor proporción de desplazamientos durante la hora punta de mañana**. Durante el resto del día, la movilidad se reparte entre motivos frecuentes y no frecuentes, suponiendo la vuelta al domicilio un porcentaje más significativo conforme avanza el día, más acentuado durante la hora punta de tarde y por la noche.

En cuanto al **análisis de la movilidad en sábados**, cuyos resultados pueden verse en la [Figura 24](#), en la [Figura 27](#) y en la [Figura 30](#), el **número de viajes es menor** que en días laborables, aunque se mantiene una actividad constante desde las 9:00 hasta las 22:00. Se identifica un pico de actividad entre 10:00 y 13:00, que podría coincidir con **desplazamientos por compras o actividades de ocio**. En términos relativos, desaparece casi por completo la movilidad por trabajo/estudio, siendo sustituidos por motivos frecuentes (ocio habitual, deporte, recados) y no frecuentes (eventos puntuales, visitas, turismo). La franja horaria de la tarde concentra mayor proporción de viajes no frecuentes, lo cual refleja una movilidad más dispersa y menos estructurada que en los días laborables.

Por último, del **análisis de la movilidad en domingos**, cuyos resultados pueden verse en la [Figura 25](#), en la [Figura 28](#) y en la [Figura 31](#), se observa que es el día con **menor volumen global de viajes**, especialmente durante la primera mitad del día, produciéndose un aumento moderado entre las 10:00 y las 13:00, y un segundo pico entre las 17:00 y 20:00, que podría estar relacionado con actividades sociales, ocio o el regreso al domicilio antes del inicio de la semana. En términos relativos, la movilidad no frecuente es claramente predominante a lo largo del día, lo que sugiere una mayor proporción de viajes ocasionales. Los viajes de vuelta a casa toman mucho protagonismo al final del día, lo que apoya la tesis del regreso al domicilio antes de comenzar la semana. En cambio, los desplazamientos por motivos laborales o educativos son marginales, lo que refuerza el carácter de descanso y ocio del domingo.

Como **conclusiones generales** sobre este análisis, puede observarse que:

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	53/123



La **movilidad entre semana** está fuertemente asociada a horarios laborales y educativos, concentrando gran parte del volumen total de desplazamientos.

Durante el **fin de semana**, el patrón horario de desplazamientos es más homogéneo, ganando protagonismo las actividades no rutinarias asociadas con ocio, compras o relaciones sociales.

El **domingo**, en particular, destaca como el día con menor movilidad y con una clara orientación hacia desplazamientos de carácter no sistemático.

La naturaleza geográfica y horaria de estos desplazamientos de lunes a viernes aparecen en la [¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.](#) Conforme a estos datos, puede realizarse la siguiente lectura:

Aznalcóllar registra desplazamientos significativos tanto en sentido entrada como salida con municipios de su entorno más próximo como Sanlúcar la Mayor, Gerena, Olivares o Huévar del Aljarafe. Esta relación de proximidad sugiere una fuerte vinculación funcional con el entorno comarcal inmediato, lo que refuerza la idea de una movilidad de carácter cotidiano y previsible.

Los flujos más intensos se concentran mayoritariamente con localidades emplazadas en la comarca de la **Sierra Norte**, el **Aljarafe** y la **capital de provincia**.

La **vinculación territorial de Aznalcóllar con su entorno cercano** queda claramente reflejada en la estructura de desplazamientos, lo que puede tener implicaciones relevantes en términos de planificación del transporte público y mejora de infraestructuras de conexión a escala supramunicipal.

Como conclusión, la movilidad en días laborables en Aznalcóllar se caracteriza por desplazamientos de **corta distancia, con una fuerte dependencia del entorno inmediato y con fines previsiblemente cotidianos**, enmarcados en franjas horarias bien definidas.

Por último, el **análisis de la movilidad obligada**, que prevé la recurrencia de un viaje por persona y par origen y destino, confirma una pauta ya identificada en el estudio geográfico-temporal: la mayor parte de los desplazamientos obligados se concentran en el propio municipio de Aznalcóllar y en su entorno inmediato. Esta conclusión se ha obtenido a partir de la evaluación de la movilidad entrante y saliente bajo dos escenarios diferenciados. En primer lugar, se han considerado los desplazamientos que se producen **exclusivamente entre semana, de lunes a viernes**, asociados principalmente a motivos laborales o educativos. En segundo lugar, se han analizado aquellos trayectos que tienen lugar **a lo largo de toda la semana**, incluyendo fines de semana. La comparación entre ambos enfoques permite identificar la relevancia de los viajes como destino o punto de partida habitual en la movilidad cotidiana de la población.

Los **desplazamientos más recurrentes** (se producen todos los días de la semana) se producen desde y hacia municipios del entorno más inmediato, como **Sanlúcar la Mayor**, Gerena, Huévar del Aljarafe, Albaida del Aljarafe u Olivares. En este análisis, destaca **Sevilla** como destino esporádico (una vez cada quince días) con más desplazamientos (más de 4.000), lo que cuadra con su posición de capital de provincia.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	54/123



EVOLUCIÓN HORARIA DEL NÚMERO Y EL PROPÓSITO DE LOS VIAJES

DÍA LABORABLE

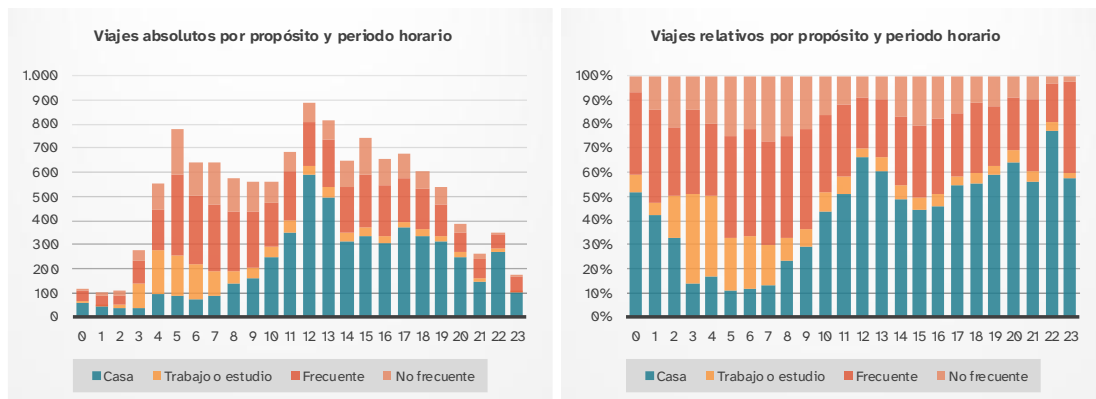


Figura 23: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en día laborable.

SÁBADO

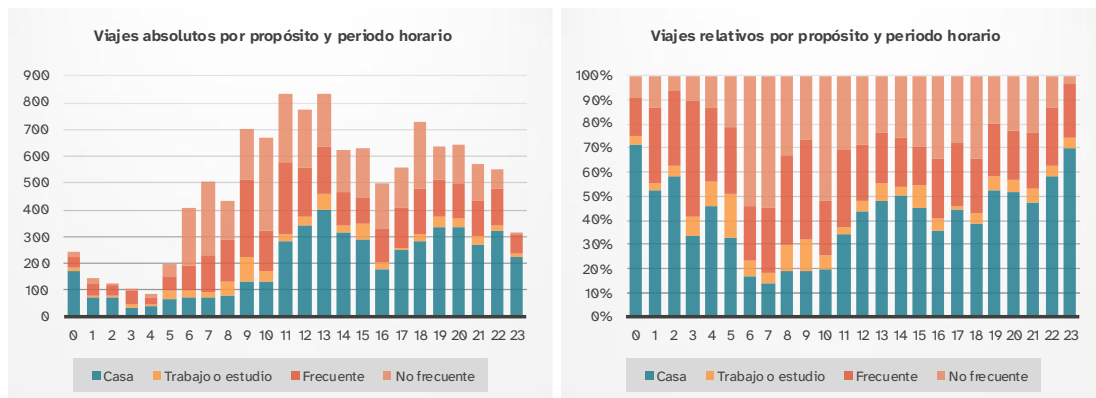


Figura 24: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en sábado.

DOMINGO

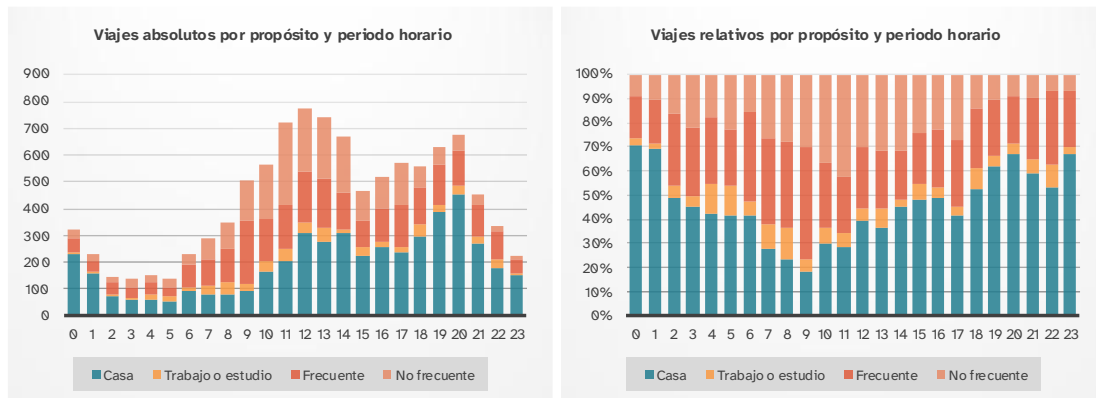


Figura 25: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo horario en domingo.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos abiertos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tabla 5: Evolución horaria del número y el propósito de los viajes para Aznalcóllar.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	55/123



EVOLUCIÓN SIGNIFICATIVA DEL NÚMERO Y EL PROPÓSITO DE LOS VIAJES

DÍA LABORABLE

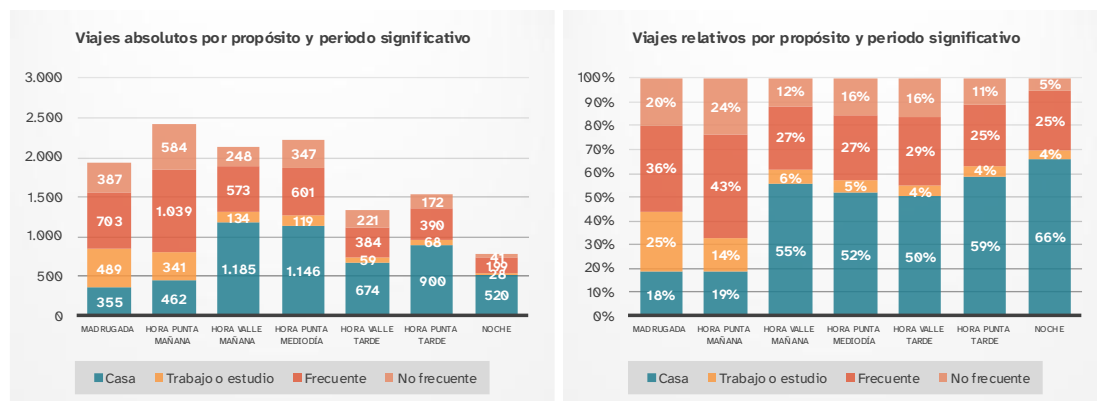


Figura 26: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en día laborable.

SÁBADO

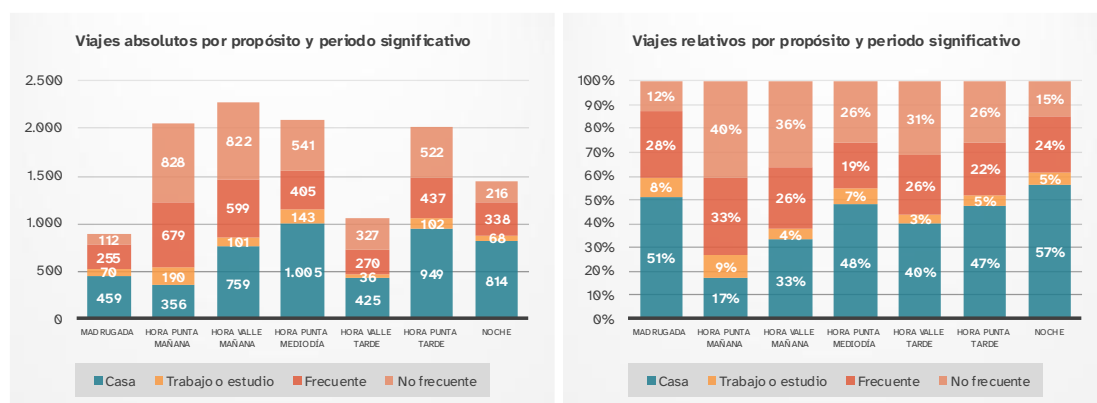


Figura 27: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en sábado.

DOMINGO

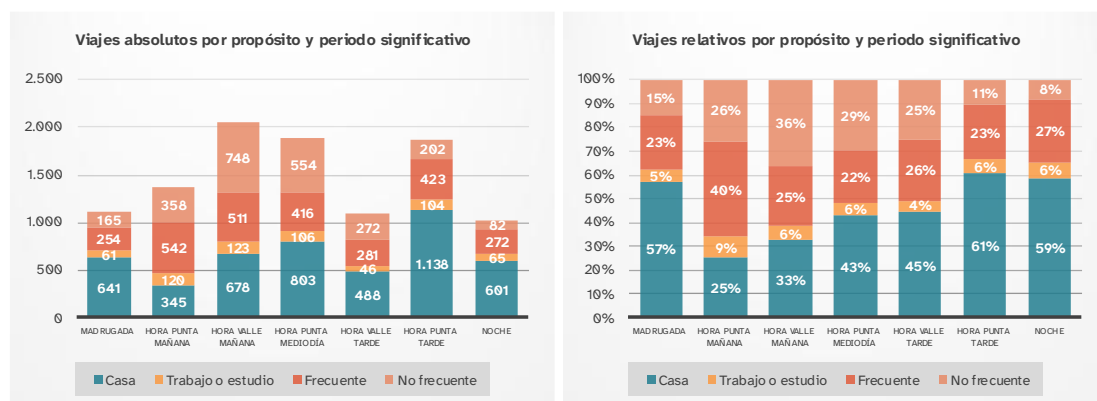


Figura 28: Número de viajes absolutos y relativos por propósito y periodo significativo en domingo.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos abiertos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tabla 6: Evolución significativa del número y el propósito de los viajes para Aznalcóllar.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	56/123



EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD ENTRANTE Y SALIENTE

DÍA LABORABLE

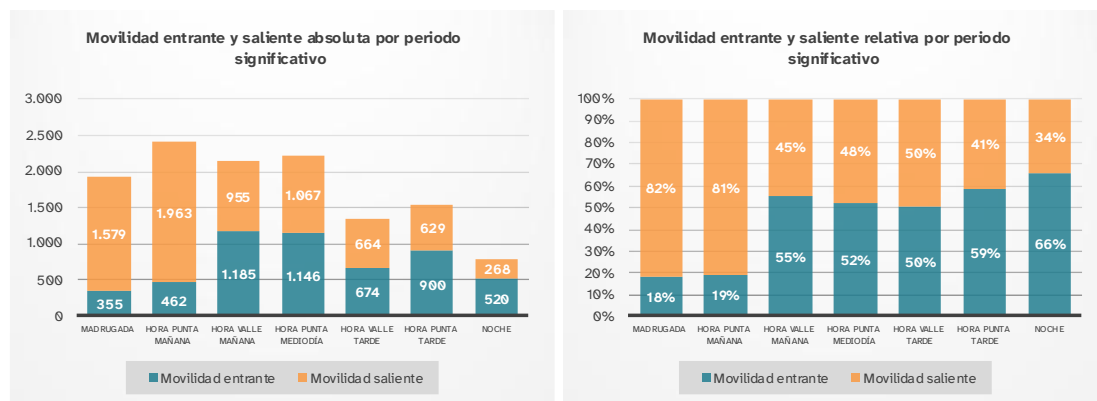


Figura 29: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en día laborable.

SÁBADO

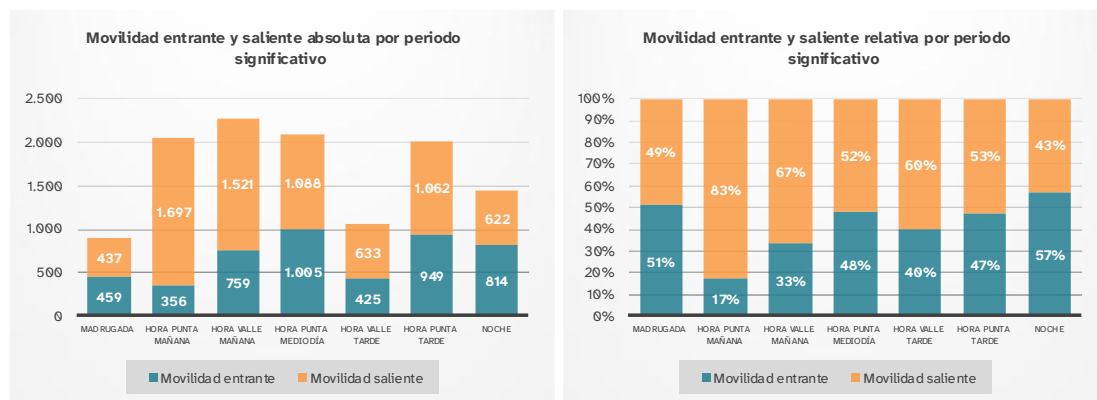


Figura 30: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en sábado.

DOMINGO

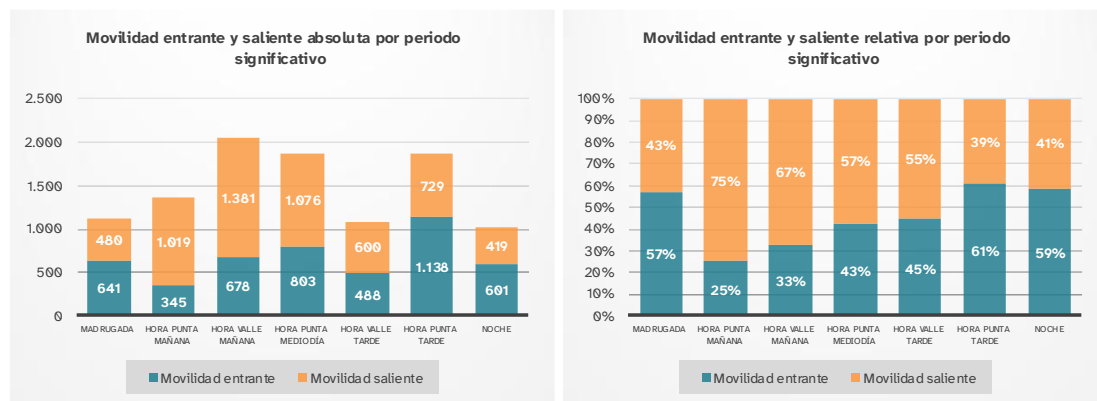


Figura 31: Movilidad entrante y saliente por periodo significativo en domingo.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos abiertos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tabla 7: Evolución de la movilidad entrante y saliente para Aznalcóllar.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	57/123



Origen	Destino	Madrugada	Hora punta mañana	Hora valle mañana	Hora punta mediodía	Hora valle tarde	Hora punta tarde	Noche	Total
Sanlúcar la Mayor	Aznalcóllar	150	185	221	284	127	287	140	1394
Aznalcóllar	Sanlúcar la Mayor	123	269	220	231	137	218	132	1330
Gerena	Aznalcóllar	63	133	97	230	76	186	146	931
Aznalcóllar	Sevilla	26	370	96	148	92	56	23	811
Aznalcóllar	Gerena	46	228	97	130	109	134	76	820
Sevilla	Aznalcóllar	32	107	91	210	90	126	72	728
Aznalcóllar	Olivares	23	45	47	43	27	53	21	259
Olivares	Aznalcóllar	20	61	44	51	29	42	20	267
Aznalcóllar	Huévar del Aljarafe	51	46	28	53	28	35	26	267
Huévar del Aljarafe	Aznalcóllar	28	42	37	72	18	39	32	268
Aznalcóllar	Camas	4	53	37	45	35	28	15	217
Camas	Aznalcóllar	24	25	25	40	23	47	45	229
Aznalcóllar	Guillena	11	48	18	33	10	21	13	154
Aznalcóllar	Salteras	32	48	11	18	12	12	9	142
Salteras	Aznalcóllar	10	20	19	48	19	18	8	142
Guillena	Aznalcóllar	10	28	17	44	15	21	10	145
Aznalcóllar	Escacena del Campo AM	13	25	16	18	11	17	20	120
Aznalcóllar	Gines	4	49	26	20	14	14	5	132
Escacena del Campo AM	Aznalcóllar	15	23	22	17	12	18	14	121
Dos Hermanas	Aznalcóllar	11	31	10	12	10	12	9	95
Aznalcóllar	Dos Hermanas	14	16	7	28	24	9	1	99
Aznalcóllar	Carrión de los Céspedes AM	14	15	19	22	10	15	16	111
Gines	Aznalcóllar	1	20	26	29	7	22	13	118
Carrión de los Céspedes AM	Aznalcóllar	11	30	16	21	9	12	14	113

Tabla 8: Número de desplazamientos por par origen y destino y periodo significativo en Aznalcóllar.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos abiertos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	58/123



2.7. Aspectos medioambientales y energéticos

2.7.1. Emisiones contaminantes y calidad del aire

Aznalcóllar no cuenta actualmente con una estación fija de medición de la calidad del aire. La más cercana se encuentra en el entorno industrial de Guillena (estación Cobre Las Cruces), a unos 15 km, donde se han registrado en los últimos años valores de dióxido de nitrógeno (NO₂) por debajo de los 20 µg/m³. Sin embargo, según modelos regionales citados por la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, algunos puntos del municipio —especialmente los tramos urbanos de la A-477— pueden presentar **picos horarios de contaminación cercanos al futuro límite europeo de 20 µg/m³ previsto para el año 2030**.





La **reapertura de la mina**, que podría generar hasta **250 desplazamientos diarios de camiones en su fase de máxima actividad**, supondría un **aumento de emisiones difusas** tanto de partículas en suspensión como de óxidos de nitrógeno. Estas emisiones, aunque no superen los límites actuales, pueden comprometer la salud pública y el cumplimiento de los futuros estándares europeos.

Ante este escenario, el PMUS debe plantear medidas para **prevenir y reducir los impactos sobre la calidad del aire**, como implantar **zonas de bajas emisiones de tipo “ligero”** en el entorno urbano, que limiten el acceso de vehículos más contaminantes, reforzar y electrificar el **transporte público y** coordinar con la empresa minera un **plan de transporte colectivo para el personal**, que reduzca la necesidad de usar coches particulares.

2.7.2. Ruido

Aunque Aznalcóllar es un municipio emplazado junto a un entorno natural invaluable, el **tráfico pesado** que atraviesa la travesía urbana de la A-477 genera **niveles elevados de ruido ambiental**, especialmente en las horas punta. Según el borrador del nuevo PGOU, se han registrado valores que superan el umbral máximo deseable, y niveles nocturnos que **superan el objetivo autonómico de 55 dB(A)**. Estos problemas se agravan en **calles estrechas con pavimento adoquinado**, donde el paso de tráileres, hormigoneras y otros vehículos pesados amplificaría el impacto sonoro.

El **ruido ambiental prolongado** no solo afecta al descanso o al confort vecinal, sino que también puede tener **efectos negativos sobre la salud**. Para reducir estos impactos, el PMUS debe proponer medidas como:

-  Desviar el tráfico pesado mediante **circunvalaciones o variantes** fuera del núcleo urbano.
-  Sustituir pavimentos ruidosos por **materiales fonoabsorbentes**.
-  Implantar una **red de calles 20 o zonas residenciales** para calmar el tráfico.
-  Reorganizar la logística urbana con **repartos en vehículos eléctricos**.

2.7.3. Consumo y eficiencia energética

El parque móvil de Aznalcóllar presenta una **alta dependencia del vehículo privado**, con **presencia significativa de vehículos de combustión** tanto en desplazamientos cotidianos como en la actividad industrial y agroganadera. Se trata de un parque móvil **envejecido** y con **baja eficiencia energética**, lo que implica un mayor consumo de recursos y mayores emisiones contaminantes.





La movilidad vinculada a la mina y a la agroindustria generará además **un uso intensivo de vehículos pesados**, lo que acentuará el problema de consumo energético y emisiones.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	59/123



La electrificación del transporte avanza todavía despacio. Según el registro abierto de Electromaps, Aznalcóllar dispone en 2025 de dos puntos de recarga pública (uno frente al Ayuntamiento y otro en el polígono Los Frailes), muy por debajo de la media metropolitana (0,32 puntos por cada mil habitantes). Con solo dos puntos de recarga pública, la electromovilidad es aún marginal. Sin embargo, las empresas del PAMA han solicitado potencia adicional para instalar un hub de recarga rápida que atienda tanto a flotas industriales como a usuarios privados. La convergencia de incentivos fiscales, ayudas europeas a la descarbonización y la propia demanda minera puede acelerar una transición que, hoy, solo es un atisbo.

El PMUS debe proponer medidas para mejorar la **eficiencia energética del sistema de transporte local**, como:







-  Fomentar el uso de **vehículos eléctricos compartidos**, como coches de empresa para el personal de la mina o **furgonetas gestionadas por cooperativas agrarias**.
-  Prever la **implantación de nuevos puntos de carga para vehículos eléctricos**.
-  Impulsar el cambio hacia el **transporte público electrificado**, especialmente en los desplazamientos interurbanos.
-  Promover **planes de movilidad empresarial** que organicen de forma más eficiente los desplazamientos laborales y reduzcan el número de vehículos de uso individual en circulación.

2.8. Diagnóstico general y conclusiones

Aznalcóllar presenta una **estructura urbana compacta y funcional**, con una población concentrada en un núcleo que permite, en teoría, cubrir a pie o en bicicleta la mayoría de los desplazamientos cotidianos. Esta configuración territorial representa una oportunidad clave para consolidar un modelo de **movilidad sostenible, inclusivo y seguro**. Sin embargo, el análisis técnico desarrollado a lo largo del plan revela una serie de **retos estructurales y operativos** que condicionan negativamente la movilidad actual del municipio.

2.8.1. Diagnóstico general

En términos generales, la movilidad en Aznalcóllar se caracteriza por:

-  Una **fuerte dependencia del vehículo privado**, incluso para trayectos internos muy cortos, debido a la falta de infraestructura adecuada para modos activos y la cultura arraigada del “uso del coche para todo”.
-  Un **uso deficiente del espacio público**, con aceras estrechas, ocupación indebida, barreras físicas y funcionales que dificultan la accesibilidad universal y la seguridad peatonal, especialmente para personas mayores, con discapacidad o con movilidad reducida.
-  La **ausencia total de infraestructura ciclista**, tanto en forma de carriles bici como de aparcamientos, lo que impide el desarrollo de la movilidad en bicicleta como alternativa real.
-  Un servicio de **transporte público metropolitano y escolar funcional pero mejorable**, que requiere mejoras en accesibilidad, señalización y adecuación del entorno de paradas para garantizar su uso eficiente.
-  Una red viaria interior que **prioriza el tráfico rodado** frente al tránsito peatonal o ciclista, con múltiples puntos de conflicto en cruces, zonas escolares, comerciales o de servicios.
-  **Carencias en el transporte de mercancías**, especialmente por la falta de regulación en la carga y descarga, lo que genera conflictos con el resto de modos y usuarios del espacio público.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	60/123



- Una **ausencia de políticas activas de calmado de tráfico, gestión del aparcamiento o promoción de la movilidad activa**, lo que se traduce en problemas de seguridad vial reales y percibidos.
- Un **mercado desequilibrio en el reparto modal**, donde caminar y desplazarse en bicicleta resultan menos atractivos frente al coche, a pesar de las ventajas objetivas del municipio para favorecerlos.

2.8.2. Conclusiones

El conjunto del análisis pone de manifiesto que Aznalcóllar **dispone de un gran potencial para consolidar un modelo de movilidad sostenible y centrado en las personas**, pero requiere un cambio progresivo y estructurado en la forma en que se gestiona, diseña y regula el espacio público.

La transformación debe pasar por:

- Recuperar la escala humana del municipio**, reorganizando las calles principales, ampliando aceras, calmando el tráfico y priorizando modos activos.
- Invertir en infraestructura básica para peatones y ciclistas**, eliminando barreras, habilitando recorridos seguros y promoviendo una red de aparcamientos para bicicletas.
- Integrar todos los modos de transporte** en una visión compartida, que tenga en cuenta el autobús metropolitano, el transporte escolar, el taxi y la logística de mercancías.
- Fomentar el uso racional del vehículo privado**, reordenando el estacionamiento, reservando espacio para la carga y descarga y desincentivando su uso innecesario en el casco urbano.
- Trabajar desde la concienciación ciudadana y la participación pública**, promoviendo hábitos de movilidad sostenibles y corresponsables.

El PMUS debe servir como **hoja de ruta para orientar las decisiones públicas y privadas hacia una movilidad más equilibrada, segura y saludable**, que responda a las necesidades actuales sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.

2.8.3. Análisis DAFO-CAME

El **análisis DAFO** (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) es una herramienta estratégica que permite evaluar de forma estructurada la situación actual de la movilidad en el municipio, identificando tanto los aspectos internos que influyen directamente en su funcionamiento (debilidades y fortalezas), como los factores externos que pueden condicionarlo en el futuro (amenazas y oportunidades).

Su aplicación en el ámbito de la movilidad urbana sostenible resulta especialmente útil para:









- Diagnosticar con realismo** los principales retos y posibilidades del entorno.
- Priorizar líneas de actuación** según las capacidades del municipio.
- Anticipar riesgos** derivados del contexto normativo, social, económico o territorial.
- Aprovechar sinergias y recursos** existentes para fomentar modos sostenibles y seguros.

En el caso del PMUS de Aznalcóllar, el análisis DAFO se ha construido a partir del trabajo técnico previo, el estudio del contexto local y la evaluación de las dinámicas de desplazamiento, con el objetivo de servir como base para el diseño de una **estrategia CAME** (Corregir, Afrontar, Mantener, Explotar) que oriente la toma de decisiones hacia una movilidad más eficiente, equitativa y alineada con los objetivos de sostenibilidad.








Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	61/123










Debilidades

-  Ausencia de infraestructura ciclista: no existen carriles bici, calles ciclables ni aparcamientos para bicicletas.
-  Red peatonal discontinua, con aceras estrechas, barreras arquitectónicas y escasa accesibilidad universal.
-  Uso excesivo del vehículo privado incluso para desplazamientos muy cortos, debido a la falta de alternativas seguras y atractivas.
-  Ocupación indebida del espacio público: aparcamientos sobre aceras, doble fila, indisciplina vial generalizada.
-  Falta de regulación en carga y descarga de mercancías, lo que genera conflictos con el tránsito peatonal y el aparcamiento.
-  Inexistencia de puntos de intermodalidad (bici + bus, aparcamientos disuasorios, etc.).
-  Paradas de autobús con accesibilidad deficiente, sin señalización ni información clara.
-  Baja percepción de seguridad vial en intersecciones y entorno escolar, con alta exposición de usuarios vulnerables.










Amenazas

-  Aumento del parque móvil local, con mayores emisiones, congestión y ocupación del espacio público.
-  Posible resistencia al cambio por parte de la ciudadanía ante medidas de restricción del coche.
-  Falta de concienciación sobre los beneficios de la movilidad activa y sostenible.
-  Riesgo de implementación limitada por escasez de recursos técnicos o económicos municipales.
-  La futura reordenación del tráfico (peatonalizaciones, limitaciones) puede provocar desplazamientos del problema a otras zonas sin planificación previa.
-  Condiciones climáticas (altas temperaturas) y topográficas (pendientes) que desincentivan el uso de la bicicleta o caminar en algunos sectores.
-  Dificultad para establecer un sistema intermodal eficiente si no se mejora la conectividad entre modos.





Fortalezas

-  Núcleo urbano compacto, con distancias cortas: más del 99 % de la población vive en apenas 2 km².
-  Todos los equipamientos básicos se encuentran a menos de 15 minutos a pie.
-  Alta concentración de centros escolares, sanitarios, deportivos y administrativos dentro del casco urbano.
-  Existencia de líneas de autobús metropolitano y transporte escolar funcionales.
-  Concienciación institucional demostrada con la elaboración del PMUS y voluntad de mejora.
-  Bajos niveles de tráfico en muchas calles secundarias, lo que facilita la implementación de la prioridad peatonal.
-  Potencial para introducir medidas de calmado de tráfico y mejora del espacio público sin grandes inversiones.

Oportunidades

-  Potencial para implantar una red básica ciclista y de aparcamientos para bicis.
-  Revalorización de arterias principales mediante prioridad peatonal, ciclista y acceso restringido al tráfico pesado.
-  Posibilidad de desviar el tráfico de paso mediante la creación de una nueva circunvalación.
-  Creación de nuevos puestos de trabajo y revitalización de la economía por la actividad minera.
-  Introducción de zonas de carga y descarga reguladas para mejorar la logística urbana.
-  Integración de los medios de transporte existentes en un sistema más eficiente y visible para la ciudadanía.
-  Mejora del entorno de paradas para garantizar su uso por parte de usuarios vulnerables.
-  Oportunidad de educar en movilidad sostenible desde el entorno escolar.
-  Disponibilidad de fondos y ayudas supramunicipales (provinciales, regionales o europeos) para movilidad activa, accesibilidad y digitalización.









La matriz CAME (Corregir, Afrontar, Mantener, Explotar) es la herramienta complementaria al análisis DAFO, que permite **pasar del diagnóstico a la acción estratégica**. Mientras el DAFO identifica los factores internos y externos que afectan a la movilidad del municipio, la matriz CAME propone cómo actuar frente a ellos, organizando las acciones en cuatro líneas:

-  **Corregir** las debilidades detectadas en el diagnóstico interno.
-  **Afrontar** las amenazas derivadas del contexto externo.
-  **Mantener** las fortalezas propias del municipio.
-  **Explotar** las oportunidades que ofrece el entorno.








Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	62/123









Corregir (debilidades)

-  Implantar una infraestructura ciclista básica, con carriles bici y aparcamientos seguros en puntos estratégicos.
-  Mejorar la accesibilidad peatonal, ampliando aceras, eliminando barreras arquitectónicas y renovando pavimentos.
-  Fomentar modos alternativos mediante caminos escolares seguros, campañas de sensibilización y calmado de tráfico.
-  Regular y controlar el estacionamiento indebido, especialmente sobre aceras y en doble fila.
-  Delimitar e implantar zonas de carga y descarga, con horarios y señalización adecuada.
-  Establecer puntos de intermodalidad básicos (bicicleta + bus, aparcamientos intermodales, etc.).
-  Rehabilitar las paradas de autobús, dotándolas de marquesinas, señalización y accesibilidad universal.
-  Implementar medidas de calmado de tráfico en entornos sensibles.









Afrontar (amenazas)

-  Aplicar medidas de restricción progresiva del tráfico de paso, acompañadas de alternativas reales.
-  Reforzar la comunicación y participación ciudadana para reducir resistencias al cambio.
-  Desarrollar campañas de concienciación y educación vial centradas en los beneficios de la movilidad activa.
-  Priorizar intervenciones de bajo coste y alta visibilidad para contrarrestar limitaciones económicas.
-  Estudiar con anticipación el impacto de los cambios en el tráfico, para evitar efectos no deseados en otras zonas.
-  Adaptar las infraestructuras al clima local: sombra, bancos, pavimentos antideslizantes...
-  Diseñar soluciones de movilidad que favorezcan la conectividad entre modos (intermodalidad efectiva).

Mantener (fortalezas)

-  Reforzar el uso del espacio público para la movilidad activa, aprovechando el carácter compacto del municipio.
-  Promover la proximidad como ventaja: apoyar políticas que potencien el comercio y los servicios de cercanía.
-  Consolidar los itinerarios a pie a centros escolares, sanitarios y administrativos como ejes prioritarios.
-  Aprovechar la existencia de líneas de autobús metropolitano para mejorar su uso y visibilidad.
-  Apoyar las iniciativas institucionales ya iniciadas (como el PMUS) con continuidad y compromiso político.
-  Mantener el enfoque de calmado de tráfico en vías secundarias como base para futuras actuaciones estructurales.

Explotar (oportunidades)

-  Diseñar e implantar una red inicial de vías ciclistas y aparcabicis.
-  Transformar la Avenida de Andalucía en una calle completa, priorizando modos sostenibles.
-  Impulsar la creación de una nueva circunvalación, liberando el casco urbano de tráfico pesado.
-  Aprovechar el desarrollo de zonas de reparto de última milla para implantar micrologística urbana.
-  Implantar programas escolares y comunitarios de educación en movilidad sostenible.
-  Solicitar ayudas y subvenciones para actuaciones en accesibilidad, digitalización y movilidad activa.
-  Establecer un sistema de gestión del aparcamiento y zonas de carga y descarga, vinculado a estrategias de movilidad.
-  Integrar y fomentar de forma efectiva los servicios de transporte metropolitano, escolar y taxi.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	63/123



3. FASE II: PROPUESTAS

3.1. Reflexión estratégica

3.1.1. Problemas públicos

Con el fin de establecer **medidas, objetivos y estrategias verdaderamente alineadas con los retos y necesidades de movilidad de Aznalcóllar**, se ha adoptado la metodología del **Enfoque de Marco Lógico** como base para la estructuración del Plan de Acción.

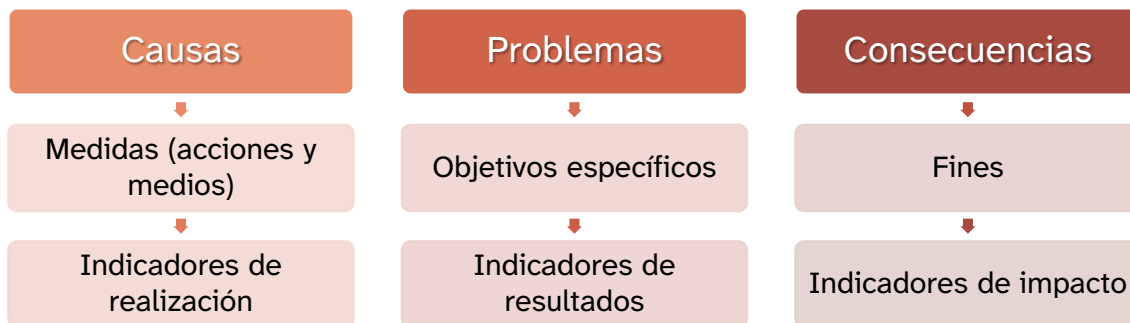


Figura 32. Enfoque de Marco Lógico

Fuente: EML y USAID

Durante la fase de diagnóstico se ha desarrollado un **proceso riguroso de recopilación y análisis de información**, que ha permitido identificar los **factores internos y externos** que condicionan la movilidad en el municipio. Esta labor ha combinado el trabajo técnico con la observación directa, la revisión documental y la consulta con agentes locales clave.

A partir de estos datos ha sido posible **formular los principales problemas públicos en materia de movilidad**, entendidos como aquellas situaciones que, al trascender el ámbito individual, **afectan negativamente al bienestar social, a la sostenibilidad ambiental, a la cohesión del tejido urbano y a la equidad en el acceso a los servicios**. Estos problemas no solo generan consecuencias directas sobre la calidad de vida, sino que también son el reflejo de causas estructurales que es necesario abordar mediante políticas públicas coherentes y sostenibles.

La **identificación de dichos problemas públicos** se ha realizado con base en sus **causas objetivas y en las necesidades detectadas** en el análisis de la situación actual de la movilidad en Aznalcóllar. Esto ha permitido **definir áreas prioritarias de intervención** que orientarán la formulación de objetivos estratégicos, metas operativas y medidas concretas a ejecutar en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Este proceso ha contado además con las **aportaciones de técnicos, expertos y agentes locales**, así como con las observaciones recogidas a través de **visitas técnicas, sesiones de trabajo y participación ciudadana**, lo que ha permitido reforzar la legitimidad del diagnóstico y adaptar las respuestas a la escala y realidad de un municipio como Aznalcóllar.

De este modo, la planificación estratégica del PMUS se construye no solo desde una base técnica sólida, sino también desde una **visión compartida y realista**, que aspira a generar un cambio sostenible, justo y progresivo en la movilidad cotidiana del municipio.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	64/123



3.1.2. Objetivos y líneas estratégicas

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Aznalcóllar se articula en torno a tres grandes objetivos estratégicos, directamente vinculados con los principales problemas públicos detectados y orientados a revertir el actual desequilibrio en el reparto modal, que favorece de forma desproporcionada al vehículo privado:

- Incrementar los desplazamientos a pie**, mejorando las condiciones de accesibilidad, seguridad y confort del entorno urbano.
- Impulsar el uso de modos sostenibles alternativos**, como la bicicleta, el transporte público metropolitano y el transporte escolar, ofreciendo una red conectada y segura.
- Reducir la dependencia del vehículo privado**, promoviendo un uso racional y regulado, así como alternativas eficientes y atractivas para la ciudadanía.

Evolución por fases del reparto modal

Con el fin de avanzar hacia un modelo de movilidad más equilibrado el PMUS plantea una evolución progresiva del reparto modal a través de tres fases de transición, cada una con un conjunto de prioridades:

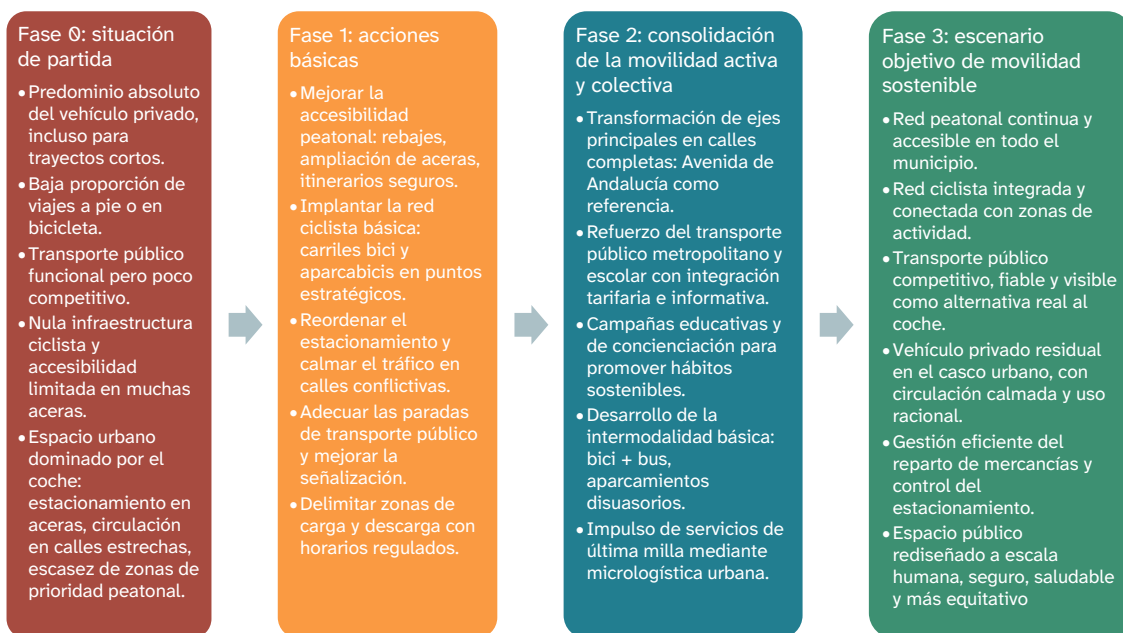


Figura 33. Evolución por fases del reparto modal

Fuente: Elaboración propia.






Líneas estratégicas del PMUS

Para alcanzar los objetivos definidos, se establecen seis grandes líneas estratégicas de actuación, coherentes con las propuestas del análisis DAFO-CAME:

- Fomento de la movilidad activa (peatonal y ciclista):** revalorización del caminar y del uso de la bicicleta como modos prioritarios, mediante la mejora del espacio urbano, itinerarios seguros, accesibles y conectados.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	65/123



-  **Mejora y promoción del transporte público:** revisión, adecuación y visibilización del transporte metropolitano y escolar, mejorando el entorno de las paradas y fomentando su uso mediante campañas y digitalización.
-  **Gestión del tráfico y del vehículo privado:** regulación del aparcamiento, calmado de tráfico, eliminación del estacionamiento indebido y control del acceso motorizado en zonas sensibles.
-  **Planificación del reparto de mercancías y logística urbana:** creación de zonas de carga y descarga reguladas, impulso de la micrologística y adecuación de horarios y espacios compatibles con la vida urbana.
-  **Educación, comunicación y participación ciudadana:** programas de sensibilización y educación vial, con especial atención a escolares y colectivos vulnerables, para reforzar la transición hacia una movilidad responsable y segura.
-  **Infraestructura e intermodalidad sostenible:** desarrollo de soluciones que integren modos (bici + bus, aparcamiento disuasorio, red peatonal) y faciliten una movilidad fluida, conectada y eficiente.

3.2. Nuevo modelo de ciudad

La movilidad y la accesibilidad de personas y mercancías se han convertido en un reto clave para cualquier municipio, independientemente de su tamaño. En las últimas décadas, hemos asistido a una transformación profunda de los hábitos de desplazamiento: **el uso del vehículo privado se ha generalizado de forma acelerada**, lo que ha dado lugar a un **fuerte incremento en el número de desplazamientos motorizados** por persona y día, y a una **elevada tasa de motorización**.

Este **modelo de movilidad centrado en el coche** presenta múltiples consecuencias negativas: un elevado consumo energético, un aumento de las emisiones contaminantes, mayor ruido urbano, ocupación desmesurada del espacio público y un entorno más inseguro para la ciudadanía. El vehículo privado, por su ineficiencia y por el espacio que requiere, se ha convertido en un elemento disonante dentro de un entorno urbano que debería priorizar la convivencia, la salud y la sostenibilidad.

Según estimaciones de organismos internacionales, el tráfico rodado es responsable de hasta el 70% de la contaminación del aire en entornos urbanos. A esto se suman los compromisos europeos en materia de descarbonización, que obligan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para el año 2030 respecto a los niveles de 1990. Por tanto, **el cambio hacia un modelo de movilidad más sostenible no solo es deseable, sino también ineludible**.

En el caso concreto de **Aznalcóllar**, nos encontramos ante un municipio compacto y de dimensión contenida. Esta configuración, a priori muy favorable para la movilidad activa, contrasta con la actual distribución del espacio público y de las preferencias de movilidad, que todavía concede un claro protagonismo al vehículo privado, incluso para desplazamientos muy cortos.

Además, la mayoría de los equipamientos —centros educativos, administrativos, sanitarios y comercios— se encuentran relativamente próximos entre sí, lo que refuerza el potencial de caminar o utilizar modos alternativos como la bicicleta o el transporte público. No obstante, diversos obstáculos limitan actualmente esa transición: aceras estrechas o en mal estado, discontinuidades peatonales, ausencia de infraestructura ciclista, ocupación indebida del espacio público y falta de espacios de sombra que desincentivan el paseo cotidiano, especialmente en días de altas temperaturas.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	66/123



Por todo ello, resulta prioritario **reformular el modelo urbano de Aznalcóllar**, desde una lógica de proximidad y escala humana, en la que el peatón recupere el centro de la escena urbana. Esto implica adoptar una nueva estrategia de diseño y gestión del espacio público que priorice los desplazamientos a pie, mejore la accesibilidad universal y favorezca la convivencia armónica entre modos.

La transformación pasa por avanzar hacia un municipio **más caminable, seguro, accesible y saludable**, en el que los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte colectivo no sean la excepción, sino la opción preferente. Dado el tamaño de Aznalcóllar, con distancias que raramente superan los 20 minutos a pie entre cualquier origen y destino, esta evolución no solo es factible, sino que puede convertirse en un elemento diferenciador y de calidad de vida para sus habitantes.

Adoptar un nuevo modelo de movilidad no solo implica construir nuevas infraestructuras o cambiar normas de circulación. Supone, ante todo, **replantear el modo en que entendemos y gestionamos el espacio público**, y asumir colectivamente que el reparto actual no siempre responde a las verdaderas necesidades de la mayoría. Para ayudar a cimentar este enfoque, es necesario abordar algunas ideas clave.

3.2.1. Ideas clave para mejorar la movilidad en Aznalcóllar






¿Quién utiliza realmente el coche?

Aunque existe la percepción generalizada de que el automóvil debe ser el medio de transporte por excelencia, lo cierto es que **su uso está concentrado en un perfil muy específico**: personas de mediana edad, preferentemente hombres, con capacidad económica y disponibilidad horaria. Por el contrario, amplios sectores de la población —como niños, personas mayores, mujeres, adolescentes o personas sin carné— **dependen de la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público** para sus desplazamientos cotidianos.

En un municipio compacto como Aznalcóllar, donde las distancias son asumibles a pie y donde muchos desplazamientos tienen carácter intraurbano, **no resulta lógico ni justo que la mayor parte del espacio urbano se reserve al vehículo privado**, cuando en realidad sólo una parte de la población puede y suele utilizarlo.

¿A quién beneficia la movilidad sostenible?

Los beneficios de una movilidad sostenible son múltiples y afectan tanto **de forma directa como indirecta** a la ciudadanía. De forma directa, las personas que caminan, se desplazan en bicicleta o utilizan el transporte público ven **mejoradas sus condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad**. Sin embargo, los beneficios indirectos son aún más amplios y afectan al conjunto del municipio:

-  **Mejora de la calidad del aire y reducción de ruidos**, con impactos positivos sobre la salud de toda la población.
-  **Disminución del riesgo de accidentes**, especialmente en entornos escolares y zonas de convivencia.
-  **Reactivación económica del comercio local**, gracias a un espacio urbano más amable, accesible y transitado.
-  **Menor gasto público en infraestructuras**, ya que las medidas de movilidad sostenible suelen requerir menor inversión que aquellas centradas en la ampliación de la red viaria.
-  **Equidad y accesibilidad universal**, al favorecer a colectivos que, hasta ahora, han sido invisibilizados por el modelo centrado en el coche.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	67/123



En definitiva, **la movilidad sostenible no es una propuesta para unos pocos, sino una mejora para el conjunto del municipio.**

Cuando se aplican bien, las medidas de movilidad sostenible funcionan



La experiencia en múltiples municipios, tanto grandes como pequeños, ha demostrado que **la implantación de medidas de movilidad sostenible bien planificadas genera resultados positivos y duraderos.** Aunque es normal que existan resistencias iniciales al cambio —sobre todo cuando se modifican hábitos arraigados—, el tiempo demuestra que estas medidas no solo mejoran la movilidad, sino que también transforman positivamente la percepción ciudadana del espacio público.

En contextos como el de Aznalcóllar, estas transformaciones requieren **visión estratégica, sensibilidad con las necesidades de la población y una firme voluntad política**, especialmente en las primeras fases del proceso. Pero los beneficios a medio y largo plazo —tanto sociales como económicos, ambientales y sanitarios— justifican ampliamente este cambio de modelo.

Por ello, avanzar hacia una movilidad más sostenible, equitativa y centrada en las personas **no es solo una opción deseable, sino una necesidad urgente para el presente y el futuro de Aznalcóllar.**

3.2.2. *Hacia un modelo de movilidad más sostenible*

El diseño de un sistema de movilidad sostenible para Aznalcóllar parte de **dos premisas fundamentales**:

-  **La mejora del comportamiento energético del sistema de movilidad**, lo que implica reducir el consumo de energía primaria asociado a los desplazamientos. Este objetivo debe abordarse desde la planificación urbana y territorial, favoreciendo la cercanía entre los usos del suelo y aplicando criterios de proximidad en la gestión del día a día. Si bien parte de este reto trasciende las competencias directas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), sí puede y debe orientar medidas concretas hacia una gestión más eficiente de la demanda.
-  **La mejora de la habitabilidad y la calidad ambiental del espacio urbano**, mediante la promoción de modos de transporte eficientes en consumo de energía y uso del espacio (caminar, bicicleta y transporte público) y la reducción progresiva de la dependencia del vehículo privado, actualmente el modo más ineficiente.

Bajo estas premisas, se establecen **cuatro ejes fundamentales** sobre los que se debe construir un nuevo modelo de movilidad:

Reducción de la necesidad de movilidad mediante la creación de proximidad

Aznalcóllar cuenta con una estructura urbana compacta y una alta concentración de equipamientos básicos en el núcleo urbano. Esta configuración debe aprovecharse para **fomentar desplazamientos a pie o en bicicleta**, reduciendo así la necesidad de uso del vehículo motorizado. Para ello, será clave coordinar las estrategias de movilidad con las de ordenación urbanística, evitando procesos de dispersión o crecimiento urbano mal conectado.

Fomento de los modos más eficientes: caminar y pedalear

Los desplazamientos a pie y en bicicleta son los más sostenibles desde el punto de vista energético, económico y ambiental. Se debe actuar con decisión para **mejorar la calidad y continuidad de la red peatonal**, suprimir barreras físicas y funcionales, e implantar una red básica de movilidad ciclista (calles ciclables, señalización,

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	68/123



aparcamientos seguros...). La baja motorización de algunos sectores de la población (infancia, personas mayores o con discapacidad) refuerza la urgencia de estas medidas.

Limitación del tráfico motorizado y promoción de alternativas

Es necesario establecer medidas que **disuadan el uso indiscriminado del coche para trayectos cortos**, sin penalizar a quienes realmente dependen de él. Para ello, se impulsarán estrategias como la **gestión del aparcamiento**, la **reducción de la velocidad** (zonas 30 y 20), y el rediseño de calles que limiten el tráfico de paso. Estas acciones se deben complementar con campañas de sensibilización y alternativas viables de transporte público o compartido.

Rediseño del espacio público con prioridad peatonal

No basta con restringir el tráfico: **el espacio público debe ser transformado activamente** para dar prioridad a quienes caminan, pedalean o utilizan el transporte público. El diseño urbano debe generar espacios accesibles, confortables y seguros, donde sea agradable permanecer y moverse sin necesidad de coche. Esto incluye ensanchamiento de aceras, pasos elevados, sombras, mobiliario accesible y continuidad en las rutas principales.

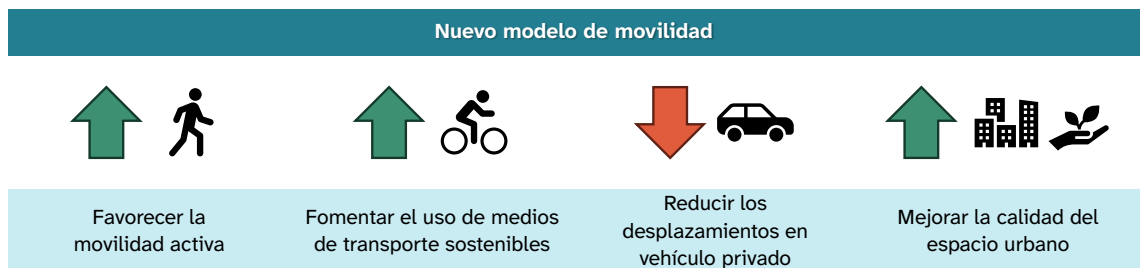
3.2.3. Un modelo para Aznalcóllar: menos tráfico, más calidad urbana

En el caso concreto de Aznalcóllar, la transformación del modelo de movilidad debe estar ligada a dos vectores principales:

- Por un lado, **la necesidad de descargar el centro urbano del tráfico pesado y del tránsito motorizado innecesario**. Esto pasa por reordenar la circulación con criterios de movilidad de bajas emisiones, recuperando el eje central del municipio como espacio de convivencia, más amable para peatones y ciclistas.
- Por otro lado, la **creación de itinerarios seguros, cómodos y accesibles** que permitan moverse a pie o en bicicleta entre los principales puntos de interés del municipio: centros educativos, sanitarios, instalaciones deportivas, parques y áreas comerciales.

Estas medidas deben acompañarse de la **implantación progresiva de calles con prioridad peatonal o compartida**, la habilitación de puntos de amarre para bicicletas, la creación de zonas de carga y descarga reguladas, y una revisión integral del sistema de aparcamiento.

A largo plazo, todo ello permitirá **ganar espacio para las personas**, mejorar la calidad ambiental del municipio y reforzar la cohesión social, al construir un modelo más inclusivo y sostenible. En definitiva, se trata de evolucionar desde una lógica de circulación a una lógica de **habitabilidad**, donde la movilidad no sea un fin en sí misma, sino una herramienta al servicio de un pueblo más vivo, accesible y saludable.



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	69/123



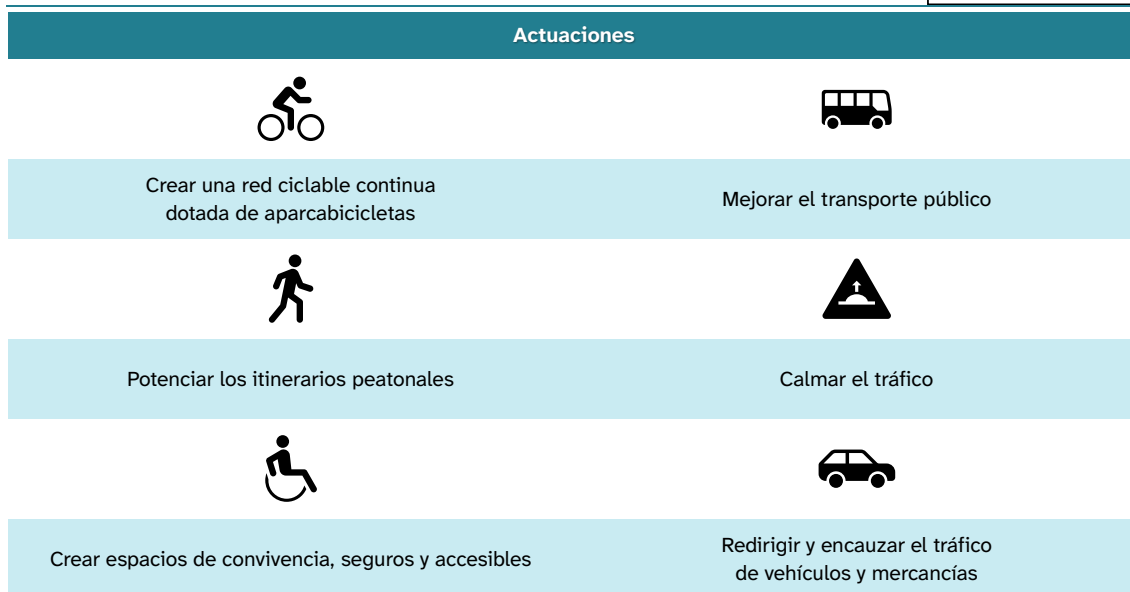


Figura 34. Nuevo modelo de ciudad.

Fuente: Elaboración propia.

3.3. Programas de actuación

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

Programa	Medida	Descripción
1. Alternativas de movilidad sostenible	1.1.	Red de caminos escolares seguros
	1.2.	Creación del plano Pasominuto en el municipio
	1.3.	Red de Carriles Bici y Aparcabicicletas
	1.4.	Puntos de recarga de vehículos eléctricos
	1.5.	Uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales y en la DUM
	1.6.	Ayudas y bonificaciones a vehículos limpios
2. Potenciación del transporte público	2.1.	Modificación y mejora del transporte público metropolitano y suburbano
	2.2.	Integración tecnológica, tarifaria y multimodal del transporte público
	2.3.	Creación de nuevos servicios de autobús lanzadera
	2.4.	Implantación de servicios de micromovilidad a la demanda
	2.5.	Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público
3. Mejora del espacio urbano y ciudadano	3.1.	Mejora del estacionamiento
	3.2.	Acondicionamiento y potenciación de itinerarios peatonales
	3.3.	Plan de señalización urbana de orientación
	3.4.	Plan de Accesibilidad Universal
	3.5.	Regulación de la velocidad y calmado de tráfico en el viario urbano
4. Ordenación del tráfico	4.1.	Reordenación del tráfico en los accesos al municipio
	4.2.	Reordenación del tráfico en la travesía principal/avenidas principales
	5.1.	Regulación de la carga y descarga
	5.2.	Ordenanza municipal de carga y descarga















Programa	Medida	Descripción
5. Circulación y distribución de mercancías	5.3.	Estrategia logística de última milla sostenible
	6.1.	Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento
6. Fomento de una movilidad más sostenible	6.2.	Campaña de concienciación y educación para adquirir hábitos de movilidad sostenible
	6.3.	Ordenanza municipal sobre movilidad sostenible
	6.4.	Plan de movilidad colaborativa
	6.5.	Plan de seguridad vial
	6.6.	Estrategia de movilidad obligada sostenible

Tabla 9. Programas y medidas del presente PMUS.

Fuente: Elaboración propia

El éxito del PMUS radica en que se lleven a cabo las medidas que se plantean, pues para que cada una de esas medidas consigan los objetivos perseguidos, depende en gran medida de que se desarrollen las demás.

Programa 1 : Alternativas de movilidad sostenible

Medida 1.1.		Red de Caminos Escolares Seguros
Línea estratégica	 Alternativas de movilidad sostenible  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Fomento de una movilidad más sostenible	
Objetivos	 Incrementar los desplazamientos a pie  Disminuir los desplazamientos en vehículo privado  Fomentar la movilidad peatonal, para ir al/volver del 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	
Indicadores	 % Niños que llegan al cole andando y en bici  % Jóvenes que llegan al instituto andando y en bicicleta  Número de rutas "Caminando al Cole"  Número de rutas "En Bici al Insti"	
Descripción	<p>El futuro debe construirse a partir de los jóvenes, y lo mismo se aplica al futuro de la movilidad. Pero la movilidad de los jóvenes es extremadamente insostenible; en todas las ciudades e incluso en todos los pueblos pequeños, la entrada y la salida de la escuela es motivo de atasco: hasta un 10% de los desplazamientos que colapsan nuestras ciudades y nuestros pulmones es para ir al colegio.</p> <p>Existen varias propuestas para fomentar la movilidad sostenible a partir desde los desplazamientos de los niños. Una de las soluciones, probadas durante décadas en muchos países europeos, es el acompañamiento organizado a pie o en bicicleta en las rutas hogar-escuela, Caminos Escolares Seguros, los llamados Pedibus y Bicibus.</p> <p>Al mismo tiempo, se propone llevar a cabo actuaciones generales de protección en los entornos de los centros escolares, como la prohibición del aparcamiento de vehículos en el interior de los centros, la protección del entorno escolar a través de diseños que permitan identificar de forma clara las entradas de los colegios y los itinerarios de acceso a los mismos, la reducción de la velocidad en el entorno de los centros, etc.</p>	
Acciones/fases	<p>Acción 1.1.1. Caminando al Cole</p> <p>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, pero el abanico de complementos para un pedibus es amplio. 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</p>	

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	71/123



Medida 1.1.

Red de Caminos Escolares Seguros

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. Un pedibús 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, es decir, 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.

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. El ámbito cercano al colegio debe contar con niveles de accesibilidad y seguridad vial máximos tales como reductores de velocidad en las calles, vallas de protección, señalización que indique la cercanía del colegio, regulación específica de calmado del tráfico con reducción de la velocidad a 20 o incluso 10 km/h, gestión del aparcamiento, implementación de políticas de aumento de las áreas estanciales y peatonales, etc.

Es fundamental hacer una Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible, Medida 6.2, vinculada a esta medida, para destacar dichas ventajas y conseguir el apoyo de las familias.

Acción 1.1.2. En bici al Instituto

Esta medida está enfocada a los jóvenes que acuden al instituto desde zonas más alejadas del centro urbano. Para que la medida funcione, debe estar formada por un grupo de estudiantes que van y vienen de la escuela en bicicleta, a través de rutas preestablecidas, seguras, marcadas por escrito en el suelo y fácilmente identificables por niños y automovilistas, y también con paradas terminales e intermedias adecuadas, indicando con letreros los horarios de salida y llegada para hacer más divertida la experiencia.

Tanto el proceso de diseño de los itinerarios como el propio tiempo de desplazamiento puede ser empleados para generar refuerzos educativos positivos, desde la seguridad vial, la movilidad activa o la preocupación por el medio ambiente hasta la generación de valores como la generosidad, el compañerismo, la cooperación, el trabajo en equipo, la creatividad, el cuidado hacia los demás, igualdad entre hombres y mujeres, introducción de la perspectiva de género en el diseño urbano, etc.









Es fundamental hacer una Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible, Medida 6.2, vinculada a esta medida, para destacar dichas ventajas y conseguir el apoyo de las familias.

Plazo Fase 1: Corto plazo

Presupuesto Señalización horizontal y vertical de los caminos escolares: 5.000 €

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	72/123



Medida 1.1. Red de Caminos Escolares Seguros	
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento: áreas competentes en Urbanismo, Movilidad, Servicios Municipales y Educación  Policía Local  Centros Educativos  Asociaciones de madres y padres de alumnos (AMPAS)
Observaciones	<p>Se recomienda revisar recursos educativos de la Dirección General de Tráfico, como son:</p> <ul style="list-style-type: none">  Programa educativo para usuarios de la bicicleta  Movilidad sostenible y segura (Materia Libre Configuración ESO) <p>Otra bibliografía de consulta:</p> <ul style="list-style-type: none">  http://www.caminoescolarseguro.com/  https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-yseminarios/stars/stars.aspx

















Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	73/123



Medida 1.2. Creación del plano Pasominuto en el municipio	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Alternativas de movilidad sostenible Fomento de una movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Incrementar los desplazamientos a pie Disminuir los desplazamientos en vehículo privado Mejorar la imagen del municipio
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> % Aumento de la movilidad a pie Disminución de la movilidad en vehículo privado Nº de flyers repartidos Nº anuncios de prensa y redes sociales
Descripción	<p>El Plano Pasominuto es una medida que actualmente están llevando a cabo numerosas ciudades, independientemente de su número de habitantes. El objetivo principal de esta medida es incentivar los desplazamientos a pie. Las claves del Pasominuto son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es un mapa o plano que mide las distancias a pie y los tiempos medios que se tarda en recorrerlas Sirve para impulsar la movilidad a pie Beneficios: Promociona la salud, reduce humos y ruidos, la mayor cultura de caminar, mayor seguridad vial <p>Existen diferentes experiencias, tanto nacionales como internacionales: El pasominuto de Pontevedra (expresa los itinerarios en tiempos, pasos y calorías); el biciminuto de A Coruña (establece itinerarios y tiempos medios para recorrerlos en bicicleta); el metrominuto escolar de Málaga (plano peatonal radial con el centro escolar como epicentro).</p>
Acciones/fases	<p>Las diferentes acciones que desarrollar se resumen en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Contenido del plano: Revisar los itinerarios marcados, de manera que se genere una RED de itinerarios peatonales Presentación del plano: Se recomienda que el plano incorpore una pequeña explicación o presentación de este. Por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> “Distancias y tiempos caminando por Aznalcóllar: <ul style="list-style-type: none"> Los tiempos aproximados han sido calculados sobre la base de 5km/h de media. Fíjate en el color del trayecto, en la distancia y el tiempo que aproximadamente te llevará recorrerlo. Las distancias reales entre los puntos están señaladas en número. Las líneas no son proporcionales.” Leyenda: Puede ser moderna y visual, al igual que ocurre con los iconos utilizados en las distintas zonas de interés. Elementos singulares: Los parques o plazas pueden ir con un sombreado para hacerlas más visuales. Los elementos singulares, como puntos de interés turístico o representativos de la ciudad, suelen llevar un icono propio y siempre con el mismo formato. Itinerarios: Distancia y tiempo de recorrido: Los itinerarios deben llevar la distancia y el tiempo de recorrido del mismo color que su itinerario, ya que facilita su lectura. 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, paradas de autobús y/o marquesinas, cartelería, anuncios en prensa y redes sociales, etc.
Plazo	Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	6.000 €
Agentes implicados	Ayuntamiento: áreas competentes en Urbanismo y Movilidad

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	74/123



Medida 1.3. Red de Carriles Bici y Aparcabicicletas	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Alternativas de movilidad sostenible  Potenciación del transporte  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Fomento de una movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Incrementar los desplazamientos en bicicleta para fomentar la movilidad activa  Disminuir los desplazamientos en vehículo privado  Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos  Creación de infraestructura ciclista  Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  % Aumento de la movilidad en bicicleta  Inventario ocupación de los aparcabicicletas  m2 de superficie carril bici
Descripción	<p>La medida consiste en el desarrollo e implantación de una red continua, segura y funcional de carriles bici que conecte los principales núcleos residenciales, centros educativos, zonas comerciales y equipamientos públicos de la ciudad. Esta red priorizará la segregación del tráfico motorizado y el diseño de itinerarios cómodos y accesibles para personas de todas las edades y condiciones físicas, fomentando un uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte. Complementariamente, se instalarán aparcabicicletas en puntos estratégicos como estaciones de transporte público, edificios administrativos, centros escolares y zonas de ocio, garantizando su visibilidad, accesibilidad y seguridad. Se priorizarán modelos de aparcabicicletas cubiertos o con sistemas de anclaje seguro, adaptados a largas y cortas estancias.</p> <p>Con esta medida se busca fomentar la movilidad activa, reducir el uso del vehículo privado motorizado, mejorar la calidad del aire y disminuir la congestión urbana. Además, se promoverá un cambio modal sostenible en los desplazamientos cotidianos, contribuyendo a una ciudad más saludable, eficiente y equitativa. En muy poco tiempo, la micromovilidad ha asumido un papel fundamental en la manera de desplazarse en las ciudades, impulsando hasta cambios en la legislación.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 1.3.1. Rehabilitación de la red ciclista existente</p> <p>Se llevará a cabo una auditoría técnica de la red de carriles bici actual para detectar deficiencias tales como baches, desgaste de señalización horizontal, interrupciones del trazado, elementos mal integrados o geometrías inadecuadas. A partir de este diagnóstico, se acometerán labores de mantenimiento y mejora que garanticen condiciones seguras y accesibles, sentando las bases para su futura ampliación.</p> <p>Acción 1.3.2. Ampliación y conexión de la red ciclista</p> <p>Se desarrollará una red mallada y continua de carriles bici que permita recorrer el municipio en bicicleta sin interrupciones, conectando áreas residenciales, equipamientos públicos y centros de actividad económica. Para ello, se consideran las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">  Ejes estructurantes: implantación de corredores principales Este-Oeste y Norte-Sur, tanto a nivel municipal como supramunicipal, que aseguren la conexión interna y la vinculación con municipios colindantes.  Tramos complementarios y radiales: desarrollo de conexiones perpendiculares a los ejes estructurantes, garantizando la accesibilidad desde barrios o urbanizaciones.  Cierre de tramos inconexos: intervenciones puntuales para completar secciones faltantes y eliminar puntos de discontinuidad en la red actual.  Tratamientos provisionales: en zonas donde no sea posible la segregación física inmediata, se podrán aplicar soluciones temporales como ciclovías compartidas con velocidad limitada a 30 km/h, hasta que se den las condiciones para ejecutar la infraestructura definitiva. <p>Acción 1.3.3. Instalación de aparcabicicletas</p> <p>Se instalarán al menos 20 nuevos aparcabicicletas en localizaciones estratégicas como centros educativos, instalaciones deportivas, centros sanitarios, estaciones de transporte público o zonas comerciales, priorizando aquellos espacios donde actualmente no existan. Se recomienda el uso de soportes tipo U invertida, por su robustez y facilidad de uso, que permiten asegurar el cuadro y ambas ruedas con doble antirrobo. Estos elementos serán preferiblemente cubiertos o ubicados en zonas con buena visibilidad, y se garantizará su accesibilidad universal.</p> <p>Acción 1.3.4. Plan de comunicación y fomento de la bicicleta</p> <p>Se pondrá en marcha un plan integral de comunicación centrado en tres ejes:</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	75/123



Medida 1.3. Red de Carriles Bici y Aparcabicicletas	
	<p> Educación: Campañas dirigidas a concienciar sobre los beneficios de la movilidad ciclista y a fomentar el respeto y la convivencia entre modos de transporte.</p> <p> Divulgación: Información clara y accesible sobre la red ciclista, su funcionamiento, normas de uso y mejoras implementadas.</p> <p> Fomento e incentivos: Acciones promocionales como premios al uso habitual de la bicicleta, rutas ciclistas guiadas, o integración de la bicicleta en eventos locales, orientadas a incentivar un cambio modal sostenible.</p>
Plazo	<p>Medida 1.3.1 - Fase 1: Corto plazo</p> <p>Medida 1.3.2 - Fase 2: Medio plazo</p> <p>Medida 1.3.3 - Fase 1: Corto plazo</p> <p>Medida 1.3.4 - Fase 2: Medio plazo</p>
Presupuesto	<p>Medida 1.3.1 - 100.000 €</p> <p>Medida 1.3.2 - 900.000 €</p> <p>Medida 1.3.3 - 6.000 €</p> <p>Medida 1.3.4 - 5.000 €</p>
Agentes implicados	<p> Ayuntamiento: áreas competentes en Urbanismo, Movilidad, Servicios Municipales y Educación</p> <p> Policía Local</p> <p> Junta de Andalucía</p>
Observaciones	<p>Fuentes o documentos de interés:</p> <p> Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020.</p> <p> Estratégica estatal por la bicicleta, 2019.</p> <p> Como medida de fomento de la movilidad ciclista, se propone en la Medida 1.5 la adquisición de bicicletas eléctricas por parte del Ayuntamiento para el desplazamiento de su personal o incluso de la policía local.</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	76/123



Medida 1.4. Puntos de recarga de vehículos eléctricos	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Alternativas de movilidad sostenible Fomento de una movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el uso de energías limpias y renovables Aumentar el número de vehículos privados de bajas emisiones Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico Mejorar la imagen del municipio
Indicadores	Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos implantados
Descripción	<p>La medida consiste en el despliegue progresivo de una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables, con el objetivo de favorecer la adopción de tecnologías de movilidad más limpias. La falta de infraestructuras adecuadas representa actualmente una barrera para la expansión de este tipo de vehículos. Con esta actuación, se pretende garantizar una cobertura territorial básica y adecuada a la demanda, facilitando la recarga en espacios públicos estratégicos y de alta rotación.</p> <p>La red combinará diferentes tipos de recarga (lenta, semirrápida y rápida), adaptándose a los distintos perfiles de uso, desde estacionamientos prolongados hasta necesidades de recarga inmediata. La visibilidad de estos puntos servirá también como elemento de concienciación y ejemplo institucional, impulsando un cambio modal hacia formas de movilidad más sostenibles tanto en el ámbito privado como empresarial.</p> <p>Esta medida, junto con la progresiva electrificación de la flota municipal y la colaboración con agentes privados, permitirá reducir las emisiones contaminantes (CO₂, NO₂, partículas), mejorar la calidad del aire y reforzar el compromiso del municipio con los objetivos de neutralidad climática y eficiencia energética.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 1.4.1. Diagnóstico de la situación actual y planificación estratégica Se realizará un inventario actualizado de los puntos de recarga existentes en el municipio (si los hubiera), su tipología, capacidad y localización, así como un análisis de la demanda potencial de recarga en base a factores como el parque de vehículos eléctricos, los hábitos de movilidad y los usos del suelo. A partir de este diagnóstico, se definirá un plan de implantación progresiva que asegure cobertura territorial y respuesta a diferentes necesidades de carga.</p> <p>Acción 1.4.2. Implantación de nuevos puntos de recarga El Ayuntamiento promoverá la instalación de nuevos puntos de recarga para vehículos eléctricos en espacios públicos estratégicos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aparcamientos municipales Áreas próximas a edificios administrativos, centros de salud, zonas deportivas o culturales Entornos comerciales o estaciones de transporte público <p>Se incluirán distintos tipos de estaciones para atender la diversidad de usuarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> Carga lenta (AC, hasta 7,4 kW): ideales para estacionamientos prolongados (zonas residenciales, parkings disuasorios). Carga semirrápida (AC, 11-22 kW): para ubicaciones de rotación media (zonas comerciales, centros de ocio). Carga rápida (DC, 50 kW o más): orientadas a necesidades de recarga inmediata en corredores o zonas de alta demanda. <p>Acción 1.4.3. Ejemplaridad institucional y colaboración público-privada El Ayuntamiento liderará con el ejemplo, electrificando progresivamente su propia flota municipal y dotando sus instalaciones de puntos de recarga. Además, se incentivará la participación del sector privado mediante convenios, subvenciones o cesión de espacios, con el fin de ampliar la cobertura y compartir los costes de inversión y mantenimiento.</p> <p>Acción 1.4.4. Visibilidad, señalización y accesibilidad Los puntos de recarga estarán correctamente señalizados tanto en vía pública como en plataformas digitales (aplicaciones de movilidad, mapas municipales, etc.) para garantizar su fácil localización por parte de la ciudadanía. Se prestará especial atención a su accesibilidad física, condiciones de seguridad y disponibilidad 24/7 cuando sea posible.</p>
Plazo	Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	100.000 €
Agentes implicados	Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad y Medio Ambiente.
Observaciones	Esta medida es necesaria para Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la DUM (Medida 1.5).

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	77/123



Medida 1.5. Uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales y en la DUM	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Alternativas de movilidad sostenible Circulación y distribución de mercancías Fomento de una movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> 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 del municipio
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Número de vehículos privados eléctricos/número total de vehículos N° Empresas de reparto de mercancías que utilizan vehículos alternativos para la DUM (distribución urbana de mercancías) Número de vehículos CERO o ECO/número total de vehículos para la DUM
Descripción	<p>La medida tiene como objetivo promover la movilidad sostenible desde la propia administración local, mediante la renovación progresiva de la flota municipal con vehículos eléctricos e híbridos, así como el impulso del uso de modos eléctricos en la distribución urbana de mercancías (DUM). Esta transición permitirá retirar vehículos antiguos y contaminantes, reduciendo significativamente las emisiones de CO₂, NO₂ y partículas, así como el ruido urbano. La administración local ejercerá un papel ejemplificador, mostrando su compromiso con la descarbonización del transporte y sirviendo de referencia para el resto de los actores sociales, tanto empresas como particulares. La electrificación de la flota municipal también permite mejorar la eficiencia económica del parque móvil en términos de consumo, mantenimiento y vida útil, a la vez que se promueve una movilidad activa y segura con la incorporación de bicicletas eléctricas compartidas para desplazamientos internos del personal municipal.</p> <p>Asimismo, se establecerán incentivos y colaboraciones con operadores logísticos y empresas del sector turístico y comercial, fomentando el uso de vehículos eléctricos en la última milla y promoviendo modelos de distribución más sostenibles y compatibles con zonas de bajas emisiones.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 1.5.1. Renovación de la flota municipal y contratos de servicios públicos</p> <p>La primera actuación dentro de esta medida pasa por la renovación progresiva del parque móvil municipal, integrando vehículos eléctricos en sustitución de los modelos diésel o gasolina más antiguos. Esta renovación debe articularse a través de una política de compra pública responsable, incorporando criterios medioambientales en los pliegos de contratación y en las bases de licitación de todos aquellos servicios municipales que impliquen el uso de vehículos. Tanto si se trata de adquisición directa como de modalidades alternativas como el renting o el leasing, los contratos deben contemplar de forma explícita la necesidad de reducir el impacto ambiental de la flota.</p> <p>Acción 1.5.2. Adquisición de bicicletas eléctricas para uso interno</p> <p>En paralelo, se plantea la incorporación de bicicletas eléctricas como parte del parque móvil, habilitando un servicio interno de bicicletas compartidas destinado al uso de personal técnico, administrativo y, en su caso, de cuerpos de seguridad o servicios de inspección municipal. Este tipo de solución no solo ofrece una alternativa libre de emisiones para desplazamientos cortos, sino que contribuye a visibilizar el compromiso del Ayuntamiento con la movilidad activa y saludable. Para su funcionamiento adecuado, será necesario habilitar puntos de recarga y espacios de estacionamiento seguros en edificios y dependencias municipales.</p> <p>Acción 1.5.3. Acuerdos y programa de incentivos para la DUM</p> <p>Finalmente, se prevé el impulso de acuerdos con operadores logísticos y empresas locales, especialmente aquellas dedicadas al reparto de mercancías en el entorno urbano o al transporte turístico. A través de un programa de incentivos, que puede adoptar diversas formas (subvenciones, exenciones fiscales, prioridad de acceso o de estacionamiento), se favorecerá el uso de vehículos eléctricos o de carga ligera en la última milla. Esta colaboración público-privada permitirá extender el modelo de movilidad sostenible más allá del ámbito institucional, reforzando su impacto positivo sobre la calidad del aire, el confort urbano y la eficiencia logística en zonas sensibles del municipio.</p>
Plazo	Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	<p>40.000 €</p> <p>Para la renovación de la flota de coches municipal se recomienda la adquisición de vehículos eléctricos en régimen de renting, cuyo precio se estima en torno a los 600 €/mes y coche, para un turismo de gama media, e incluye todos los servicios de mantenimiento. La adquisición de bicicletas supone una inversión de 1.800 €/bici.</p>
Agentes implicados	Ayuntamiento: áreas competentes en Medio Ambiente y Movilidad

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	78/123



Medida 1.5. Uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales y en la DUM	
Observaciones	Esta medida debe ir acompañada de la Medida 1.4. Establecer puntos de recarga de vehículos eléctricos

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	79/123















Medida 1.6. Ayudas y bonificaciones a los vehículos limpios	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Alternativas de movilidad sostenible Fomento de una movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la eficiencia energética y reducir la dependencia energética Reducción de emisiones de CO2 Fomentar la adquisición y uso de vehículos limpios
Indicadores	Número de vehículos limpios/parque de vehículos del municipio
Descripción	<p>Esta medida tiene como finalidad incentivar la adquisición y el uso de vehículos limpios y de bajas emisiones, especialmente eléctricos e híbridos enchufables, mediante la aplicación de ayudas económicas y bonificaciones fiscales a nivel local. Se busca así acelerar la transición hacia una movilidad más sostenible, reduciendo las emisiones contaminantes, el ruido urbano y la dependencia de combustibles fósiles.</p> <p>El programa propuesto contempla la implicación activa del Ayuntamiento, no solo mediante campañas informativas que faciliten la adopción de este tipo de vehículos, sino también a través de la modificación de ordenanzas fiscales que permitan aplicar bonificaciones o exenciones en tasas e impuestos municipales. Las principales líneas de actuación se centran en la bonificación del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, la reducción o eliminación del pago en zonas de estacionamiento regulado y, cuando sea aplicable, la exención del impuesto de matriculación en coordinación con los marcos normativos vigentes.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 1.6.1. Bonificación del impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM) Una de las herramientas más directas que tienen los ayuntamientos para fomentar el uso de vehículos sostenibles es la bonificación del IVTM. Se recomienda que las ordenanzas fiscales municipales incluyan una reducción significativa de este impuesto para vehículos con etiqueta ambiental "0 emisiones" o "ECO". La propuesta establece que los vehículos eléctricos puros, de hidrógeno o híbridos con elevada autonomía eléctrica puedan beneficiarse de hasta un 75% de bonificación, mientras que los híbridos enchufables con menor autonomía o aquellos propulsados por combustibles alternativos (como gas natural comprimido, gas licuado del petróleo o biogás) se acojan a una bonificación del 50%. Estas bonificaciones deberían enmarcarse en un sistema temporal revisable, que permita adaptarse a la evolución tecnológica y a la implantación local de este tipo de vehículos, manteniendo el equilibrio entre el fomento de la sostenibilidad y la viabilidad económica del municipio.</p> <p>Acción 1.6.2. Bonificación en las tarifas de estacionamiento regulado Con el objetivo de premiar el uso de vehículos no contaminantes y ofrecer ventajas prácticas a sus usuarios, se propone que los municipios apliquen reducciones o exenciones en las tarifas de estacionamiento regulado para este tipo de vehículos. En función de los criterios locales, los vehículos eléctricos podrían estacionar de forma gratuita o con tarifas reducidas en zonas de alta rotación. Para ello, será necesaria una revisión de la ordenanza fiscal reguladora del estacionamiento en vía pública, incorporando explícitamente esta ventaja para los vehículos limpios y asegurando su aplicación efectiva mediante sistemas de identificación y control apropiados.</p> <p>Acción 1.6.3. Exención del impuesto de matriculación Aunque la competencia sobre el impuesto de matriculación corresponde a niveles superiores de la administración, esta medida debe contemplarse como parte del paquete de incentivos para vehículos limpios. La legislación vigente ya prevé exenciones o reducciones del impuesto de matriculación para vehículos con emisiones inferiores a determinados umbrales de CO₂. Por tanto, desde el ámbito local, se propone realizar campañas informativas dirigidas a la ciudadanía para dar a conocer estas ventajas, facilitando el acceso a este tipo de vehículos a través de asesoramiento municipal o puntos de información específicos sobre ayudas y beneficios fiscales vinculados a la adquisición de vehículos de bajas emisiones.</p>
Plazo	Fase 3: Largo plazo
Presupuesto	Adquisición de vehículos limpios: sin determinar
Agentes implicados	Ayuntamiento: áreas competentes en Medio Ambiente, Movilidad y Hacienda

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	80/123



Programa 2 : Potenciación del transporte público

Medida 2.1. Modificación y Mejora del Transporte Público Metropolitano y/o Suburbano	
Línea estratégica	 Potenciación del transporte público  Alternativas de movilidad sostenible
Objetivos	 Mejorar la frecuencia y organización de las líneas  Fomento del uso del transporte público  Reducción del uso del vehículo privado
Indicadores	 % Reparto modal uso del transporte público  Frecuencia media de paso de las líneas de bus metropolitano  Frecuencia máxima de paso de las líneas de bus metropolitano
Descripción	<p>Esta medida persigue mejorar la calidad, regularidad y adecuación del servicio de transporte público interurbano o metropolitano en aquellos municipios que, a pesar de contar con una oferta amplia en número de líneas, presentan deficiencias en la frecuencia, la distribución horaria o la coherencia entre expediciones. En muchos casos, el servicio se encuentra descompensado a lo largo del día, con acumulación de salidas en determinadas franjas y largos periodos sin servicio, lo que genera barreras reales al uso cotidiano del transporte público por parte de la ciudadanía.</p> <p>En este contexto, la revisión de los servicios actuales se convierte en una oportunidad estratégica, especialmente en aquellos territorios donde las concesiones de transporte se encuentran próximas a su vencimiento o pendientes de revisión. La participación activa del Ayuntamiento en el diseño o actualización del nuevo mapa concesional permite garantizar que las necesidades locales se incorporen adecuadamente al modelo de movilidad regional, fortaleciendo la conectividad, reduciendo desigualdades territoriales y fomentando un uso más racional y eficiente de los recursos públicos.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 2.1.1. Análisis del estado actual del servicio y diagnóstico de ineficiencias El primer paso consiste en la redacción de un informe técnico que permita identificar de forma objetiva los principales déficits del servicio actual. Este análisis se centrará especialmente en la frecuencia de paso, la coincidencia horaria de expediciones, la cobertura territorial y la adecuación del servicio a las horas punta. A partir de este diagnóstico, se establecerá una primera propuesta de reorganización basada en las necesidades reales de la población usuaria y en la detección de los momentos críticos del servicio.</p> <p>Acción 2.1.2. Solicitud de revisión del modelo de servicio ante la administración competente Una vez elaborado el informe diagnóstico, el Ayuntamiento elevará formalmente una solicitud de estudio y reordenación del servicio de transporte público al organismo competente (consorcio de transportes, dirección general, etc.), incorporando la documentación justificativa y propuestas concretas de mejora. Esta acción es clave para iniciar un diálogo técnico y político con la administración titular del servicio.</p> <p>Acción 2.1.3. Negociación y seguimiento institucional para la inclusión en el nuevo mapa concesional El municipio debe implicarse activamente en los procesos de redacción o revisión del mapa concesional regional, con el objetivo de que sus propuestas queden recogidas desde la fase de planificación. Esto implica mantener reuniones de trabajo con los responsables autonómicos o consorciados, hacer seguimiento de los avances y defender técnicamente las necesidades locales en foros y procesos de participación.</p> <p>Acción 2.1.4. Aplicación de medidas de mejora transitorias sobre el servicio actual Paralelamente a la elaboración del nuevo marco concesional, se podrán implementar mejoras puntuales sobre el servicio vigente, como la redistribución de horarios, el ajuste de salidas para evitar solapamientos o el incremento de frecuencias en franjas de alta demanda. Estas actuaciones no requieren necesariamente la creación de nuevas líneas, sino una optimización de los recursos existentes.</p>
Plazo	Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	Sin coste
Agentes implicados	 Ayuntamiento: Alcaldía y áreas competentes en Movilidad  Consorcio de Transporte Metropolitano, si lo hubiera  Junta de Andalucía: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda  Operadores de transporte


Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	81/123



Medida 2.2. Integración tecnológica, tarifaria y multimodal del transporte público	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Simplificación del sistema tarifario mediante abonos únicos y medios prepago. Integración de la información de los servicios de transporte público en tiempo real. Interoperabilidad entre diferentes modos y operadores de transporte. Fomento del uso de datos abiertos (GTFS y GTFS-RT) para facilitar el desarrollo de aplicaciones y herramientas útiles para el usuario. Mejora de la experiencia del usuario en todo el ciclo de viaje (planificación, pago, trasbordos). Reducción de barreras tecnológicas para el uso del transporte público.
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Unificar y simplificar el sistema tarifario del transporte público en la zona de influencia Aumentar el uso del transporte público gracias a una experiencia de usuario más comprensible y cómoda Promover la intermodalidad con una oferta más coherente y sincronizada entre servicios Fomentar el desarrollo de herramientas digitales a través de la publicación de datos abiertos Reducir la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos Facilitar el acceso a la información del transporte en tiempo real, especialmente a jóvenes, personas mayores o visitantes
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Implantación un abono único interoperable o sistema de pago común Implantación de un MaaS N° de operadores que publican datos GTFS y GTFS-RT N° de usuarios que usan el sistema de abono integrado Nivel de satisfacción del usuario con la información y facilidad de uso del sistema Reducción del tiempo de espera al transporte público
Descripción	<p>La medida busca una transformación profunda en la manera en que la ciudadanía accede y utiliza el transporte público. En muchos casos, la dificultad para entender tarifas, recorridos y horarios disuade a potenciales usuarios. Esta medida persigue eliminar esas barreras con la implantación de un sistema de integración tarifaria, tecnológica y multimodal, que permita a cualquier persona moverse con facilidad entre distintos modos de transporte (autobús, cercanías, lanzaderas, etc.) usando un único abono, tarjeta o aplicación móvil.</p> <p>Además, se impulsará el uso de estándares de datos abiertos como GTFS (General Transit Feed Specification) y GTFS-RT (para datos en tiempo real), lo que permitirá que apps de movilidad puedan incorporar en sus plataformas información actualizada de horarios, frecuencias y posibles incidencias. Esta integración no solo beneficia a los usuarios finales, sino que también permite una mejor planificación y seguimiento del sistema por parte de las administraciones. En resumen, se trata de avanzar hacia un modelo de transporte público más transparente, accesible, conectado e intuitivo.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 2.2.1. Impulso del abono único y medios prepago integrados Una de las acciones clave será promover, en coordinación con otras administraciones y operadores, la creación de un sistema de abono único y medios prepago interoperables. Esto evitará que los usuarios tengan que pagar por separado o conocer múltiples tarifas.</p> <p>Acción 2.2.2. Publicación y estandarización de datos abiertos (GTFS y GTFS-RT) Se acompañará a los operadores y al propio Ayuntamiento en la generación y actualización periódica de datos en formato GTFS (estáticos) y GTFS-RT (en tiempo real). Esto permitirá alimentar aplicaciones móviles y plataformas tipo MaaS y plataformas web con información útil y fiable para el usuario final.</p> <p>Acción 2.2.3. Campaña de comunicación para usuarios y desarrolladores Se pondrán en marcha campañas para informar a la ciudadanía sobre los nuevos sistemas integrados y facilitar su uso. Paralelamente, se incentivará a desarrolladores y plataformas a utilizar los datos abiertos para generar nuevas herramientas digitales que mejoren la movilidad en el municipio.</p> <p>Acción 2.2.4. Monitorización y evaluación del sistema Se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el grado de utilización del sistema integrado, el acceso equitativo a la información y la mejora en la satisfacción del usuario, con posibilidad de realizar ajustes progresivos.</p>
Plazo	Fase 3: Largo plazo
Presupuesto	1.500 € (campañas de comunicación)
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none"> Ayuntamiento: Alcaldía y áreas competentes en Movilidad e Informática/Nuevas tecnologías Consorcio de Transporte Metropolitano, si lo hubiera Junta de Andalucía: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	82/123



Medida 2.2.	Integración tecnológica, tarifaria y multimodal del transporte público
	Operadores de transporte

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	83/123



Medida 2.3. Creación de nuevos servicios de autobús lanzadera	
Línea estratégica	Potenciación del transporte público Alternativas de movilidad sostenible
Objetivos	Acercamiento de servicios de transporte de alta frecuencia y capacidad al municipio Fomento del uso del transporte público Reducción del uso del vehículo privado
Indicadores	% viajes realizados en transporte público Número de viajeros del servicio de autobús lanzadera
Descripción	<p>La medida tiene como objetivo mejorar la conectividad entre áreas residenciales y grandes nodos de transporte mediante la puesta en marcha de servicios de autobús lanzadera. Estos servicios permiten que la población acceda con mayor facilidad a infraestructuras de transporte de alta capacidad y frecuencia, como líneas de tren de Cercanías o Regional, Metro, tranvía, tren-tram o sistemas BRT. De esta forma, se acortan los tiempos totales de viaje, se reduce la necesidad de utilizar el vehículo privado para acceder a estas redes y se mejora la eficiencia del conjunto del sistema de transporte.</p> <p>Los autobuses lanzadera actúan como una solución estratégica para resolver problemas de primera y última milla, especialmente en municipios donde no existe una conexión directa con servicios ferroviarios o de transporte rápido. Además, su implementación puede generar un efecto incentivador en el uso del transporte público, al facilitar la intermodalidad y garantizar la continuidad de los desplazamientos con tiempos y frecuencias razonables.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 2.3.1. Análisis de viabilidad y estudio de demanda potencial La primera actuación consiste en la elaboración de un estudio técnico que valore la demanda potencial del servicio lanzadera propuesto. Este análisis debe considerar tanto los patrones actuales de desplazamiento como el número estimado de posibles usuarios, la frecuencia óptima, el coste del servicio y la capacidad de integración con los horarios del modo de transporte al que se conecta. Este informe servirá como base para justificar la viabilidad operativa y económica del nuevo servicio.</p> <p>Acción 2.3.2. Formalización de la propuesta ante la administración competente Una vez redactado el estudio de demanda, el Ayuntamiento formalizará una solicitud ante la entidad competente en planificación del transporte público interurbano o metropolitano (consorcio o autoridad regional), solicitando la creación del nuevo servicio lanzadera. Esta solicitud deberá estar acompañada del informe técnico, argumentando tanto la necesidad como las oportunidades que el servicio ofrecería en términos de movilidad sostenible.</p> <p>Acción 2.3.3. Negociación y diálogo institucional para la puesta en marcha del servicio El siguiente paso es la apertura de un proceso de diálogo con la administración responsable del transporte público, con el fin de valorar posibles escenarios de implantación, financiación, itinerarios y coordinación con el resto de la red. Estas reuniones permitirán ajustar la propuesta inicial y explorar soluciones técnicas o económicas que faciliten la puesta en marcha del servicio.</p> <p>Acción 2.3.4. Seguimiento municipal y defensa del servicio en la planificación supramunicipal De forma paralela, el Ayuntamiento llevará a cabo un seguimiento activo del avance del expediente, participando en los procesos de planificación del nuevo mapa concesional de transporte público si está en fase de redacción. Esto permitirá incluir formalmente el servicio lanzadera como parte del nuevo diseño del sistema regional o metropolitano.</p> <p>Acción 2.3.5. Implantación operativa del servicio lanzadera Una vez superadas las fases técnicas y administrativas, se procederá a la puesta en marcha del nuevo servicio de autobús lanzadera. Su implementación deberá acompañarse de campañas informativas para dar a conocer los horarios, frecuencias y ventajas del servicio, así como de sistemas de monitorización que permitan evaluar su rendimiento y realizar ajustes si fuera necesario.</p>
Plazo	Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	Estudio de Demanda: 5.000 € Coste del contrato programa de puesta en funcionamiento del servicio lanzadera: 20.000 €/anuales (a asumir entre los diferentes actores implicados) si se implanta de forma externa a las concesiones vigentes; gratuito, si se incluye dentro de los costes e ingresos esperados del nuevo mapa concesional de transporte público de Andalucía
Agentes implicados	Ayuntamiento: Alcaldía y áreas competentes en Movilidad Consorcio de Transporte Metropolitano, si lo hubiera Junta de Andalucía: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Operadores de transporte

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	84/123



Medida 2.4. Implantación de servicios de micromovilidad a la demanda	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Potenciación del transporte público Facilitar el acceso al transporte público desde zonas más remotas. Promover la movilidad sostenible en desplazamientos de corta distancia. Aumentar la conectividad dentro del municipio y con núcleos de transporte intermodal. Reducir la dependencia del vehículo privado para la movilidad cotidiana. Nuevas tecnologías aplicadas a soluciones de movilidad
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Ofrecer un servicio eficiente de transporte de proximidad y última milla para personas. Garantizar el acceso a modos de transporte de mayor capacidad. Aumentar la equidad en el acceso al transporte, especialmente en zonas menos pobladas. Fomentar el uso compartido de vehículos. Reducir emisiones y mejorar la calidad del aire en el entorno urbano.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> N° de servicios solicitados y completados por semana/mes. Tiempo medio de espera y de recorrido de los desplazamientos realizados. Satisfacción de los usuarios con el servicio.
Descripción	<p>La medida plantea el diseño e implantación de un sistema de micromovilidad a la demanda para pasajeros, concebido como una solución flexible de transporte de última milla. El servicio cubrirá trayectos cortos y personalizados dentro del municipio o en sus inmediaciones, ofreciendo a los usuarios la posibilidad de conectar con estaciones, paradas de autobús, centros educativos, zonas comerciales o administrativas sin necesidad de usar su vehículo privado. Este sistema podrá operarse mediante vehículos tipo taxi o microbuses que funcionen bajo reserva previa a través de una app móvil o llamada telefónica. Así se garantiza que la oferta se adapta a la demanda real, reduciendo costes de operación y optimizando el uso de los recursos. Se dará prioridad a aquellas áreas donde no llega el transporte convencional y a perfiles de población con mayores dificultades de movilidad, como jóvenes sin carné, personas mayores o con discapacidad, o familias sin vehículo propio.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 2.4.1. Análisis de cobertura y necesidades de última milla El proceso se iniciará con un diagnóstico territorial que permita identificar qué zonas del municipio presentan déficits de conectividad y qué segmentos de población requieren con mayor urgencia un servicio flexible de proximidad. Se analizarán también los puntos clave de intermodalidad para establecer itinerarios preferentes.</p> <p>Acción 2.4.2. Diseño del modelo operativo del servicio y proyecto piloto En función de los resultados del análisis, se definirá el tipo de vehículo más adecuado, los horarios de servicio, el sistema de solicitud (app, web, teléfono), las tarifas (si las hubiera) y los criterios de prioridad. Se evaluarán tanto opciones municipales como modelos de colaboración público-privada. Se pondrá en marcha una experiencia piloto en zonas seleccionadas del municipio. Paralelamente, se llevará a cabo una campaña informativa para dar a conocer la nueva alternativa, especialmente entre colectivos con más dificultad de movilidad. Se fomentará su uso inicial con incentivos o gratuidad en las primeras semanas.</p> <p>Acción 2.4.3. Evaluación del servicio e implementación definitiva Tras el piloto, se recopilarán los datos de uso, valoraciones y costes, ajustando la oferta si es necesario. Si los resultados son positivos, se ampliará el servicio a otras zonas del municipio o se integrará plenamente como parte de la oferta estable de movilidad sostenible</p>
Plazo	<p>Acción 2.4.1 y Acción 2.4.2 - Fase 1: Corto plazo</p> <p>Acción 2.4.3 - Fase 2: Medio plazo</p>
Presupuesto	<p>Acción 2.4.1 y Acción 2.4.2 - 12.000 €</p> <p>Acción 2.4.3 - Variable, según resultados obtenidos</p>
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none"> Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Informática/Nuevas tecnologías y Servicios Municipales Consorcio de Transporte Metropolitano, si lo hubiera Junta de Andalucía: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Operadores de transporte

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	85/123












Medida 2.5. Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Potenciación del transporte público Alternativas de movilidad sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Acercamiento de servicios de transporte de alta frecuencia y capacidad al municipio Fomento del uso del transporte público Reducción del uso del vehículo privado
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> % viajes realizados en transporte público Número de viajeros del servicio de autobús lanzadera
Descripción	<p>El acondicionamiento y mejora de las paradas de autobús representa una actuación clave para fomentar el uso del transporte público y avanzar hacia una movilidad más inclusiva y sostenible. Las paradas deben ser lugares accesibles, seguros, cómodos e informativos, ya que constituyen el primer punto de contacto entre el usuario y el sistema de transporte. Su correcta configuración puede marcar la diferencia entre un servicio percibido como eficiente y uno que genera rechazo o dificultades de uso.</p> <p>El objetivo de esta medida es garantizar que todas las paradas del sistema de transporte público local cumplan con los criterios de accesibilidad universal, dispongan del mobiliario adecuado (como marquesinas, bancos y papeleras) y ofrezcan información clara, comprensible y actualizada a los usuarios. Asimismo, se busca mejorar el entorno inmediato de las paradas, reforzando la seguridad peatonal en los accesos y eliminando barreras físicas que limiten su funcionalidad o el acceso a personas con movilidad reducida.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 2.5.1. Adaptación accesible del entorno de parada y del embarque</p> <p>La primera actuación consiste en garantizar la accesibilidad de las paradas mediante la adecuación del pavimento y del entorno inmediato. Para ello, se dispondrán franjas táctiles de guiado y advertencia visual en el suelo, con un diseño adaptado a personas con discapacidad visual, que permitan localizar la zona de embarque con facilidad. Estas franjas tendrán contraste cromático y relieve, y se colocarán en el itinerario peatonal que conecta con la acera y el bordillo de la parada. Se instalará además señalización en Braille en los postes identificativos de las líneas, así como bandas de aproximación que guíen al autobús para facilitar la apertura exacta de puertas en presencia de rampas motorizadas.</p> <p>Acción 2.5.2. Instalación y diseño funcional del mobiliario urbano</p> <p>Una segunda línea de intervención se centra en el mobiliario de las paradas, especialmente marquesinas y elementos de protección y descanso. Las marquesinas deberán permitir el acceso lateral y disponer de un diseño transparente, seguro y cómodo. Se incluirán bancos con apoyos isquiáticos y materiales resistentes, mientras que los cerramientos verticales deberán contar con bandas horizontales de señalización visual de seguridad, pensadas para personas con baja visión. Las medidas de altura, anchura y disposición seguirán criterios de diseño universal y se adaptarán al espacio disponible sin comprometer la accesibilidad.</p> <p>Acción 2.5.3. Mejora de la información al usuario y del sistema de señalización</p> <p>Paralelamente, se desarrollará una mejora sustancial en los sistemas de información en parada, tanto físicos como digitales. Se incluirá información visible y clara sobre los recorridos, paradas, tarifas y frecuencias, así como la integración progresiva de paneles electrónicos informativos conectados al sistema de ayuda a la explotación (SAE), que permitan conocer el tiempo estimado de llegada de los autobuses. Esta información deberá estar disponible en formatos accesibles y multilingües cuando sea necesario. Para ello, se propondrá al consorcio o autoridad de transporte correspondiente que se priorice la actualización tecnológica y el ajuste de la señalización estática y dinámica a las necesidades locales.</p>
Plazo	Fase 3: Largo plazo
Presupuesto	Coste unitario de 3.000 € por punto de parada.
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none"> Ayuntamiento: Alcaldía y áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales. Policía Local Consortio de Transporte Metropolitano, si lo hubiera Junta de Andalucía: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Operadores de transporte

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	86/123



Programa 3 : Mejora del espacio urbano y ciudadano

Medida 3.1. Mejora del estacionamiento	
Línea estratégica	 Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico
Objetivos	 Aumentar la seguridad, especialmente del peatón  Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano  Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico  Aumentar la dotación de aparcamiento público de rotación
Indicadores	 % Disminución de la ilegalidad en el aparcamiento  Número de plazas de estacionamiento delimitadas
Descripción	<p>La mejora del estacionamiento en el municipio debe abordarse desde una perspectiva integral, que tenga en cuenta no solo la disponibilidad de plazas, sino también su ubicación estratégica, su impacto sobre los hábitos de movilidad y su compatibilidad con un modelo de ciudad más sostenible. En este sentido, la creación de nuevas plazas de aparcamiento debe priorizar ubicaciones periféricas, bien conectadas con redes de transporte público y recorridos peatonales seguros, evitando reforzar el uso del vehículo privado en el centro urbano.</p> <p>Lejos de fomentar un incremento del tráfico en las zonas más sensibles, esta medida busca descongestionar el núcleo central mediante la implementación de aparcamientos disuasorios en el exterior del municipio o en los límites del casco urbano, que permitan transbordos cómodos hacia medios más sostenibles como el autobús, la bicicleta o el trayecto a pie. Asimismo, se apuesta por una reorganización del espacio viario que reduzca el aparcamiento en superficie en calles del centro urbano, liberando espacio para ensanchar aceras, mejorar la accesibilidad peatonal y aumentar la seguridad vial.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 3.1.1. Habilitación de zonas de aparcamiento disuasorio en la periferia urbana La primera acción consiste en identificar parcelas públicas o suelos disponibles en zonas periféricas, próximas a entradas estratégicas de la ciudad, con capacidad para convertirse en aparcamientos disuasorios. Estos espacios deben estar bien conectados con los ejes principales del transporte público interurbano o municipal, y contar con paradas de autobús cercanas, aparcabicicletas seguros y recorridos peatonales accesibles que conecten con el centro o zonas de actividad. La habilitación de estos aparcamientos se realizará con criterios de sostenibilidad, incluyendo pavimentos permeables, arbolado para sombra y señalización clara de conexión intermodal.</p> <p>Acción 3.1.2. Eliminación progresiva del estacionamiento en superficie en el centro urbano Con el fin de recuperar espacio público para los peatones y reducir el tráfico motorizado en zonas de alta concentración de actividades, se plantea una redistribución del espacio viario en el centro urbano. Esta actuación contempla la eliminación o reducción de plazas de aparcamiento en calle, priorizando su conversión en aceras más amplias, zonas estanciales, itinerarios accesibles o plataformas únicas. Estas intervenciones contribuirán a calmar el tráfico, mejorar la seguridad vial y crear un entorno urbano más habitable y saludable.</p> <p>Acción 3.1.3. Reorganización del estacionamiento en áreas productivas y equipamientos En áreas como polígonos industriales, centros deportivos o zonas dotacionales con alta demanda puntual de aparcamiento, se estudiará la optimización de las plazas existentes y, cuando sea necesario, la habilitación de nuevas plazas dentro de parcelas municipales. Estas intervenciones se llevarán a cabo sin afectar al espacio peatonal ni generar efectos negativos sobre el entorno, priorizando la organización del aparcamiento para mejorar la circulación interna y la seguridad de los usuarios.</p> <p>Acción 3.1.4. Promoción de la intermodalidad y de soluciones de movilidad compartida Como parte de esta medida, se fomentará la instalación de puntos de aparcamiento reservados para bicicletas, motos eléctricas y servicios de coche compartido, especialmente en los aparcamientos disuasorios y en las inmediaciones de nodos de transporte. Asimismo, se trabajará en la digitalización del sistema de estacionamiento, incorporando tecnologías para la gestión inteligente de plazas disponibles y su integración con plataformas de movilidad urbana.</p>
Plazo	Acción 3.1.1 - Fase 1: Corto plazo Acción 3.1.2 - Fase 2: Medio plazo Acción 3.1.3 - Fase 2: Medio plazo Acción 3.1.4 - Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	10.000 €
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales












Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	87/123



Medida 3.1.	Mejora del estacionamiento
 Policía Local	



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	88/123



Medida 3.2. Acondicionamiento y potenciación de itinerarios peatonales	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Alternativas de movilidad sostenible  Ordenación del tráfico
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Fomentar la movilidad peatonal y los “medios blandos”  Disminuir el uso del vehículo privado  Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos  Mejorar la imagen exterior del municipio
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  % Movilidad peatonal en la movilidad global del municipio  Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red peatonal  Km censo y longitud de itinerarios peatonales  m2 Ejecución de aceras accesibles
Descripción	<p>Garantizar la accesibilidad universal y mejorar la movilidad peatonal son objetivos fundamentales para avanzar hacia una ciudad más inclusiva, segura y sostenible. Las personas deben poder desplazarse de forma autónoma y continua, independientemente de su edad o de sus capacidades físicas, técnicas o cognitivas. Esta medida busca subsanar deficiencias detectadas en aceras estrechas, cruces inseguros, pasos peatonales mal señalizados o barreras físicas que dificultan la movilidad no motorizada.</p> <p>Además de favorecer la equidad y el confort peatonal, el acondicionamiento de itinerarios peatonales juega un papel estratégico en la intermodalidad urbana, al conectar de forma segura y eficiente las paradas de transporte público, centros escolares, equipamientos y espacios públicos. En paralelo, se contribuye a un reparto más equilibrado del espacio viario, recuperando superficie para el peatón y potenciando un modelo de movilidad centrado en las personas.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 3.2.1. Reequilibrio del espacio público a favor del peatón La primera actuación debe centrarse en una revisión integral del espacio disponible en la vía pública, especialmente en calles con exceso de aparcamiento o calzadas sobredimensionadas. A partir de ese análisis, se redefinirá el reparto del espacio para garantizar itinerarios peatonales accesibles, continuos y suficientemente anchos. Esto implicará ampliar aceras, eliminar obstáculos, habilitar zonas estanciales y asegurar que los cruces peatonales sean seguros, visibles y con prioridad clara frente al tráfico motorizado. La introducción de elementos como pavimentos táctiles, señalización adaptada o bandas de guiado completará las condiciones de accesibilidad universal.</p> <p>Acción 3.2.2. Mejora de la seguridad vial y la conectividad peatonal Una parte esencial de esta medida consiste en mejorar los puntos críticos de los itinerarios, como intersecciones, pasos de peatones sin visibilidad, zonas mal iluminadas o con riesgo de conflictividad entre modos. Se reforzará la seguridad mediante la iluminación homogénea y adecuada, la creación de plataformas únicas, la reducción de velocidad del tráfico motorizado (especialmente en entornos escolares o residenciales), y la disposición de señalización vertical y horizontal visible y clara. La conectividad se reforzará conectando los itinerarios peatonales con equipamientos clave, nodos de transporte y zonas comerciales.</p> <p>Acción 3.2.3. Habilitación de áreas de preferencia peatonal Donde las condiciones urbanas lo permitan, se avanzará en la creación de áreas de preferencia peatonal, en las que el vehículo motorizado pueda circular como invitado (a velocidades inferiores a 20 km/h) y siempre priorizando la presencia peatonal. Estas áreas deberán estar señalizadas correctamente y contar con diseño urbano coherente con este uso preferente: calzada al mismo nivel que la acera, mobiliario protector, vegetación, y ausencia de elementos disuasorios para el peatón. Estas intervenciones permitirán transformar espacios degradados en ámbitos de alta calidad urbana, promoviendo la estancia, la convivencia y el comercio local.</p> <p>Acción 3.2.4. Desarrollo de itinerarios peatonales estructurantes Se plantea la creación o consolidación de ejes peatonales estructurantes que conecten las zonas generadoras de desplazamientos (centros educativos, deportivos, de salud, parques, estaciones) a través de corredores este-oeste o norte-sur. Estos itinerarios deberán reunir condiciones técnicas mínimas (anchura $\geq 1,80$ m, altura libre $\geq 2,20$ m, iluminación mínima de 20 lux, pavimento continuo sin escalones ni resaltes) y se desarrollarán como rutas accesibles y confortables para todos los usuarios. Además, se fomentará su acondicionamiento como espacios atractivos mediante la instalación de bancos, fuentes, sombra vegetal y señalética peatonal clara y orientativa.</p> <p>Acción 3.2.5. Fomento de la intermodalidad y conexión con transporte público Todos los itinerarios deberán estar conectados con paradas de autobús, estaciones de tren o aparcamientos disuasorios, favoreciendo el transbordo peatonal cómodo y seguro. Para ello, se</p>











Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	89/123



Medida 3.2. Acondicionamiento y potenciación de itinerarios peatonales	
	establecerán rutas peatonales cortas, accesibles y directas desde nodos de movilidad hasta el centro urbano, integrando aparcamientos de bicicletas, sistemas de micromovilidad compartida y puntos de información. De esta forma, se mejora la intermodalidad y se reduce la necesidad de usar el vehículo privado para acceder a estos modos.
Plazo	Acción 3.2.1 - Fase 1: Corto plazo Acción 3.2.2 - Fase 2: Medio plazo Acción 3.2.3 - Fase 2: Medio plazo Acción 3.2.4 - Fase 2: Medio plazo (en concordancia con la expansión de la red ciclista) Acción 3.2.5 - Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	Variable en función de las acciones a realizar
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Policía Local



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	90/123



Medida 3.3. Plan de señalización urbana de orientación	
Línea estratégica	 Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico
Objetivos	 Aumentar la seguridad, especialmente del peatón  Reducir la circulación de vehículos en el interior del municipio  Optimizar los flujos de entrada/salida de no residentes del municipio  Simplificar la señalización para que sea más eficiente  Reducir la contaminación visual y mejorar la imagen exterior del municipio
Indicadores	 % Reducción de accidentalidad  % Disminución de vehículos en el interior del municipio  Número de señales instaladas
Descripción	<p>Un sistema de señalización urbana bien diseñado es clave para facilitar la orientación de residentes y visitantes en el espacio público, así como para mejorar la percepción de calidad, accesibilidad y legibilidad de la ciudad. En entornos urbanos donde el viario es complejo o disperso, la falta de señalización adecuada puede dificultar la localización de equipamientos, el acceso a modos de transporte o la continuidad de itinerarios peatonales, especialmente para personas mayores, turistas o quienes presentan dificultades cognitivas o sensoriales.</p> <p>La señalización urbana de orientación debe entenderse como una herramienta de movilidad activa, que no solo dirige, sino que también promueve desplazamientos sostenibles a pie o en bicicleta, conectando de forma clara nodos estratégicos como paradas de transporte público, centros de salud, áreas comerciales, educativas y culturales. Además, una señalización bien planificada mejora la seguridad vial, disminuye la dependencia del vehículo privado y favorece la inclusión, al facilitar la comprensión espacial y la autonomía personal en el uso del espacio público.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 3.3.1. Diagnóstico y planificación del sistema de señalización El proceso debe comenzar con un estudio detallado del municipio para identificar los puntos clave donde se requiere señalización, los trayectos más frecuentados y los espacios que generan mayor confusión o desorientación. A partir de este análisis, se diseñará una estrategia que defina la tipología de señales, su ubicación, los contenidos a incluir y su relación con los distintos modos de movilidad. Esta fase debe integrar criterios de accesibilidad universal, garantizando que los formatos, colores, textos y símbolos sean comprensibles para todos los colectivos, incluidos los que presentan discapacidad visual, auditiva o cognitiva.</p> <p>Acción 3.3.2. Diseño gráfico y físico del sistema de señales Una vez definidos los puntos de instalación y los contenidos orientativos, se procederá al diseño de los elementos físicos de señalización. Se establecerá una identidad gráfica coherente que integre el estilo visual del municipio, utilizando códigos de colores, tipografías legibles, iconografía normalizada y, cuando sea posible, mapas de orientación con la técnica del “tú estás aquí”. Los soportes se diseñarán para ser robustos, antivandálicos y de fácil mantenimiento, y se ubicarán respetando el itinerario peatonal accesible sin invadir zonas de paso o generar obstáculos.</p> <p>Acción 3.3.3. Implementación progresiva y criterios de prioridad La instalación del sistema se ejecutará de forma progresiva, priorizando zonas de alta concurrencia o de especial interés funcional, como accesos a edificios públicos, intersecciones complejas, centros escolares, áreas deportivas y estaciones de transporte. En una segunda fase se extenderá a itinerarios peatonales estructurantes y barrios periféricos. La implementación puede coordinarse con otras actuaciones de renovación urbana, ahorro energético o mejoras de accesibilidad, maximizando su efecto transformador.</p> <p>Acción 3.3.4. Integración con herramientas digitales y sistemas de movilidad Con el fin de mejorar la experiencia de orientación y la intermodalidad, se fomentará la conexión entre la señalización física y los recursos digitales del municipio. Esto incluye la generación de códigos QR en paneles para acceder a mapas interactivos, rutas accesibles, información en tiempo real del transporte público, o incluso traducciones automáticas en distintos idiomas. Esta integración mejora la accesibilidad a la información y permite actualizaciones dinámicas en caso de cambios en el viario, obras o eventos especiales.</p> <p>Acción 3.3.5. Mantenimiento, actualización y participación ciudadana El sistema de señalización deberá contar con un plan de mantenimiento periódico para garantizar su visibilidad, legibilidad y adecuación al entorno urbano. Además, se establecerán mecanismos de participación ciudadana, tanto para recoger sugerencias de mejora como para detectar rápidamente situaciones de deterioro, vandalismo o pérdida de utilidad. Este componente participativo refuerza el vínculo entre el espacio urbano y quienes lo utilizan, generando un entorno más cuidado, comprensible y cercano.</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	91/123



Medida 3.3. Plan de señalización urbana de orientación	
Plazo	Plan de señalización - Fase 1: Corto plazo Fase de implantación y mantenimiento - Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	Plan de señalización: 7.500 € Implantación: 35.000 €
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Policía Local



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	92/123



Medida 3.4. Plan de Accesibilidad Universal	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Mejora del espacio urbano y ciudadano Ordenación del tráfico
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la calidad del espacio urbano Mejorar la movilidad y el transporte en el municipio junto con la calidad de vida de los 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
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> % Pasos de peatones accesibles % Superficie pasos de peatones Número de actuaciones en aceras
Descripción	<p>La accesibilidad universal es la condición que permite que cualquier persona, independientemente de su edad o capacidad física, sensorial o cognitiva, pueda acceder, utilizar y disfrutar de los espacios, servicios y recursos de la ciudad de forma autónoma, segura y digna. Esto incluye no solo a personas con discapacidad, sino también a personas mayores, niñas y niños, personas con carritos, y todas aquellas que puedan encontrar dificultades temporales o permanentes en su movilidad o comprensión del entorno.</p> <p>El Plan de Accesibilidad Universal se configura como una herramienta estratégica para evaluar el estado actual de los espacios públicos, los itinerarios peatonales, cruces, aceras, mobiliario urbano, paradas de transporte, plazas PMR, pasos de peatones y otros elementos clave de la movilidad urbana. Su objetivo principal es identificar barreras, priorizar intervenciones y orientar las actuaciones hacia un modelo urbano inclusivo, alineado con la normativa vigente y con una visión a largo plazo que integre la accesibilidad como eje transversal de todas las políticas públicas.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 3.4.1. Diseño estructural del Plan de Accesibilidad La elaboración del plan comienza con la definición de su alcance y estructura metodológica. Para ello, se lleva a cabo un estudio del entorno y de buenas prácticas aplicadas en otros municipios (benchmarking), con el fin de establecer un marco técnico que permita adaptar las soluciones a las características locales. Se definen los objetivos del plan, los ámbitos de actuación, los agentes implicados y las fases de ejecución.</p> <p>Acción 3.4.2. Recopilación de información y diagnóstico técnico Una vez establecido el marco general, se inicia la fase de análisis a partir de la recopilación de información normativa, urbanística, cartográfica y estadística. Esta información se complementa con el trabajo de campo y la toma directa de datos, para detectar deficiencias físicas o funcionales que afecten a la accesibilidad. Resulta fundamental el uso de Sistemas de Información Geográfica para la georreferenciación de los puntos críticos y la construcción de mapas temáticos que faciliten la toma de decisiones.</p> <p>Acción 3.4.3. Redacción de propuestas y plan de acción escalonado A partir del diagnóstico, se elabora una propuesta de intervención que puede estructurarse en dos niveles: un Plan Director de Accesibilidad, con líneas estratégicas y objetivos globales, y planes zonales o sectoriales que profundicen en soluciones específicas para determinados entornos, como centros escolares, instalaciones deportivas, zonas comerciales o núcleos históricos. Este plan de acción establece medidas correctoras, plazos, responsables y previsión de recursos necesarios para su implementación progresiva.</p> <p>Acción 3.4.4. Priorización de actuaciones mediante matriz de urgencia e impacto Dado que no todas las actuaciones pueden abordarse de forma simultánea, se procede a una programación estratégica basada en criterios de urgencia, impacto social, coste y viabilidad. A través de una matriz de priorización, se identifican las intervenciones más relevantes, especialmente aquellas que afectan a itinerarios principales, puntos de transbordo intermodal, o zonas con elevada presencia de población vulnerable.</p> <p>Acción 3.4.5. Difusión y sensibilización ciudadana Un componente esencial del plan es la sensibilización sobre la importancia de la accesibilidad universal como un derecho colectivo. Por ello, se pondrá en marcha una campaña de difusión multicanal dirigida tanto a la ciudadanía como a los agentes clave del entorno urbano (personal técnico, comerciantes, empresas de transporte, etc.). Esta campaña podrá incluir distribución de materiales informativos, eventos públicos, señalética didáctica, y presencia en medios de comunicación, con el fin de promover una cultura urbana inclusiva y participativa.</p>
Plazo	Fase 3: Largo plazo
Presupuesto	40.000 €

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	93/123



Medida 3.4.		Plan de Accesibilidad Universal	
Agentes implicados		Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales	
		Policía Local	



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	94/123



Medida 3.5. Regulación de la velocidad y calmado de tráfico en el viario urbano	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Mejora del espacio urbano y ciudadano Ordenación del tráfico
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> 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
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Nº vehículos/día Nº accidentes / muertos / heridos Nº de vías adaptadas a zona residencial Nº actuaciones de calmado de tráfico ejecutadas
Descripción	<p>La regulación de la velocidad en el viario urbano constituye una herramienta esencial para mejorar la seguridad vial, reducir la siniestralidad, favorecer la convivencia entre distintos modos de transporte y fomentar una movilidad más sostenible. Limitar la velocidad de los vehículos a motor en zonas urbanas contribuye significativamente a reducir la gravedad de los accidentes, especialmente en los cruces y entornos escolares, y a generar entornos más accesibles y cómodos para peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.</p> <p>Además, esta medida permite disminuir el nivel de emisiones contaminantes y de ruido, al tiempo que promueve un uso más responsable del espacio público. Establecer límites de velocidad coherentes y adaptados al entorno permite priorizar el carácter residencial, comercial o peatonal de cada zona, reforzando así la habitabilidad y calidad del tejido urbano.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 3.5.1. Implantación de zonas residenciales en entornos de centralidad</p> <p>La primera actuación consiste en delimitar como “zonas residenciales” (señal S-28, cuya presencia limita la velocidad a 20 km/h y el aparcamiento a los lugares estrictamente limitados) aquellos ámbitos del casco urbano con mayor intensidad peatonal, usos mixtos o carácter residencial, estableciendo una velocidad máxima de 20 km/h (pudiéndose reducir a 10 km/h, si fuera necesario). Esta regulación se apoyará en medidas físicas de calmado de tráfico como pasos sobreelevados, aceras continuas, plataformas únicas o pavimento diferenciado. Asimismo, se instalarán señales verticales que informen del inicio y fin de la zona calmada, indicando de forma clara las condiciones de circulación. Esta actuación favorece la percepción de seguridad, permite el uso compartido de la vía y contribuye a pacificar los espacios urbanos más sensibles.</p> <p>Acción 3.5.2. Delimitación de Zonas 30 en vías de distribución urbana</p> <p>Como complemento a las zonas residenciales, se establecerán Zonas 30 en las vías principales del viario urbano o en las rondas que canalizan el tráfico interno, garantizando una transición progresiva en los niveles de velocidad. El objetivo es consolidar una red de circulación calmada que reduzca la velocidad sin afectar significativamente a la funcionalidad del tráfico general. Esta limitación resulta especialmente adecuada para facilitar cruces peatonales seguros, mejorar la convivencia con ciclistas y reducir los niveles de estrés acústico en la ciudad.</p> <p>Acción 3.5.3. Tratamientos urbanos de calmado de tráfico</p> <p>Para reforzar la eficacia de la regulación de velocidad, se incorporarán intervenciones físicas en el diseño del viario que induzcan al automovilista a reducir su velocidad de forma natural. Entre estas medidas se encuentran: pasos de peatones sobreelevados, chicanes, estrechamientos puntuales de calzada, rotondas de diámetro reducido o cambios de textura y color del pavimento. Estas actuaciones no solo influyen en la conducta del conductor, sino que mejoran la legibilidad del espacio público como entorno compartido.</p> <p>Acción 3.5.4. Adaptación del viario a personas con movilidad reducida</p> <p>La regulación de la velocidad debe estar acompañada de un rediseño que tenga en cuenta la accesibilidad universal. Para ello, se asegurarán radios de giro adecuados, cruces sin barreras físicas, plataformas al nivel de la acera y elementos de guiado táctil en pasos de peatones. Reducir la velocidad permite, además, ampliar los tiempos de cruce sin necesidad de semáforos, favoreciendo la autonomía de las personas con discapacidad o movilidad limitada.</p> <p>Acción 3.5.5. Campaña de comunicación y sensibilización ciudadana</p> <p>La medida se complementará con una campaña de comunicación orientada a informar sobre los nuevos límites de velocidad, su justificación y los beneficios para la comunidad. A través de paneles informativos, redes sociales y acciones en centros educativos o asociaciones vecinales, se fomentará una cultura del respeto al límite de velocidad y se implicará a la ciudadanía en la mejora de la seguridad vial urbana. Esta campaña también servirá para visibilizar la prioridad de los modos activos en el espacio público.</p>
Plazo	<p>Estudio de implantación de zonas de calmado de tráfico: Fase 1: Corto plazo</p> <p>Implementación de las medidas de calmado de tráfico: Fase 2: Medio plazo</p>
Presupuesto	Estudio de implantación de zonas de calmado de tráfico: 8.000 €

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	95/123









Medida 3.5.	Regulación de la velocidad y calmado de tráfico en el viario urbano
	Implementación de las medidas de calmado de tráfico: 200.000 €
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Policía Local

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	96/123





Programa 4 : Ordenación del tráfico

Medida 4.1. Reordenación del tráfico en los accesos al municipio	
Línea estratégica	 Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico
Objetivos	 Optimización de los flujos de entrada y salida de automóviles en el casco urbano  Evitar la congestión de vehículos en las vías principales
Indicadores	 Reducción de tiempos de viaje  Reducción de la accidentalidad
Descripción	<p>El funcionamiento de los accesos viarios al municipio, especialmente aquellos que conectan con infraestructuras de alta capacidad como autopistas, requiere un replanteamiento integral de la distribución del tráfico dentro del término municipal. Esta medida tiene como objetivo reordenar los itinerarios de entrada y salida, aliviando la congestión en vías locales saturadas y redistribuyendo los flujos de vehículos de forma más equilibrada entre los diferentes sectores del municipio.</p> <p>El objetivo principal es reducir la presión sobre las carreteras urbanas existentes — especialmente aquellas que asumen un uso intensivo de tráfico de paso—, canalizando los desplazamientos hacia nuevas rondas o variantes urbanas que conecten con los accesos principales. Esto permitirá un uso más eficiente del viario, mejorará la seguridad vial, reducirá la exposición al ruido y a la contaminación en áreas residenciales y facilitará el funcionamiento del transporte público y los modos activos, al liberar espacio en las calles más céntricas.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 4.1.1. Análisis previo mediante estudio de tráfico</p> <p>La primera fase se basa en la elaboración de un estudio técnico de tráfico que permita conocer en profundidad el comportamiento de los desplazamientos actuales. Este análisis identificará los puntos de origen y destino de los vehículos, la intensidad de tráfico por tramos, los patrones horarios y el grado de saturación de las vías existentes. Para ello, se emplearán herramientas de modelización, datos observados y técnicas de Sistemas de Información Geográfica (SIG). El diagnóstico permitirá detectar los itinerarios que deberán ser modificados, así como las zonas de oportunidad para desviar el tráfico hacia nuevos accesos con mejores condiciones de capacidad.</p> <p>Acción 4.1.2. Diseño de un plan de redistribución de flujos y jerarquización viaria</p> <p>Con base en los resultados del estudio anterior, se elaborará un plan de reordenación del tráfico que redefina el papel de cada calle o avenida en el conjunto de la red viaria municipal. Las vías de nueva construcción o aquellas que conecten con los accesos a autopistas asumirán el papel de corredores principales para el tráfico de paso, mientras que el viario interior se adaptará a un uso más local y residencial, priorizando la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. Se determinarán sentidos de circulación, limitaciones de velocidad y jerarquías de acceso que faciliten la transición hacia un modelo más ordenado y seguro.</p> <p>Acción 4.1.3. Acondicionamiento físico de la nueva circunvalación y mejora del viario existente</p> <p>Una vez abierta la conexión con el nuevo acceso al municipio, se procederá al acondicionamiento físico del viario previsto para la distribución del tráfico. Esto incluye la señalización vertical y horizontal, ajustes de sentidos de circulación, medidas de calmado de tráfico en áreas residenciales y mejoras en la capacidad de las nuevas rondas o vías de circunvalación. Las actuaciones garantizarán un flujo continuo a velocidad moderada (30 km/h), permitiendo compatibilizar el tráfico motorizado con la movilidad peatonal y ciclista en tramos compartidos o urbanos.</p> <p>Acción 4.1.4. Desarrollo por tramos y estructuración en rondas</p> <p>El itinerario de redistribución se desarrollará por tramos viarios conectados entre sí, organizados en dos rondas principales que actúan como filtros y redistribuidores del tráfico. Una primera ronda asumirá el papel de circunvalación intermedia, canalizando los desplazamientos internos, mientras que una segunda ronda más externa permitirá enlazar directamente con el nuevo acceso a la red interurbana, distribuyendo los flujos desde y hacia los extremos este y oeste del municipio. Esta organización modular del viario facilitará la gestión de accesos, la implementación progresiva del proyecto y su adaptación futura a nuevas demandas de movilidad.</p> <p>Acción 4.1.5. Integración de criterios de sostenibilidad y movilidad activa</p> <p>De forma transversal, todas las actuaciones contempladas en esta medida se acompañarán de criterios de sostenibilidad urbana. Se fomentará la pacificación del tráfico en las áreas donde se reduzca la carga circulatoria, facilitando la creación de itinerarios peatonales y ciclistas, áreas</p>
















Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	97/123



Medida 4.1. Reordenación del tráfico en los accesos al municipio	
	estanciales y mejoras en el paisaje urbano. Asimismo, se garantizará que el nuevo diseño viario sea compatible con el transporte público, habilitando carriles exclusivos o plataformas de prioridad semafórica en los tramos que así lo requieran.
Plazo	Análisis y estudio de mejora de los accesos - Fase 1: Corto plazo Implementación de las medidas estudiadas - Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	Análisis y estudio de mejora de los accesos - 10.000 € Implementación de las medidas estudiadas - Variable, en función de las medidas propuestas
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Policía Local

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	98/123














Medida 4.2. Reordenación del tráfico en la travesía principal/avenidas principales	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico  Alternativas de movilidad más sostenible
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Optimización de los flujos de entrada y salida de automóviles en el casco urbano  Evitar la congestión de vehículos en las vías principales  Aumentar la seguridad, especialmente del peatón  Generar paseos peatonales accesibles y de calidad, que fomenten la movilidad a pie  Generar carriles para bicicletas que fomenten los desplazamientos en medios alternativos  Mejorar la imagen del municipio
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  Número de pasos de peatones concluidos  Longitud de nuevas aceras ejecutadas  Reducción de la accidentalidad
Descripción	<p>Las travesías y las avenidas principales, especialmente aquellas que atraviesan zonas residenciales o urbanas consolidadas, tienden a presentar conflictos entre el tráfico de paso, la movilidad local y el uso peatonal del espacio público. Por ello, la reordenación integral de estos ejes viarios tiene como objetivo transformar su configuración funcional y formal, dejando atrás el modelo centrado en la circulación de vehículos y apostando por un diseño urbano que priorice la accesibilidad universal, la seguridad vial, el confort peatonal, la movilidad ciclista y la reducción del impacto ambiental. Esta actuación, además de favorecer la convivencia armónica entre distintos modos de transporte, permite revitalizar el entorno urbano, hacerlo más habitable y fomentar un uso más eficiente del espacio público.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 4.2.1. Actuaciones sobre la sección viaria y el perfil transversal El rediseño del viario se basa en acciones de calmado de tráfico, que puede incluir la elevación de la plataforma de rodadura a la cota de las aceras, generando una plataforma única que reduzca la velocidad del tráfico motorizado y refuerce la percepción de prioridad peatonal. Este tratamiento físico convierte la travesía en un espacio compartido, más seguro y amable para caminar o desplazarse en bicicleta, sin renunciar a su funcionalidad como eje estructurante.</p> <p>Acción 4.2.2. Mejora del paisaje urbano: arbolado, iluminación y mobiliario Se incorporan elementos que doten de calidad al entorno urbano de estas vías arteriales: alineaciones de arbolado, mobiliario accesible y nuevas luminarias que favorezcan la seguridad y la sensación de confort. El tratamiento paisajístico tiene como finalidad generar espacios de estancia y sombra, además de disuadir el aparcamiento irregular mediante un diseño físico que limite el uso indebido de la vía pública.</p> <p>Acción 4.2.3. Promoción de la intermodalidad y movilidad activa La introducción de aceras amplias y carriles bici permite fomentar el uso de modos sostenibles, generando una alternativa real al vehículo privado. Esta estrategia se ve reforzada mediante la conexión de la travesía con rutas peatonales y ciclistas ya existentes, así como con los puntos de parada del transporte público, permitiendo una mayor funcionalidad intermodal del eje.</p> <p>Acción 4.2.4. Gestión de la logística urbana y actividades económicas Se reordenan los espacios de carga y descarga, garantizando que su ubicación y regulación no interfieran con la movilidad peatonal ni con el entorno residencial. Se habilitan zonas señalizadas de “stop and go” que permitan operaciones breves, mejorando la convivencia entre usos sin comprometer la accesibilidad del viario.</p> <p>Acción 4.2.5. Intervención en puntos conflictivos y estrechamientos A lo largo del trazado se identifican zonas donde la sección de calzada presenta reducciones de anchura que generan cuellos de botella o situaciones de riesgo para peatones y ciclistas. En estos puntos, se aplican soluciones de diseño específicas que corrigen los conflictos detectados, ya sea mediante ensanchamiento, regulación de sentidos o elementos de calmado de tráfico.</p>
Plazo	<p>Análisis y estudio de mejora en travesía/avenidas - Fase 1: Corto plazo Implementación de las medidas estudiadas - Fase 2: Medio plazo</p>
Presupuesto	<p>Análisis y estudio de mejora en travesía/avenidas - 10.000 € Implementación de las medidas estudiadas - Variable, en función de las medidas propuestas</p>
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Administraciones competentes en materia de carreteras, si no existe cesión de las travesías o avenidas principales estudiadas.  Policía Local

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	99/123







Programa 5 : Circulación y distribución de mercancías

Medida 5.1. Regulación de la carga y descarga	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico  Circulación y distribución de mercancías
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Adecuar y ordenar los tráficos y las zonas de carga y descarga  Evitar la ocupación indebida de aceras y espacios peatonales  Mejorar la imagen exterior del municipio
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  % Disminución del tiempo de Carga y Descarga  % Reducción de paradas ilegales  Número de infracciones por ocupación indebida  Número de plazas de Carga y Descarga ofrecidas  Número de señalización ejecutada
Descripción	<p>Las operaciones de carga y descarga en zonas urbanas representan uno de los mayores retos para la gestión del espacio público, especialmente en calles principales del núcleo urbano donde confluyen actividad comercial, tránsito peatonal y circulación de vehículos. En muchas ciudades, la falta de una regulación clara y una ordenación adecuada de estas paradas ha derivado en problemas de seguridad vial, congestión de tráfico y ocupación indebida del espacio destinado al aparcamiento o a la movilidad activa.</p> <p>La presente medida tiene como objetivo rediseñar de forma integral el sistema de distribución urbana de mercancías, atendiendo tanto a las necesidades de los pequeños comercios como a las de las empresas de reparto, cuyas operaciones se han intensificado con la expansión del comercio electrónico. Para ello, se prevé una mejora sustancial del sistema de señalización y control de las zonas destinadas a la carga y descarga, acompañado de una racionalización del número y localización de dichas plazas, fomentando su uso eficiente y su compatibilidad con el resto de los usos del viario.</p> <p>Este nuevo enfoque permitirá ordenar mejor los flujos logísticos, facilitar las tareas de aprovisionamiento de forma segura y rápida (con tiempos límite regulados), y liberar espacio en el viario para la movilidad sostenible, lo que implica también una reordenación de las plazas de aparcamiento no esenciales.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 5.1.1. Revisión y redefinición del inventario de plazas</p> <p>Como primer paso, se llevará a cabo un diagnóstico exhaustivo del estado actual de las plazas reservadas a la carga y descarga. Esta revisión permitirá detectar puntos donde estas plazas han quedado obsoletas o resultan innecesarias, así como identificar zonas con alta demanda que actualmente carecen de una solución adecuada. Este análisis se realizará en coordinación con asociaciones comerciales, transportistas y técnicos municipales, de modo que el nuevo diseño responda a las verdaderas necesidades del tejido económico local. En base al diagnóstico previo, se procederá a establecer nuevas zonas de carga y descarga situadas de forma estratégica cerca de los principales focos de actividad comercial, hostelería y servicios. Estas zonas deberán contar con señalización vertical y horizontal específica, incluyendo marcas viales claras y pictogramas reconocibles. Además, se definirá su horario de uso restringido, de modo que, fuera de ese intervalo, las plazas puedan destinarse a otros usos compatibles, como el aparcamiento general. Esta flexibilidad en el uso del espacio público optimiza su rendimiento diario.</p> <p>Acción 5.1.2. Implantación de señalización e información al usuario</p> <p>Una vez definidas las zonas y su régimen de funcionamiento, se implantará un sistema de señalización clara y uniforme en toda la ciudad, asegurando que tanto los conductores profesionales como la ciudadanía puedan identificar sin ambigüedad las áreas y horarios en los que está permitido realizar operaciones de carga y descarga. Esta señalización incluirá elementos verticales (señales específicas) y horizontales (pintura sobre la calzada), además de indicar la duración máxima permitida para las operaciones para evitar ocupaciones indebidas.</p> <p>Acción 5.1.3. Medidas de control y sensibilización</p> <p>Finalmente, se plantea complementar la actuación con mecanismos de control, ya sea mediante vigilancia presencial o sensores inteligentes en el futuro, que aseguren el uso correcto de las zonas. Además, se desarrollarán campañas de información dirigidas tanto a comerciantes como a repartidores para fomentar buenas prácticas y explicar la lógica detrás de esta reordenación, apelando a la corresponsabilidad en el uso del espacio público.</p>
Plazo	Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	Análisis y estudio de mejora de carga y descarga - 10.000 €













Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	100/123



Medida 5.1. Regulación de la carga y descarga	
Implementación de las medidas estudiadas - Variable, en función de las medidas propuestas	
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Servicios Municipales  Policía Local  Asociaciones de comerciantes, restauración y/o hostelería  Empresas de mensajería























Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	101/123



Medida 5.2. Ordenanza municipal de carga y descarga	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Mejora del espacio urbano y ciudadano  Ordenación del tráfico  Circulación y distribución de mercancías
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Regular todos los aspectos que afectan a la carga y descarga de mercancías en el municipio  Favorecer un correcto desempeño de la carga y descarga
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  Número de plazas de Carga y Descarga ofrecidas  Número de señalización ejecutada  Número de infracciones por ocupación indebida
Descripción	<p>La actividad de carga y descarga desempeña un papel crucial en el funcionamiento logístico de las ciudades, especialmente en el ámbito urbano donde se concentra la mayor parte de los establecimientos comerciales, hosteleros y de servicios. Una ordenanza municipal específica sobre carga y descarga constituye una herramienta clave para ordenar, regular y garantizar el correcto desarrollo de estas operaciones, asegurando la convivencia con el resto de los usos del viario público, la seguridad vial y la movilidad urbana sostenible.</p> <p>Dicha ordenanza debe definir de forma clara y precisa qué se entiende por operaciones de carga y descarga, especificando los vehículos autorizados, los horarios permitidos y las condiciones de uso del espacio público. La finalidad es asegurar que estas maniobras se realicen de forma eficaz y segura, minimizando las molestias al vecindario, reduciendo la ocupación indebida del espacio urbano, y fomentando prácticas responsables por parte de los operadores logísticos y comerciales.</p> <p>Además, una buena regulación debe contribuir a evitar la congestión del tráfico, impedir la doble fila y el estacionamiento indebido, e incorporar criterios de sostenibilidad y eficiencia logística. Para ello, es recomendable contemplar la creación de espacios de carga inteligentes, adaptados a las necesidades reales del entorno urbano, que permitan convivir con zonas de alta densidad peatonal, entornos escolares o ejes de movilidad ciclista.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 5.2.1. Redacción técnica de la ordenanza</p> <p>El primer paso consiste en la elaboración técnica de una ordenanza municipal de carga y descarga, bien sea mediante la creación de un nuevo texto o a través de la actualización profunda de normativa ya existente. Esta ordenanza debe alinearse con la legislación estatal vigente en materia de tráfico y seguridad vial, e incorporar criterios de equidad, eficiencia, sostenibilidad y control. La ordenanza debe establecer con claridad las condiciones de uso de las zonas de carga y descarga: horarios de operación limitados en franjas de máxima actividad comercial (por ejemplo, de 9 a 13 h), tiempos máximos de estacionamiento (no más de 15 minutos), prohibición expresa de su uso por vehículos no autorizados (particulares, motocicletas, etc.), y normas de comportamiento de los operadores (motor apagado, sin generar molestias acústicas ni ocupaciones indebidas de la acera o calzada). En la redacción definitiva debe fijarse la forma de señalización, los criterios de ubicación de nuevas zonas (priorizando proximidad a comercios, accesibilidad peatonal, compatibilidad con otros usos), y las condiciones en las que se podrán realizar las maniobras en ausencia de espacios habilitados, así como la prohibición de depositar mercancía en la vía pública. También se establecerán normas para garantizar la accesibilidad y la protección del entorno urbano.</p> <p>Acción 5.2.2. Participación ciudadana y de agentes implicados</p> <p>La redacción y aprobación de la ordenanza debe contar con un proceso participativo que incluya a los principales agentes implicados: comerciantes, operadores logísticos, asociaciones vecinales y personal técnico municipal. Este proceso facilitará la identificación de necesidades reales, evitará conflictos y permitirá ajustar la normativa a la realidad del municipio.</p> <p>Acción 5.2.3. Implantación y seguimiento</p> <p>Una vez aprobada la ordenanza, se desarrollará un plan de comunicación para informar a la ciudadanía y a los sectores implicados sobre las nuevas normas. Además, será necesaria la implementación de un sistema de seguimiento que permita evaluar su cumplimiento, identificar puntos de mejora y plantear posibles adaptaciones en función de la evolución de la actividad urbana.</p>
Plazo	Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	Variable
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo y Consumo  Policía Local  Asociaciones de comerciantes, restauración y/o hostelería  Empresas de mensajería

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	102/123



Medida 5.3. Estrategia logística de última milla sostenible	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Optimización de la distribución urbana de mercancías.  Reducción de la congestión y del impacto ambiental de la logística urbana.  Mejora de la calidad del espacio público y la movilidad peatonal.  Fomento del uso de vehículos limpios o de bajas emisiones.  Compatibilización entre la actividad comercial y la movilidad sostenible.  Apoyo a la digitalización y modernización del comercio local.
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Reducir el número de vehículos de reparto de gran tamaño en el viario urbano.  Minimizar emisiones contaminantes asociadas a la logística urbana.  Reordenar zonas de carga y descarga con criterios de eficiencia y seguridad.  Promover el uso de vehículos eléctricos o bicicletas de carga.  Facilitar a los comercios de proximidad y empresas emergentes soluciones logísticas más sostenibles y compartidas.  Mejorar la convivencia entre reparto de mercancías y movilidad activa.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  N° de operaciones de reparto realizadas con vehículos sostenibles.  Reducción del número de vehículos de gran tamaño en el centro urbano.  N° de zonas de carga y descarga optimizadas y señalizadas.  N° de comercios adheridos a soluciones logísticas sostenibles.  Reducción de emisiones estimadas (CO₂, NO_x) por reparto urbano.  Porcentaje de entregas realizadas en horario regulado.
Descripción	<p>La logística de última milla hace referencia a la distribución de mercancías desde los puntos logísticos o comercios hasta el consumidor final dentro del ámbito urbano. Esta fase del reparto, especialmente intensiva en pequeñas localidades con alta dependencia del transporte por carretera, puede suponer importantes impactos sobre la movilidad, el medioambiente y la calidad del espacio público.</p> <p>La Estrategia de Última Milla Sostenible tiene como finalidad establecer un nuevo modelo de reparto más eficiente, ordenado y respetuoso con el entorno urbano. Se trata de intervenir en la forma en que se distribuyen mercancías en el municipio, fomentando el uso de vehículos limpios (como bicicletas de carga o furgonetas eléctricas), reorganizando las zonas de carga y descarga y promoviendo la concentración y digitalización de las operaciones logísticas. Esta estrategia debe permitir mantener y mejorar el dinamismo del comercio local, al mismo tiempo que se reduce la ocupación indebida del espacio público, los problemas de seguridad vial y la contaminación generada por los repartos convencionales.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 5.3.1. Fomento de vehículos sostenibles y soluciones compartidas Se desarrollarán líneas de apoyo al uso de vehículos eléctricos, bicicletas de carga o fórmulas de reparto agrupado entre comercios. En esta línea, se estudiará la posibilidad de implantar microplataformas logísticas municipales, desde donde realizar la última fase del reparto con vehículos sostenibles. Estas fórmulas podrán apoyarse en incentivos fiscales, uso compartido de espacios o campañas de visibilización.</p> <p>Acción 5.3.2. Campaña de sensibilización y cooperación con el tejido comercial La medida se acompañará de un proceso participativo con asociaciones de comerciantes y operadores logísticos, con el fin de informar, sensibilizar y favorecer su implicación activa. Se promoverá una campaña sobre las ventajas del reparto sostenible y se facilitará apoyo técnico para adaptar los modelos de entrega a los nuevos criterios definidos por el plan.</p> <p>Acción 5.3.3. Seguimiento y evaluación del impacto Una vez implantadas las principales acciones, se establecerá un sistema de seguimiento con indicadores cuantitativos y cualitativos para medir el grado de implantación de las medidas y su impacto sobre la movilidad urbana, el comercio local y la calidad ambiental. Este seguimiento permitirá ajustes y mejoras a lo largo del tiempo.</p>
Plazo	Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	Variable (en función de las medidas adoptadas)
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo, Consumo e Informática/Nuevas tecnologías  Policía Local  Asociaciones de comerciantes, restauración y/o hostelería  Empresas de mensajería

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	103/123





Programa 6 : Fomento de una movilidad más sostenible

Medida 6.1. Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de una movilidad más sostenible Reducción del uso del vehículo privado
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Dotar al Ayuntamiento de recursos humanos altamente cualificados en términos de conocimiento de 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 tanto actuales como futuras
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Número de personal técnico capacitado para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible Superación de un curso de 50 horas online/presencial Asistencia a 3 jornadas técnicas especializadas
Descripción	<p>El capital humano constituye uno de los pilares fundamentales de una administración pública eficiente, y su continua formación es clave para garantizar una gestión pública actualizada, eficaz y alineada con los retos del presente y del futuro. En este contexto, la formación de los técnicos municipales en movilidad sostenible se erige como una herramienta estratégica para consolidar una cultura técnica sólida y una capacidad operativa orientada a la implantación, seguimiento y evaluación de políticas públicas en materia de movilidad.</p> <p>Más allá de una simple transmisión de conocimientos, esta formación permite dotar al personal técnico de herramientas prácticas, marcos normativos actualizados y una visión integradora del urbanismo y la movilidad, fomentando la toma de decisiones fundamentadas, la colaboración interdepartamental y la sensibilización social. El objetivo último es que los técnicos municipales no solo implementen las medidas propuestas, sino que sean parte activa en su evolución, adaptación y mejora continua.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 6.1.1. Diseño de un curso de iniciación adaptado a la realidad local</p> <p>La primera fase de este proceso formativo debe centrarse en el diseño de un curso de iniciación que aborde los fundamentos de la movilidad sostenible, su relación con el urbanismo y las implicaciones normativas, sociales y técnicas de las principales medidas del PMUS. El temario incluirá contenidos esenciales como el diseño del espacio público, la accesibilidad universal, la ordenación del tráfico, el fomento del transporte público y la bicicleta, o la participación ciudadana. Para facilitar su desarrollo, se recomienda estructurar el curso en sesiones breves repartidas en varias jornadas, con una duración total estimada de unas 10 horas. La participación de técnicos expertos y la posibilidad de compartir esta formación con municipios vecinos puede enriquecer el proceso y optimizar recursos.</p> <p>Acción 6.1.2. Implantación de ciclos de reciclaje y actualización periódica</p> <p>La movilidad urbana es un campo en constante evolución, donde surgen nuevas herramientas tecnológicas, enfoques normativos y tendencias sociales. Por ello, se recomienda implantar ciclos periódicos de reciclaje y actualización formativa, con especial atención a contenidos emergentes como el uso de datos abiertos, sistemas inteligentes de transporte (ITS), movilidad como servicio (MaaS), o la digitalización en la planificación. Estos cursos permitirán a los técnicos mantenerse al día, mejorar la toma de decisiones y anticipar necesidades futuras en el diseño y gestión de la movilidad.</p> <p>Acción 6.1.3. Participación en jornadas técnicas y redes de intercambio de experiencias</p> <p>El aprendizaje entre iguales y el contacto con otras realidades son factores que potencian el crecimiento profesional. Por ello, se promoverá la participación activa de los técnicos municipales en jornadas, seminarios, congresos y foros especializados tanto a nivel autonómico como nacional e internacional. Estas jornadas no solo aportan conocimiento actualizado, sino que permiten intercambiar buenas prácticas, establecer sinergias institucionales y proyectar el compromiso del municipio con la movilidad sostenible. Especialmente valioso será asistir a encuentros que incluyan ponencias prácticas y casos reales replicables en contextos similares al local.</p>
Plazo	<p>Acción 6.1.1 - Fase 1: Corto plazo.</p> <p>Acción 6.1.2 - Fase 3: Largo plazo.</p> <p>Acción 6.1.3 - Fase 2: Medio plazo.</p>
Presupuesto	<p>Acción 6.1.1 - 1.000 € (unitario)</p> <p>Acción 6.1.2 - 2.000 € (unitario)</p> <p>Acción 6.1.3 - 600 € (unitario)</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	104/123



Medida 6.1. Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento	
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Urbanismo, Comunicación y Medio Ambiente  Policía Local


Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	105/123



Medida 6.2. Campaña de concienciación y educación para adquirir hábitos de movilidad sostenible	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de una movilidad más sostenible Reducción del uso del vehículo privado
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Dar a conocer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio Promover la participación de los residentes y visitantes, así como de las empresas y asociaciones 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.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Nº Actores públicos y privados involucrados en las jornadas Nº asistentes a la presentación del PMUS Nº publicaciones en redes sociales Nº eventos de promoción de la movilidad sostenible
Descripción	<p>El reciente impacto del cambio climático y la contaminación en la calidad de vida de las personas exige una transformación profunda en la forma en la que nos desplazamos. Para lograrlo, no basta con actuaciones técnicas o normativas: es imprescindible involucrar a toda la sociedad mediante estrategias de sensibilización y educación. Una ciudadanía informada, consciente y comprometida es clave para garantizar la eficacia y durabilidad de las políticas de movilidad sostenible. Esta campaña pretende, por tanto, convertirse en una herramienta estratégica para generar cambios reales en los hábitos de movilidad, promoviendo comportamientos responsables y sostenibles, reforzando la participación ciudadana y fomentando una cultura de movilidad respetuosa con el medioambiente y con las personas.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 6.2.1. Incluir la movilidad sostenible en la agenda local La primera acción debe ser incluir de forma explícita la movilidad sostenible en la agenda política y comunicativa local, integrándola como eje prioritario del desarrollo urbano y social.</p> <p>Acción 6.2.2. Informar sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible El compromiso institucional se hace visible con la divulgación del PMUS y sus propuestas a través de jornadas de presentación, publicaciones en redes sociales y medios locales, asegurando una comunicación clara y accesible para toda la población.</p> <p>Acción 6.2.3. Desarrollo de un Plan de Comunicación Simultáneamente, se plantea el diseño de un Plan de Comunicación específico en el que se establezcan las estrategias, contenidos, públicos objetivo y cronograma de actuación. Dentro de este marco se recomienda reservar un espacio propio en la web municipal para contenidos relacionados con la movilidad sostenible, así como lanzar campañas de mensajes con formatos diversos: infografías, vídeos breves, pegatinas, lemas o redes sociales, todos enfocados a crear una narrativa compartida sobre los beneficios del cambio de hábitos.</p> <p>Acción 6.2.4. Educación específica en Centros Escolares La educación en edades tempranas constituye otro pilar esencial. Se fomentarán actividades específicas en centros escolares, como la continuidad del programa "Caminando al Cole" o iniciativas similares en institutos, como "En bici al Insti", así como talleres sobre movilidad en colaboración con docentes, familias y alumnado, que pongan en valor la movilidad activa y saludable desde una perspectiva lúdica y educativa.</p> <p>Acción 6.2.5. Participación ciudadana En paralelo, debe promoverse la participación directa de la ciudadanía mediante campañas que animan al uso diario de la bicicleta a través de la práctica cotidiana o la organización de concursos de ideas y jornadas participativas donde se recojan propuestas vecinales para mejorar la movilidad del municipio. La celebración de eventos como la Semana Europea de la Movilidad, con actividades destacadas como el Día sin Coche, refuerza el carácter simbólico y transformador de la campaña. Además, debe preverse el impulso de órganos estables de participación como una Mesa de Movilidad en el que ciudadanía, técnicos y representantes públicos puedan trabajar conjuntamente en el seguimiento y evolución de las medidas adoptadas.</p>
Plazo	<p>Acción 6.2.1 - Fase 1: Corto plazo</p> <p>Acción 6.2.2 - Fase 1: Corto plazo</p> <p>Acción 6.2.3 - Fase 2: Medio plazo</p> <p>Acción 6.2.4 - Fase 2: Medio plazo</p> <p>Acción 6.2.5 - Fase 1: Corto plazo</p>
Presupuesto	<p>Acción 6.2.1 - Sin coste</p> <p>Acción 6.2.2 - 200 €</p> <p>Acción 6.2.3 - 1.500 € (redacción) + 250 € (servicio de comunicación mensual)</p> <p>Acción 6.2.4 - 300 € (precio unitario por jornada)</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	106/123



Medida 6.2.	Campaña de concienciación y educación para adquirir hábitos de movilidad sostenible
	Acción 6.2.5 - 2.500 € (subvención anual + costes de organización)
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad, Comunicación y Medio Ambiente



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	107/123



Medida 6.3. Ordenanza municipal sobre movilidad sostenible	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de una movilidad más sostenible Reducción del uso del vehículo privado
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Contar con una norma local reguladora de todos los aspectos relacionados con la movilidad y el transporte de toda la ciudadanía, garantizando la libre elección de la forma de desplazamiento y la accesibilidad universal en la ciudad de residentes y visitantes Garantizar el conocimiento por parte de la ciudadanía de las normas que rigen la circulación de las personas y todo tipo de vehículos por la ciudad
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Redacción/mejora de la ordenanza municipal sobre movilidad sostenible Aprobación en Pleno de la redacción/modificación
Descripción	<p>El espacio público constituye un bien común que pertenece a toda la ciudadanía. Su uso debe ser compartido de manera equitativa, compatible y equilibrada por las distintas personas usuarias, garantizando en todo momento la accesibilidad universal, la seguridad y los derechos de quienes presentan diversidad funcional o movilidad reducida. La nueva Ordenanza de Movilidad debe partir de este principio rector, superando el enfoque tradicional y limitado de la antigua "ordenanza de tráfico". Las prioridades actuales en movilidad urbana exigen un marco normativo que integre criterios de sostenibilidad, justicia social, eficiencia y salud pública. Se trata, por tanto, de sustituir una visión centrada en el vehículo privado por un modelo que favorezca los modos activos de desplazamiento, el transporte público, la logística sostenible y el uso racional del automóvil.</p> <p>Para afrontar este cambio con garantías, resulta imprescindible que el municipio cuente con una ordenanza moderna, clara y alineada con las directrices del PMUS, capaz de orientar la planificación, regular el uso del espacio público y proporcionar seguridad jurídica a la ciudadanía y a los agentes implicados. Esta ordenanza debe ser además un documento vivo, elaborado de forma participativa, que refleje las necesidades reales del entorno urbano y que permita adaptar la normativa municipal a los desafíos presentes y futuros en materia de movilidad.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 6.3.1. Definición de los principios rectores y jerarquía de modos de transporte</p> <p>El primer paso en la redacción de la nueva Ordenanza de Movilidad es la definición de un conjunto de principios generales que guíen todo el desarrollo normativo. En este marco conceptual, se establece una jerarquía de desplazamientos basada en la vulnerabilidad de las personas usuarias y en el impacto ambiental generado por cada modo de transporte. Esta jerarquía otorga prioridad a los peatones, especialmente a personas mayores, menores o con movilidad reducida; en segundo término, al uso de la bicicleta y otros vehículos de movilidad personal no contaminantes; seguidamente, al transporte público colectivo; y, en último lugar, al vehículo privado motorizado, cuyo protagonismo se pretende reducir progresivamente en la ciudad.</p> <p>Acción 6.3.2. Redacción normativa y estructura integral de contenidos</p> <p>La ordenanza se desarrollará de forma estructurada, abordando tanto aspectos generales como específicos, con el objetivo de ofrecer un marco regulador completo y coherente. Se contemplarán las normas de tránsito, circulación y seguridad vial, incluyendo la ordenación del comportamiento de los diferentes tipos de usuarios, los límites de velocidad, las prioridades de paso, la señalización y las situaciones especiales como accidentes o inmovilizaciones. También se regularán ámbitos clave como el estacionamiento (zonas ORA, aparcamiento reservado para PMR, carga y descarga), la circulación de bicicletas y patinetes, el transporte de mercancías y personas, así como la utilización de espacios peatonales, ciclo-calles y calles residenciales.</p> <p>Acción 6.3.3. Proceso participativo y validación con agentes locales</p> <p>Una parte fundamental de este proceso será la inclusión activa de la ciudadanía y de los grupos de interés mediante talleres participativos, sesiones de trabajo con técnicos municipales, asociaciones vecinales, entidades sociales y representantes del tejido comercial y empresarial. Estas aportaciones permitirán enriquecer el contenido de la ordenanza, adaptar las medidas a las realidades del municipio y generar consenso en torno a su aplicación. Este enfoque colaborativo contribuye a legitimar la ordenanza como instrumento al servicio de un modelo de ciudad más amable, accesible y sostenible.</p> <p>Acción 6.3.4. Incorporación del marco sancionador y procedimientos administrativos</p> <p>Por último, la ordenanza recogerá de manera detallada el procedimiento sancionador, incluyendo las infracciones tipificadas y sus correspondientes sanciones, así como los mecanismos de inmovilización, retirada y depósito de vehículos. Este capítulo tendrá un carácter disuasorio y educativo, más que recaudatorio, y deberá aplicarse con proporcionalidad y criterios técnicos. Se pondrá especial atención a la protección del espacio público y a la</p>










Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	108/123



Medida 6.3.	Ordenanza municipal sobre movilidad sostenible
	prevención de comportamientos que dificulten la movilidad sostenible o pongan en riesgo la seguridad vial.
Plazo	Fase 1: Corto plazo
Presupuesto	1.500 € (en concepto de consultoría técnica especializada)
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad  Policía Local


Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	109/123



Medida 6.4. Plan de movilidad colaborativa	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Fomento de una movilidad más sostenible  Alternativas de movilidad sostenible  Reducción del uso del vehículo privado
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Disminuir los desplazamientos en vehículo privado con un solo ocupante  Aumentar la intermodalidad  Fomentar medios de transporte colectivo
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  Firma de convenio o creación de una app  Número de usuarios frecuentes en la aplicación  Número de viajes ofertados
Descripción	<p>La movilidad colaborativa se presenta como una alternativa innovadora, flexible y eficiente para responder a las limitaciones del sistema de transporte público en entornos donde la oferta es escasa, intermitente o mal conectada con los grandes nodos de transporte, como estaciones de tren o centros urbanos. En este contexto, es habitual que los ciudadanos recurran sistemáticamente al vehículo privado, con el consiguiente aumento de la congestión, el gasto energético y las emisiones contaminantes.</p> <p>La implantación de un Plan de Movilidad Colaborativa ofrece una respuesta eficaz, promoviendo la optimización del uso de los vehículos mediante el uso compartido de plazas entre personas con trayectos similares. Este modelo no solo favorece la eficiencia en los desplazamientos, sino que también fomenta valores como la cooperación vecinal, la solidaridad y la sostenibilidad.</p> <p>El eje central del plan consiste en el desarrollo de una plataforma digital accesible desde el móvil que permita a la ciudadanía ofrecer y solicitar viajes compartidos hacia destinos habituales como otros municipios del entorno o grandes núcleos urbanos. A través de esta aplicación, los usuarios podrán crear perfiles verificados, publicar su ruta y horarios, así como consultar trayectos compatibles con sus necesidades.</p> <p>Como complemento a esta plataforma digital, se propone integrar físicamente el concepto de movilidad colaborativa en el espacio urbano, mediante la reserva de plazas de aparcamiento prioritarias para quienes viajan en coche compartido, claramente identificadas con señalización específica, promoviendo así un reconocimiento público a quienes contribuyen activamente a la sostenibilidad.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 6.4.1. Desarrollo tecnológico de la aplicación</p> <p>La primera fase del plan se centrará en la definición, diseño y programación de la aplicación móvil. Esta herramienta deberá construirse con una interfaz intuitiva que facilite la interacción de los usuarios sin necesidad de conocimientos técnicos. Será fundamental incluir funcionalidades como el registro seguro de usuarios, la publicación y búsqueda de trayectos, la calificación de experiencias previas y un sistema de mensajería que permita la coordinación entre conductores y pasajeros. Asimismo, se podrán incorporar medidas de verificación de identidad, protección de datos y mecanismos para reportar incidencias, con el objetivo de generar un entorno seguro y confiable. Durante su desarrollo, se recomienda establecer sinergias con empresas tecnológicas, universidades o startups locales que puedan aportar experiencia y dinamismo al proyecto, así como garantizar su mantenimiento, escalabilidad y evolución futura.</p> <p>Acción 6.4.2. Campaña de lanzamiento y estrategia de incentivación</p> <p>Una vez operativa la aplicación, el siguiente paso será su introducción al conjunto de la ciudadanía. Para ello, se pondrá en marcha una campaña de comunicación que explique claramente la finalidad de la herramienta, sus beneficios sociales y ambientales, y el modo de utilizarla. Esta campaña deberá apoyarse en medios digitales, redes sociales, talleres presenciales, acciones en centros escolares, empresas, centros cívicos y espacios públicos.</p> <p>Con el objetivo de acelerar su adopción y consolidar una masa crítica de usuarios, se recomienda implementar un sistema de incentivos durante las primeras semanas o meses de funcionamiento. Entre las posibles recompensas figuran descuentos en comercios locales, vales de combustible, viajes gratuitos o el acceso prioritario a determinadas plazas de aparcamiento colaborativo. Este estímulo inicial será clave para superar barreras culturales, generar confianza y transformar la app en una herramienta de uso cotidiano.</p> <p>Acción 6.4.3. Integración urbana y visibilidad en el espacio público</p> <p>Para reforzar el impacto del plan, se reservarán plazas específicas de aparcamiento destinadas a vehículos que utilicen la aplicación de movilidad colaborativa. Estas plazas estarán situadas en puntos estratégicos del municipio, especialmente cerca de zonas residenciales, centros escolares o áreas de conexión intermodal, y estarán señalizadas con distintivos visuales que reconozcan la contribución de los usuarios al modelo de ciudad sostenible.</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	110/123



Medida 6.4. Plan de movilidad colaborativa	
	De esta forma, la medida trasciende lo digital para materializarse en el entorno urbano, contribuyendo tanto a la visibilidad del proyecto como al cambio progresivo en los hábitos de movilidad de la población. Además, este tipo de intervenciones pueden convertirse en un punto de partida para incorporar nuevas formas de movilidad inteligente, como vehículos eléctricos compartidos o lanzaderas colaborativas, que complementen la red de transporte existente.
Plazo	Fase 2: Medio plazo
Presupuesto	1.500 € (en concepto de consultoría técnica especializada)
Agentes implicados	 Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad e Informática/Nuevas tecnologías




















Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	111/123



Medida 6.5.		Plan de seguridad vial	
Línea estratégica		Fomento de una movilidad más sostenible	
		Mejora del espacio urbano y ciudadano	
		Ordenación del tráfico	
Objetivos		Reducir la accidentalidad en la red de peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores	
		Aumentar la seguridad vial del municipio	
		Mejorar la convivencia de todos los modos de transporte	
Indicadores		Número de accidentes de tráfico	
Descripción	<p>La seguridad vial constituye uno de los pilares esenciales para una movilidad urbana sostenible, ya que garantiza el derecho de todas las personas a desplazarse de forma segura por el espacio público. En este sentido, la elaboración de un Plan de Mejora de la Seguridad Vial representa una herramienta estratégica para reducir la siniestralidad, fomentar una convivencia armónica entre los distintos modos de transporte y generar entornos urbanos más amables y accesibles para toda la población.</p> <p>El plan debe construirse en consonancia con la Estrategia de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), integrando tanto las áreas tradicionales de intervención como aquellas de nueva incorporación, como la salud vial o la mejora de la seguridad en zonas urbanas. De forma transversal, debe priorizar especialmente la actuación sobre puntos críticos del viario como pasos de peatones con alta peligrosidad, entornos escolares, accesos a equipamientos públicos y zonas de convivencia con alta intensidad peatonal o ciclista.</p>		
Acciones/fases	<p>Acción 6.5.1. Diagnóstico territorial y análisis de accidentalidad</p> <p>La primera fase del plan consiste en la caracterización del municipio desde el punto de vista de la movilidad y la seguridad vial. Se realizará un análisis detallado de la red viaria, del comportamiento de los diferentes tipos de usuarios (peatones, ciclistas, conductores, transporte público, etc.) y de las estadísticas de siniestralidad. Este análisis incluirá la localización precisa de puntos negros o zonas de riesgo, con especial atención a pasos de peatones con escasa visibilidad, calles con velocidades elevadas, intersecciones conflictivas y accesos a centros educativos, sanitarios y deportivos. Para ello, se recopilarán datos procedentes de la Policía Local, servicios de emergencia, centros educativos y participación ciudadana.</p> <p>Acción 6.5.2. Formulación de propuestas estratégicas</p> <p>A partir de los problemas detectados, se definirán una serie de objetivos estratégicos alineados con los principios de la Estrategia de la DGT, y adaptados a las particularidades del entorno urbano. Las propuestas incluirán medidas orientadas a reforzar la educación vial, campañas de concienciación, control y cumplimiento de normas, mejora de la señalización, pacificación del tráfico, adecuación de infraestructuras y diseño de itinerarios seguros. Un eje prioritario será el desarrollo de zonas escolares seguras, combinando actuaciones físicas (como pasos de peatones elevados, ampliación de aceras o reducción de velocidad) con intervenciones educativas y de participación de las familias y centros escolares.</p> <p>Acción 6.5.3. Diseño del Plan de Acción y coordinación institucional</p> <p>Con base en los objetivos y propuestas planteadas, se elaborará un Plan de Acción que concrete las medidas a ejecutar, el calendario de implementación, los actores responsables y los recursos humanos y económicos necesarios. Esta fase requerirá una estrecha coordinación entre las áreas municipales de urbanismo, movilidad, educación, salud y policía local, así como la colaboración con la comunidad educativa, asociaciones vecinales y otras entidades sociales. Se contemplarán medidas específicas para reducir la accidentalidad en vías urbanas, fomentar la formación continua de conductores, y mejorar la seguridad del transporte profesional y de mercancías.</p> <p>Acción 6.5.4. Seguimiento, evaluación y mejora continua</p> <p>La última fase contempla el diseño de un sistema de evaluación y seguimiento del Plan de Acción. Se establecerán indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan medir la evolución de la accidentalidad, el grado de ejecución de las acciones previstas, y el impacto sobre el comportamiento de los usuarios. Esta evaluación será periódica y servirá como base para introducir ajustes y mejoras continuas en el plan. Además, se promoverá la transparencia y la participación mediante la publicación de resultados y la realización de jornadas abiertas a la ciudadanía.</p>		
Plazo	Fase 3: Largo plazo		
Presupuesto	Variable (en función del alcance)		
Agentes implicados		Ayuntamiento: áreas competentes en Movilidad	
		Policía Local	







Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	112/123



Medida 6.6. Estrategia de movilidad obligada sostenible	
Línea estratégica	<ul style="list-style-type: none">  Fomento de una movilidad más sostenible  Ordenación del tráfico  Reducción del uso del vehículo privado en desplazamientos por movilidad obligada  Apoyo a la implantación de Planes de Movilidad de Empresa.  Promoción de fórmulas flexibles de organización laboral (teletrabajo, horarios escalonados).  Impulso al transporte público, la movilidad activa y compartida.  Mejora de la calidad del aire y del uso del espacio público.  Ejemplaridad en la administración pública como agente promotor de nuevas formas de movilidad.
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">  Disminuir la congestión vial y las emisiones contaminantes.  Fomentar la movilidad activa y compartida.  Apoyar a las empresas locales en el diseño de soluciones de movilidad más sostenibles.  Aumentar la satisfacción, salud y conciliación laboral.  Facilitar hábitos de movilidad responsables que perduren más allá del entorno laboral.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none">  N° de Planes de Movilidad implementados en empresas y centros educativos del municipio.  Porcentaje de desplazamientos laborales y académicos realizados con modos sostenibles.  N° de estudiantes del municipio que acceden a FP o universidades mediante transporte público o compartido.  N° de plazas de coche compartido  N° iniciativas específicas activadas para estudiantes.  N° de días de teletrabajo implantados en el Ayuntamiento.
Descripción	<p>La movilidad obligada por razones laborales o formativas representa uno de los principales retos de sostenibilidad en municipios de tamaño reducido donde la oferta de transporte público interurbano es limitada. Esta estrategia amplía el concepto tradicional de movilidad laboral sostenible para integrar también los desplazamientos frecuentes hacia centros de enseñanza superior ubicados fuera del municipio, como universidades o centros de formación profesional. La medida contempla una doble línea de actuación. Por un lado, se prestará apoyo técnico y normativo a las empresas locales para que elaboren Planes de Movilidad al Trabajo adaptados a sus realidades. Por otro, se impulsará una estrategia municipal para facilitar el acceso diario a los centros de formación superior, especialmente dirigido a jóvenes del municipio, mediante transporte público mejorado, rutas lanzadera o plataformas digitales de coche compartido. El Ayuntamiento adoptará una actitud ejemplarizante, promoviendo el teletrabajo y la flexibilización horaria en su propio personal, y fomentando el uso racional de los vehículos municipales. Al mismo tiempo, se buscará promover sinergias entre trabajadores y estudiantes que comparten destinos similares fuera del municipio, optimizando recursos y reduciendo el impacto ambiental de estos desplazamientos obligados.</p>
Acciones/fases	<p>Acción 6.6.1. Análisis de la movilidad laboral y académica obligada La estrategia comenzará con un estudio que caracterice los principales flujos laborales y educativos fuera del municipio, identificando horarios, modos utilizados y volumen de personas que realizan estos desplazamientos a diario. En el caso de los estudiantes, se recogerá información sobre destinos frecuentes (universidades, centros de FP), así como barreras de acceso actuales.</p> <p>Acción 6.6.2. Impulso de Planes de Movilidad en empresas y centros educativos Con esta información, se iniciará un proceso de acompañamiento técnico a empresas y centros de enseñanza superior para facilitarles el diseño de sus propios planes de movilidad, ya sea para su personal o para el alumnado. Estos planes incluirán medidas como horarios flexibles, incentivos a la movilidad activa o la coordinación con rutas de transporte público. Se explorará la viabilidad de crear acuerdos con operadores de transporte público para mejorar la frecuencia y cobertura de servicios en horarios clave para estudiantes. Asimismo, se fomentará la creación de rutas compartidas en coche, con prioridad en estacionamientos y sistemas digitales de encuentro, promovidos por el Ayuntamiento o a través de convenios con universidades.</p> <p>Acción 6.6.3. Implantación del teletrabajo y horarios escalonados en la administración La administración municipal será un agente ejemplificador, aplicando el teletrabajo y los horarios flexibles a parte de su plantilla, con el fin de reducir la movilidad obligada diaria y mejorar la conciliación. Esta medida servirá también como referencia para otros empleadores del municipio.</p> <p>Acción 6.6.4. Comunicación y seguimiento de la estrategia</p>

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	113/123



Medida 6.6. Estrategia de movilidad obligada sostenible	
	Finalmente, se pondrán en marcha campañas de información y sensibilización, tanto dirigidas a las empresas como a la población joven, explicando las opciones disponibles para una movilidad obligada más sostenible. A través de indicadores de seguimiento se medirá el impacto y se introducirán mejoras progresivas.
Plazo	Fase 3: Largo plazo
Presupuesto	Variable (en función del alcance)
Agentes implicados	<ul style="list-style-type: none">  Ayuntamiento (áreas competentes en Movilidad, Juventud, Educación y Recursos Humanos)  Policía Local  Asociaciones juveniles y estudiantiles  Consorcio de Transporte Metropolitano (si aplica)  Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Vivienda  Operadores de transporte

3.4. Cronograma y presupuesto

Una vez desarrolladas todas las medidas comprendidas en cada programa del Plan de Acción propuesto, donde bajo las fichas anteriores se dispone de toda la información detallada de objetivos, indicadores, descripción, acciones, plazo, presupuesto y agentes implicados, se procede a resumir en la siguiente tabla el cronograma de actuación (bajo las tres fases definidas de corto, medio y largo plazo) con el presupuesto de cada medida, total de fase y total estimado en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	114/123



Programa	Medida	Descripción	Fase 1	Fase 2	Fase 3
1. Alternativas de movilidad sostenible	1.1.	Red de caminos escolares seguros	5.000 €		
	1.2.	Creación del plano Pasominuto en el municipio	6.000 €		
	1.3.	Red de Carriles Bici y Aparcabicicletas	106.000 €	905.000 €	
	1.4.	Puntos de recarga de vehículos eléctricos	100.000 €		
	1.5.	Uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales y en la DUM		40.000 €	
	1.6.	Ayudas y bonificaciones a vehículos limpios			0 €
2. Potenciación del transporte público	2.1.	Modificación y mejora del transporte público metropolitano y suburbano	0 €		
	2.2.	Integración tecnológica, tarifaria y multimodal del transporte público		1.500 €	
	2.3.	Creación de nuevos servicios de autobús lanzadera		5.000 €	
	2.4.	Implantación de servicios de micromovilidad a la demanda	12.000 €		
	2.5.	Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público	3.000 €		
3. Mejora del espacio urbano y ciudadano	3.1.	Mejora del estacionamiento			10.000 €
	3.2.	Acondicionamiento y potenciación de itinerarios peatonales			0 €
	3.3.	Plan de señalización urbana de orientación	7.500 €	35.000 €	
	3.4.	Plan de Accesibilidad Universal			40.000 €
	3.5.	Regulación de la velocidad y calmado de tráfico en el viario urbano	8.000 €	200.000 €	
4. Ordenación del tráfico	4.1.	Reordenación del tráfico en los accesos al municipio	10.000 €		
	4.2.	Reordenación del tráfico en la travesía principal/avenidas principales	10.000 €		
5. Circulación y distribución de mercancías	5.1.	Regulación de la carga y descarga	10.000 €		
	5.2.	Ordenanza municipal de carga y descarga		0 €	
	5.3.	Estrategia logística de última milla sostenible		0 €	
6. Fomento de una movilidad más sostenible	6.1.	Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento	1.000 €	600 €	2.000 €
	6.2.	Campaña de concienciación y educación para adquirir hábitos de movilidad sostenible	5.900 €	5.400 €	10.800 €
	6.3.	Ordenanza municipal sobre movilidad sostenible	1.500 €		
	6.4.	Plan de movilidad colaborativa		1.500 €	
	6.5.	Plan de seguridad vial			0 €
	6.6.	Estrategia de movilidad obligada sostenible			0 €
Total fase			285.900 €	1.194.000 €	62.800 €
Total PMUS			1.542.700 €		

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	115/123



3.5. Evaluación del impacto ambiental

La transición hacia un modelo de movilidad más sostenible en Aznalcóllar no solo responde a una necesidad funcional y social, sino que también conlleva importantes beneficios ambientales, especialmente en lo relativo a la reducción de emisiones contaminantes y a la mejora de la calidad del aire urbano.

La evaluación del impacto ambiental del nuevo modelo de ciudad propuesto en el PMUS se ha abordado desde un enfoque cualitativo y cuantitativo, permitiendo estimar los efectos previsibles de la implementación de las distintas medidas previstas.

3.5.1. Evaluación cualitativa

En primer lugar, se ha realizado una evaluación cualitativa de cada una de las acciones incluidas en el plan, considerando su contribución potencial a la mejora ambiental. Esta valoración se ha llevado a cabo bajo la premisa de que ninguna medida es efectiva por sí sola, sino que su impacto depende de su integración en una estrategia global y coherente de movilidad.

El conjunto de medidas propuestas genera un efecto sinérgico, en el que las distintas actuaciones se refuerzan mutuamente. Así, las intervenciones sobre el espacio público, la gestión del tráfico, la mejora de la accesibilidad o la promoción de modos activos de transporte solo alcanzarán su pleno potencial si se desarrollan de manera coordinada y progresiva, conforme al calendario de implantación previsto en el plan.

Especial atención merecen las medidas dirigidas al ámbito educativo y a la concienciación ciudadana, ya que su eficacia a medio y largo plazo depende del acompañamiento por parte de otras actuaciones estructurales, como la regulación del aparcamiento, la mejora del transporte público o la creación de infraestructuras ciclistas y peatonales de calidad. Estas medidas, aunque de impacto indirecto, son esenciales para generar un cambio cultural y de hábitos que sustente el éxito del nuevo modelo de movilidad.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	116/123



Programa	Medida	Descripción	Impacto	Justificación
1. Alternativas de movilidad sostenible	1.1.	Red de caminos escolares seguros	Medio	Escala espacial reducida. Puede multiplicar su efecto si se acompaña de actuaciones urbanísticas.
	1.2.	Creación del plano Pasominuto en el municipio	Bajo	Puede multiplicarse con medidas de mejora de la movilidad peatonal.
	1.3.	Red de Carriles Bici y Aparcabicicletas	Alto	Actualmente no existe ninguna infraestructura ciclista
	1.4.	Puntos de recarga de vehículos eléctricos	Bajo	Complementa a la medida 1.5.
	1.5.	Uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales y en la DUM	Bajo	Complementa a la medida 1.4. Efecto demostrativo a los vecinos
	1.6.	Ayudas y bonificaciones a vehículos limpios	Bajo	Complementaria para fomentar una medida de mayor envergadura
2. Potenciación del transporte público	2.1.	Modificación y mejora del transporte público metropolitano y suburbano	Medio	Efectos en los modos de transporte
	2.2.	Integración tecnológica, tarifaria y multimodal del transporte público	Medio	Ahorro en emisiones y optimización de los desplazamientos
	2.3.	Creación de nuevos servicios de autobús lanzadera	Bajo	Escala espacial reducida
	2.4.	Implantación de servicios de micromovilidad a la demanda	Medio	Escala espacial reducida pero efectiva eliminando coches
	2.5.	Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público	Bajo	Complementaria para fomentar una medida de mayor envergadura
3. Mejora del espacio urbano y ciudadano	3.1.	Mejora del estacionamiento	Alto	Efecto sinérgico con peatonalización
	3.2.	Acondicionamiento y potenciación de itinerarios peatonales	Muy alto	Expresión real de que los desplazamientos se hagan a pie
	3.3.	Plan de señalización urbana de orientación	Bajo	Muy específica pero imprescindible para los visitantes
	3.4.	Plan de Accesibilidad Universal	Alto	Afecta a toda la población
	3.5.	Regulación de la velocidad y calmado de tráfico en el viario urbano	Muy alto	Medida transversal porque afecta a la movilidad peatonal y a la seguridad vial
4. Ordenación del tráfico	4.1.	Reordenación del tráfico en los accesos al municipio	Muy alto	Afecta al bienestar de los vecinos y a la habitabilidad del municipio
	4.2.	Reordenación del tráfico en la travesía principal/avenidas principales	Muy alto	Afecta al bienestar de los vecinos y a la habitabilidad del municipio
5. Circulación y distribución de mercancías	5.1.	Regulación de la carga y descarga	Alto	Elimina congestión vehicular
	5.2.	Ordenanza municipal de carga y descarga	Medio	Favorece políticas de movilidad sostenible
	5.3.	Estrategia logística de última milla sostenible	Medio	Efecto multiplicador del resto de las medidas del programa
6. Fomento de una movilidad más sostenible	6.1.	Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento	Medio	Efecto multiplicador del resto de las medidas del programa
	6.2.	Campaña de concienciación y educación para adquirir hábitos de movilidad sostenible	Alto	Efecto multiplicador del resto de las medidas del programa
	6.3.	Ordenanza municipal sobre movilidad sostenible	Medio	Favorece políticas de movilidad sostenible
	6.4.	Plan de movilidad colaborativa	Medio	Favorece políticas de movilidad sostenible
	6.5.	Plan de seguridad vial	Medio	Favorece políticas de movilidad sostenible
	6.6.	Estrategia de movilidad obligada sostenible	Medio	Favorece políticas de movilidad sostenible

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	117/123






3.5.2. Evaluación cuantitativa

Junto con la valoración cualitativa, se ha planteado también una evaluación cuantitativa de los efectos derivados del cambio modal propuesto. Este análisis estima la reducción potencial de emisiones contaminantes como resultado de una disminución progresiva en el uso del vehículo privado, en favor de modos más sostenibles como la bicicleta, el transporte público o los desplazamientos a pie.

Partiendo del escenario actual y proyectando el reparto modal a medio y largo plazo —según las tres fases establecidas en el plan de acción—, se calcula que una reducción incluso moderada del uso del automóvil conllevaría un descenso significativo en la emisión de gases de efecto invernadero (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas en suspensión (PM10), además de una mejora global de la calidad del aire.

Estos beneficios se verán acompañados, además, por una disminución de la contaminación acústica, la reducción del consumo energético derivado de los desplazamientos y una mejora de las condiciones de confort climático en el entorno urbano, gracias al impulso de modos no motorizados y a la renaturalización progresiva del espacio público.

El uso del automóvil es la única fuente de emisiones evaluable. Se utilizan, en un primer término, la evaluación de escenarios atendiendo a los siguientes:

-  **Escenario 1:** evolución lineal de las tendencias producidas en los últimos años, caracterizadas por un incremento en el parque de vehículos y una tendencia a satisfacer las demandas de este tipo de movilidad (más capacidad viaria, más aparcamiento, mejora de la fluidez e incremento de la velocidad de circulación)
-  **Escenario 2:** Estado estacionario en relación con el incremento del parque automovilístico, pero aplicando las mismas políticas relacionadas con la movilidad urbana, que definen una situación que favorece el desplazamiento motorizado
-  **Escenario 3:** aplicación de las medidas del PMUS, integrando todas las medidas contenidas en él y en el faseado propuesto por el presente Plan. En primer lugar, es necesario realizar una estimación de las emisiones actuales procedentes del sistema de movilidad de Aznalcóllar.


Año	Vehículos	Viajes motorizados	Emisiones unitarias	Longitud media de viajes motorizados	Emisiones CO2	Espacio ocupado en el aparcamiento
	Nº	Nº	g CO2/km	km	kg CO2	m2
2020	7.856	24.444	120,4	9,9	29.136	196.400

Tabla 10. Indicadores para la valoración cuantitativa del impacto ambiental.

Fuente: Elaboración propia.

La valoración cuantitativa del impacto ambiental derivado del modelo de movilidad actual en Aznalcóllar, así como el potencial de mejora asociado al nuevo modelo propuesto en el PMUS, se ha realizado a partir de una serie de indicadores clave, entre ellos: número de vehículos, volumen de viajes motorizados diarios, emisiones unitarias por kilómetro recorrido, longitud media de los desplazamientos en vehículo privado, y superficie urbana ocupada por el estacionamiento.

Este cálculo se ha basado en las siguientes hipótesis:

-  **Número de vehículos:** Se ha partido del dato estimado para el parque móvil del municipio. A este valor se le ha aplicado una tasa de crecimiento media anual del 3,65 %, obtenida a partir de los registros de evolución del parque automovilístico en el entorno metropolitano de Sevilla durante la última década.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	118/123



Viajes motorizados: Se han estimado en base al reparto modal del municipio y al número total de viajes diarios por habitante, considerando únicamente aquellos desplazamientos realizados en vehículo privado. Este valor refleja la proporción de la movilidad urbana dominada por el coche, incluso para trayectos cortos, y por tanto constituye un elemento clave para el cálculo de las emisiones.

Emisiones unitarias: Se ha adoptado un factor de emisión medio de 120,4 g CO₂/km, correspondiente al valor medio de emisiones de los vehículos en Europa. Este factor proviene de la Agencia Europea de Medio Ambiente, y refleja el consumo energético medio de los vehículos vendidos, sin aplicar reducciones futuras, ya que la tendencia reciente apunta a un aumento del peso y del consumo medio de los automóviles.

Longitud media de los viajes motorizados: Se ha determinado a partir del análisis de la matriz Origen-Destino estructurada por áreas funcionales. En el caso de Aznalcóllar, se han identificado los siguientes destinos habituales y sus distancias medias:

- ▶ Viajes dentro del propio municipio: 1,2 km
- ▶ Viajes a municipios próximos del entorno minero y Aljarafe norte: 7,1 km
- ▶ Viajes a Sevilla capital: 24,3 km
- ▶ Otros desplazamientos intermunicipales: 33,2 km

Con base en la distribución de estos desplazamientos, se obtiene una distancia media ponderada de 9,9 km por viaje. Este valor, de carácter conservador, tiende a infraestimar las emisiones futuras, ya que la tendencia observada indica un incremento en la distancia recorrida diaria en vehículo privado.

Cálculo de emisiones: Las emisiones de CO₂ se han obtenido mediante el producto de los viajes motorizados diarios por el factor de emisión unitario y la longitud media de los desplazamientos. El resultado se expresa en kilogramos de CO₂ generados diariamente.

Espacio ocupado por vehículos en aparcamiento: Para esta estimación se ha aplicado un factor de 25 m² por vehículo, correspondiente a una tipología de aparcamiento en superficie. No obstante, se advierte que este valor representa un mínimo técnico, ya que la superficie real afectada —considerando márgenes, accesos y maniobras— puede alcanzar fácilmente los 35 m² por vehículo. Dado que en Aznalcóllar el aparcamiento es predominantemente en superficie y gratuito, este indicador pone de manifiesto el importante consumo de espacio público asociado al modelo actual de movilidad basada en el coche privado.

Conclusiones

Para valorar los posibles efectos ambientales derivados de los diferentes escenarios de evolución del modelo de movilidad en Aznalcóllar, se han proyectado tres escenarios diferenciados con horizonte temporal 2028, tomando como punto de partida el año 2020 y apoyándose en datos locales y tendencias observadas en el entorno metropolitano.

Escenario 1: Tendencia actual sin cambios en el modelo

Este escenario proyecta el crecimiento del parque de vehículos en base a la evolución registrada entre 2008 y 2018, con una tasa de incremento medio anual del **3,65%**. En estas condiciones, el parque automovilístico en Aznalcóllar podría alcanzar en 2028 un total estimado de **10.463 turismos**, lo que representa **3.150 vehículos adicionales** respecto al año 2018, es decir, un incremento del **43,1%**.

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	119/123



El impacto ambiental asociado a este escenario resulta notable: las emisiones diarias de CO₂ pasarían de **29.136 kg** en 2020 a **38.805 kg** en 2028, lo que supone un incremento del **33,2%**. Además, este crecimiento implicaría la necesidad de destinar aproximadamente **65.175 m² adicionales de espacio público** al estacionamiento de vehículos, con la consiguiente presión sobre el entorno urbano.




Escenario 2: Aumento de viajes por uso intensivo, sin crecimiento del parque móvil

El segundo escenario contempla que el número de vehículos permanezca estable, pero que los desplazamientos motorizados se incrementen ligeramente debido al mantenimiento de políticas centradas en el coche. Se proyecta un crecimiento del **0,5% anual** en el número de viajes, sin ampliación del parque automovilístico.

En este caso, las emisiones pasarían de **29.136 kg de CO₂ diarios** en 2020 a **30.322 kg diarios** en 2028, lo que implica un aumento mucho más contenido, del **4,1%** en 8 años. Este escenario no conlleva mayor ocupación del espacio público para aparcamiento, manteniéndose constante la superficie destinada a ello. No obstante, confirma que un modelo continuista sigue generando impactos negativos, aunque de menor magnitud.

Escenario 3: Implantación progresiva del nuevo modelo del PMUS

El tercer escenario evalúa el efecto de la implantación de las medidas contempladas en el PMUS, estructuradas en tres fases consecutivas de reducción de la movilidad motorizada:

-  **Fase 1:** reducción del 8,8%
-  **Fase 2:** reducción del 18,3%
-  **Fase 3:** reducción del 27,7%

En este supuesto, las emisiones diarias de CO₂ descenderían desde los **29.136 kg** del año 2020 a **21.055 kg** en 2028, lo que representa una **reducción del 27,7%**. Además, la disminución del uso del vehículo privado permitiría liberar hasta **54.475 m² de espacio urbano** previamente ocupado por estacionamiento, que podría destinarse a usos más sostenibles como zonas verdes, estanciales, peatonales o infraestructuras ciclistas.

Cabe señalar que esta reducción de emisiones podría lograrse incluso sin una reducción equivalente del parque móvil, si los automóviles existentes se utilizan con menor frecuencia gracias a políticas eficaces de fomento del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie. En ese caso, el espacio liberado sería menor, pero el impacto ambiental seguiría siendo positivo.

Según las estimaciones del PMUS, **en el horizonte 2028** los desplazamientos en autobús representarían el **9%** del total de viajes, mientras que la bicicleta alcanzaría una cuota del **4%**. Por su parte, los desplazamientos a pie supondrían un **30% del total**, consolidando un modelo mucho más equilibrado y saludable.

Por último, no se ha contemplado en esta evaluación el impacto de una eventual electrificación del parque automovilístico, debido a la **incertidumbre sobre el origen de la energía eléctrica** y a la **baja penetración actual de los vehículos eléctricos** en contextos rurales y semiurbanos como Aznalcóllar, a pesar de las políticas públicas favorables.

3.5.3. Conclusiones

La evaluación del impacto ambiental del nuevo modelo de movilidad propuesto en el PMUS de Aznalcóllar permite extraer una serie de conclusiones relevantes desde un enfoque integral, que combina tanto la

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	120/123



valoración cualitativa de las medidas como el análisis cuantitativo de los efectos esperados sobre las emisiones de gases contaminantes y la ocupación del espacio urbano.

Desde el punto de vista **cualitativo**, se ha constatado que la aplicación de las medidas del PMUS no puede entenderse de manera aislada, sino como un conjunto coherente que, al implementarse de forma coordinada y progresiva, genera **efectos sinérgicos y externalidades positivas** sobre el entorno urbano, la salud pública, la calidad del aire, la seguridad vial y la equidad en el acceso a los modos de transporte. Especialmente relevantes son aquellas actuaciones orientadas a fomentar la movilidad activa (a pie y en bicicleta), mejorar el transporte público, pacificar el tráfico y reequilibrar el espacio público a favor de los modos sostenibles. Estas medidas, además de reducir las emisiones, contribuyen de forma significativa a mejorar la habitabilidad del municipio y a transformar el entorno urbano en un espacio más saludable, inclusivo y funcional.


En el plano **cuantitativo**, los resultados de la modelización de escenarios de evolución del parque automovilístico y del reparto modal ponen de manifiesto la importancia de actuar con determinación. El **escenario tendencial** (escenario 1), sin intervención, conduciría a un aumento significativo de las emisiones de CO₂ (un 33,2% más en 2028 respecto a 2020), así como a una demanda creciente de espacio para aparcamiento, que alcanzaría los 65.175 m² adicionales. Esta evolución es incompatible con los objetivos de sostenibilidad ambiental y eficiencia urbana. Por el contrario, el **escenario 3**, que contempla la aplicación progresiva de las medidas del PMUS, permitiría **reducir las emisiones en un 27,7%**, liberando más de 54.000 m² de espacio urbano actualmente destinado al estacionamiento de vehículos, espacio que podría ser reutilizado para mejorar la calidad del entorno urbano y la seguridad vial.

Estos resultados ponen en evidencia que la **transformación del modelo de movilidad en Aznalcóllar** no solo es ambientalmente necesaria, sino también viable y deseable desde el punto de vista de la salud pública, la equidad y la eficiencia del uso del espacio. El éxito del modelo propuesto dependerá, no obstante, de una implementación coherente, progresiva y acompañada de políticas de comunicación, sensibilización y participación ciudadana que faciliten el cambio de hábitos y consoliden una cultura de movilidad más racional, segura y sostenible.

4. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

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 la Movilidad de Aznalcóllar, y con la figura del Coordinador de Movilidad como responsable (ambas acciones recomendadas de su creación y asignación por parte del Ayuntamiento de Aznalcóllar). 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,

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	121/123



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 corto, 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 y adaptarlas.



Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	122/123



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE AZNALCÓLLAR



Firmado digitalmente por
 ALVAREZ CASTILLO
 DAVID - 50455605E
 Fecha: 2025.07.25
 02:47:37 +02'00'

En Fuengirola, a 25 de julio de 2025,
 David Álvarez Castillo
 Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
 Colegiado nº 17.228

Código Seguro de Verificación	IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Fecha	25/07/2025 20:16:56
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	DAVID ALVAREZ CASTILLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7TSDQZGBMOT7ODW5OCCD7R6M	Página	123/123

