FACTORES AMBIENTALES:

AGUA

RESIDUOS

ENERGÍA

CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE ATMOSFÉRICO

MOVILIDAD

PAISAJE URBANO Y ZONAS VERDES

PATRIMONIO NATURAL Y BIODIVERSIDAD

RIESGOS AMBIENTALES

SUELOS

Índice

3.4.5. MOVILIDAD 1
3.4.5.1. Introducción 1
3.4.5.2. Sistema viario municipal 1
3.4.5.3. Conexiones supramunicipales 18
3.4.5.4. Movilidad municipal 20
3.4.5.5. Análisis modal 35
3.4.5.6. Ordenanza municipal aplicable 38
3.4.5.7. Medidas implantadas por el ayuntamiento para el fomento de buenas prácticas ambientales 38
3.4.5.8. Actuaciones previstas por el ayuntamiento 38
3.4.5.9. Conclusiones 38

3.4.5. MOVILIDAD

3.4.5.1. Introducción

La movilidad y accesibilidad en un espacio metropolitano, están condicionadas por su sistema viario, ya que se producen desplazamientos tanto en el propio territorio como hacia otras entidades territoriales, permitiendo el acceso de los distintos medios de transporte a los equipamientos, servicios y áreas de actividad.

Uno de los principales factores que proporcionan calidad de vida al ciudadano es la movilidad y a su vez es uno de los principales sumideros de energía y generador de la contaminación en los núcleos urbanos.

Para el ciudadano es fundamental que, en su vida cotidiana, pueda conseguir satisfacer sus necesidades, con la menor inversión de tiempo en sus desplazamientos que deberán ser lo más cómodos y saludables, prescindiendo, en la medida de lo posible, de los vehículos motorizados.

La segunda vertiente es la contaminación producida por los métodos utilizados en el desplazamiento, así como la energía que se invierte en los mismos. Esto repercute negativamente en el ciudadano, pues genera problemas de estrés y respiratorios, así como un despilfarro económico, por el coste de los carburantes.

Todo ello, lleva a analizar la importancia de la movilidad municipal, tanto en su vertiente pública como privada. Así mismo se estudian los hábitos de los ciudadanos y las posibles alternativas para mejorar sus desplazamientos. También facilitar la proximidad a los servicios y que su accesibilidad sea universal, con la eliminación de barreras arquitectónicas.

La mejora de la movilidad es uno de los indicadores que inciden directamente en la sostenibilidad, convivencia y confort de las poblaciones, como así viene recogido en el Acuerdo de 3 de mayo de 2011 sobre la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana y en el Libro Verde de la Comunidad Europea “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”.

3.4.5.2. Sistema viario municipal

RED DE CARRETERAS

El sistema viario del término municipal de El Cuervo está formado principalmente por carreteras de varios órdenes de importancia, tanto de la Red de Carreteras del Estado, como de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía como de la Diputación.

A continuación se indican el conjunto de carreteras que discurren por el término municipal de El Cuervo, así como las características principales de éstas tales como su categoría y recorrido, calidad o accesibilidad.

Red de carreteras que discurren por el municipio

RED DE CARRETERAS DEL T. M. DE EL CUERVO						
Denominación	**Categoría**	**Inicio**	**Fin**	**Longitud**	**Estado de la vía**	**Acceso al municipio**
AP-4	*Estatal de la RCE, y Red de Carreteras Europeas*	*En Dos Hermanas*	*L.P. Sevilla-Cádiz*	*3565 m en el término municipal*	*Bueno*	*Lo atraviesa de norte a sur, dejando el núcleo urbano al oeste*
N-IV	*Estatal de la RCE*	*Fin doble calzada*	*L.P. Sevilla-Cádiz*	*4900 m en el término municipal*	*Bueno*	*Lo atraviesa de norte a sur, incluso el núcleo urbano*
A-8151	*Red Complementaria de Sevilla de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía*	*Lebrija*	*El Cuervo*	*2270 m en el término municipal*	*Bueno*	*Noroeste*
A-8152	*Red Complementaria de Sevilla de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía*	*Lebrija*	*N-IV (Los Tollos)*	*1400 m en el término municipal*	*Bueno*	*Noroeste, una parte marca límite municipal*
CA-5100	*Red Provincial de carreteras de Andalucía. Diputación provincial de Cádiz.*	*Gibalbín*	*El Cuervo*	*750 m en el término municipal*	*Bueno*	*Sureste*

Fuente de información: (Consejería de Fomento y Vivienda, Ministerio de Fomento)

La densidad en la carga del tráfico en una vía está condicionada por la ubicación, características y funcionalidad de la misma. Algunas vías soportan más tráfico que otras, además, la evolución de la densidad del tráfico varía en las distintas épocas del año.

El parámetro utilizado para medir el tráfico es la Intensidad Media Diaria (IMD), que significa el nº de vehículos que han pasado a lo largo del año por el tramo de carretera donde se realiza la medición dividida por los 365 días del año. Este cálculo se suele hacer mediante muestreos y aplicando las teorías estadísticas de probabilidad.

Otro factor a tener muy en cuenta en las carreteras son los accidentes que se producen en las mismas y si éstos tienen víctimas mortales o no. Dejando a un lado el factor humano, cuyo peso es importante pero difícil de medir, el estado, trazado, el peralte de las vías y, en general, el estado de la carretera, tiene una gran influencia en los accidentes.

Para establecer el nivel de peligrosidad en un determinado tramo de carretera se usa un índice que se define de la siguiente manera.

$$\frac{n^{o}\ accidentes\ con\ víctimas x 10^{8}}{IMD x 365 x longitud}$$

Una vez obtenido este dato y utilizando las gradaciones de peligrosidad establecidas a nivel general en los Planes de Carreteras Autonómicas se tiene que:

Ip ≤ 25 - Peligrosidad muy baja
25 < Ip ≤ 50 - Peligrosidad baja
50 < Ip ≤ 100 - Peligrosidad media
100 < Ip ≤ 200 - Peligrosidad alta
Ip > 200 - Peligrosidad muy alta

De cualquier forma, de la observación de los accidentes no se obtienen conclusiones precisas sobre sus causas concretas; cabría hacer un estudio más detallado de cada tramo y punto negro, y de las intersecciones más conflictivas de cara a analizar las posibles deficiencias de la red viaria que hayan podido contribuir a causar los accidentes reseñados.

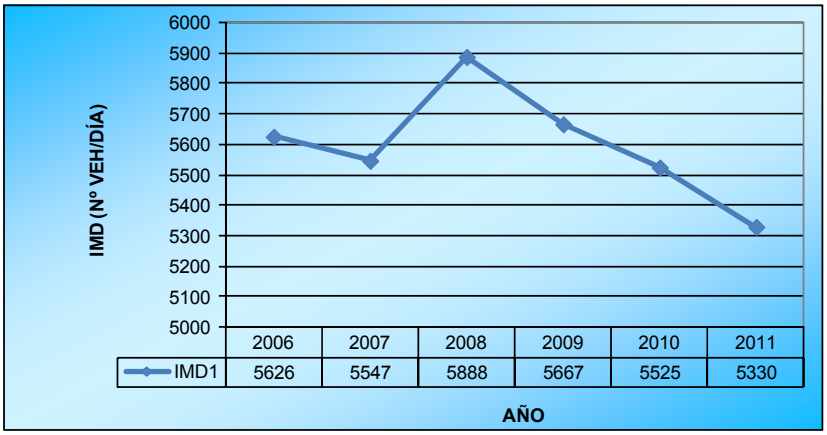
En el caso que nos ocupa, se disponen de datos de aforo de varias estaciones. Tambien, para el caso de las carreteras estatales se tienen datos de accidentes, disponiendo así de un índice de peligrosidad. Todos estos se detallan a continuación para cada una de las carreteras.

Carretera A-8151

- Estación SE-8047:

Plan de Aforos	IMD	% VP
2006	5626	5 %
2007	5547	5 %
2008	5888	4 %
2009	5667	4 %
2010	5525	4 %
2011	5330	4 %

Fuente de información: (Consejería de Fomento y Vivienda)

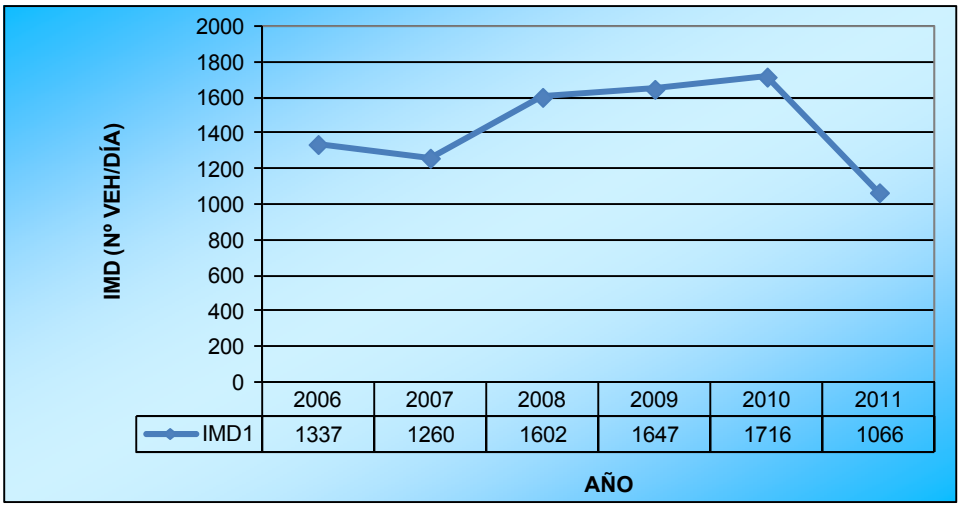


Carretera A-8152

- Estación SE-8296:

Plan de Aforos	IMD	% VP
2006	1337	7 %
2007	1260	6 %
2008	1602	6 %
2009	1647	6 %
2010	1716	6 %
2011	1066	7 %

Fuente de información: (Consejería de Fomento y Vivienda)

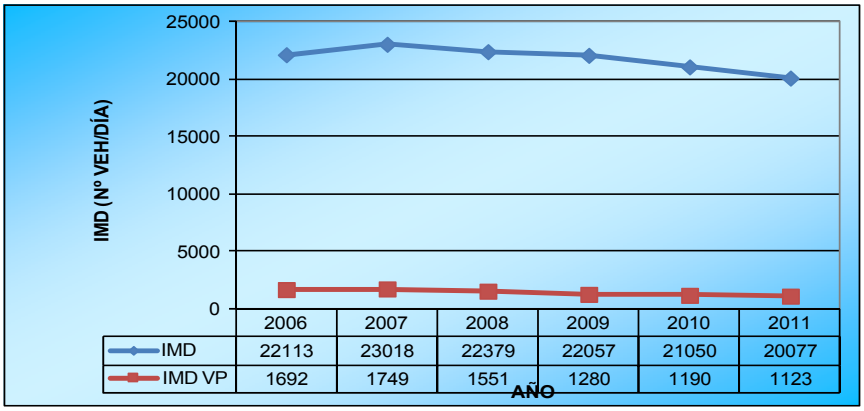


Carretera AP-4 (E-05)

- Estación SE-503:

Plan de Aforos	IMD	IMD VP
2006	22113	1692
2007	23018	1749
2008	22379	1551
2009	22057	1280
2010	21050	1190
2011	20077	1123

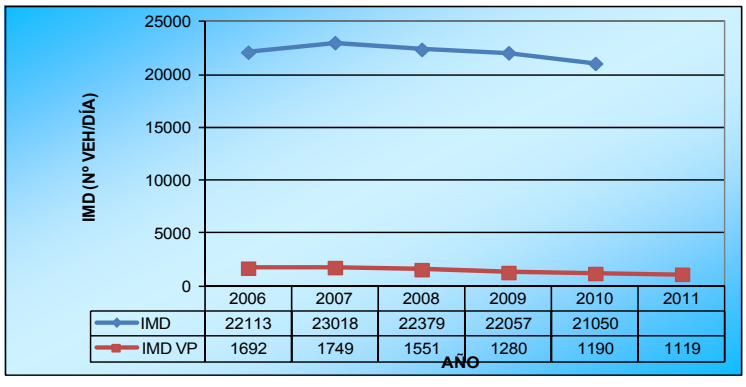
Fuente de información: (Ministerio de Fomento)



- Estación CA-501:

Plan de Aforos	IMD	IMD VP
2006	22113	1692
2007	23018	1749
2008	22379	1551
2009	22057	1280
2010	21050	1190
2011		1119

Fuente de información: (Ministerio de Fomento)



En cuanto a los datos de accidentes, según el Anuario Estadístico de Accidentes en las Carreteras del Estado, publicado por el Ministerio de Fomento se tiene, que los accidentes producidos dentro del término municipal de El Cuervo en la AP-4 son:

	Accidentes con víctimas (mortales o no)					IP medio
PK	2005	2006	2007	2008	2009	
58	0	0	0	1	1	4.9
60	0	1	1	1	1	9.9
61	0	0	0	0	2	4.9

Fuente de información: (Ministerio de Fomento)

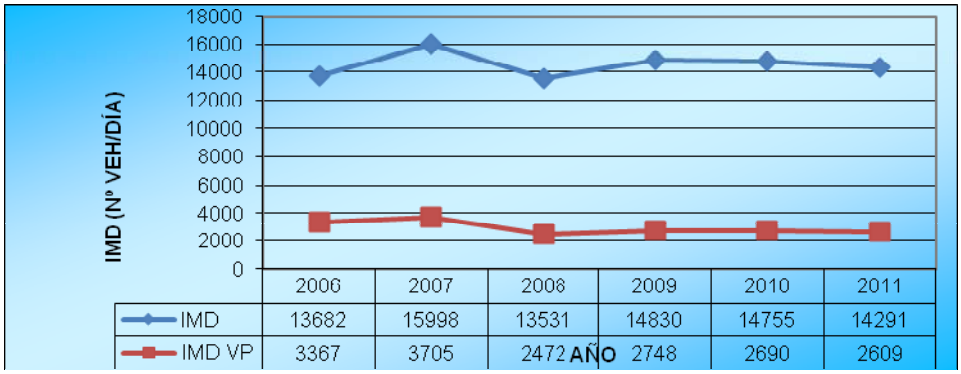
Por tanto, la peligrosidad en los tres puntos donde han ocurrido accidentes en los años estudiados es muy baja.

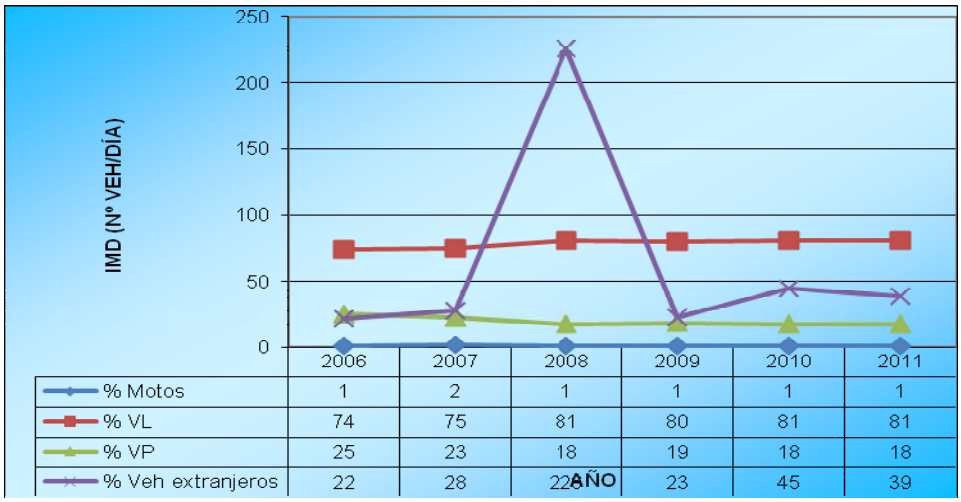
Carretera N-IV

- Estación CA-242/1:

Plan de Aforos	IMD	IMD VP	IMD VP (Mercancías Peligrosas)	% Motos	% VL	% VP	% Veh extranjeros
2006	13682	3367	46	1	74	25	22
2007	15998	3705	59	2	75	23	28
2008	13531	2472	10	1	81	18	226
2009	14830	2748	25	1	80	19	23
2010	14755	2690	14	1	81	18	45
2011	14291	2609	20	1	81	18	39

Fuente de información: (Ministerio de Fomento)

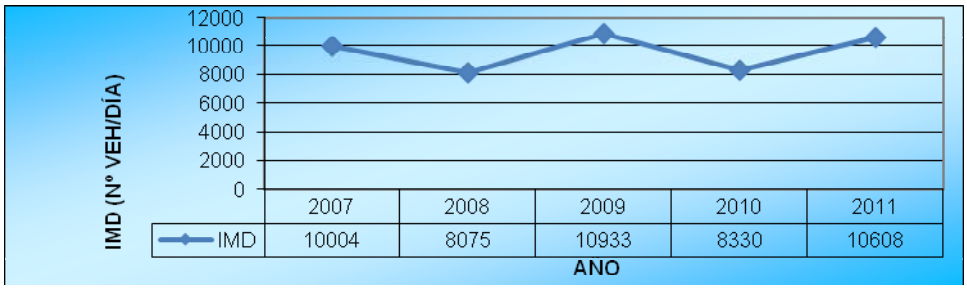


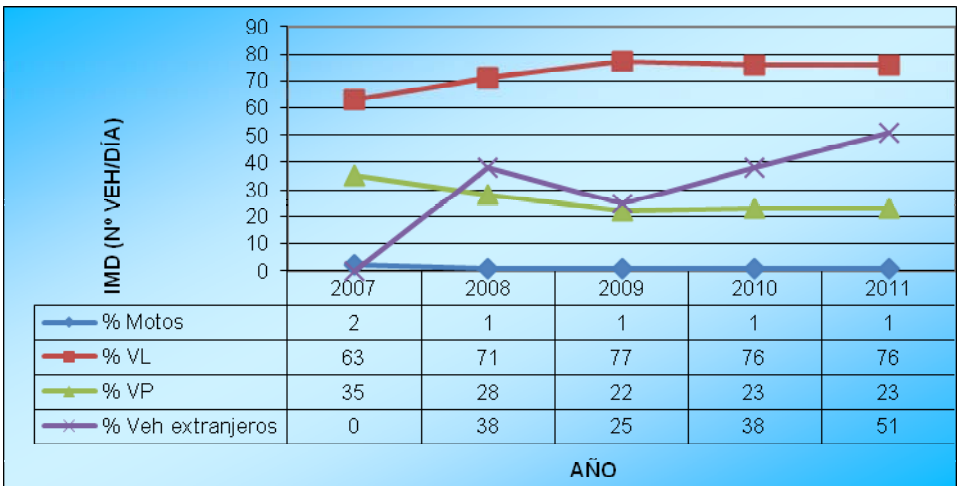


- Estación CA-30/2:

Plan de Aforos	IMD	% Motos	% VL	% VP	% Veh. extranjeros
2007	10004	2	63	35	0
2008	8075	1	71	28	38
2009	10933	1	77	22	25
2010	8330	1	76	23	38
2011	10608	1	76	23	51

Fuente de información: (Ministerio de Fomento)





En cuanto a los datos de accidentes, según el Anuario Estadístico de Accidentes en las Carreteras del Estado, publicado por el Ministerio de Fomento se tiene, que los accidentes producidos dentro del término municipal de El Cuervo en la N-IV son:

	Accidentes con víctimas (mortales o no)					IP medio
PK	2006	2007	2008	2009	2010	
612	1	0	0	1	1	17.7
613	0	0	0	0	1	5.9

Fuente de información: (Ministerio de Fomento)

Por tanto, la peligrosidad en los dos puntos donde han ocurrido accidentes en los años estudiados es muy baja.

En el resto de carreteras que discurren por el término municipal de El Cuervo, no se dispone de datos de accidentes, por lo que no se puede obtener el índice de peligrosidad para ellas.

A continuación se pueden ver algunas fotografías de las carreteras que discurren por el municipio, así como un plano donde se representan estas y el núcleo urbano.

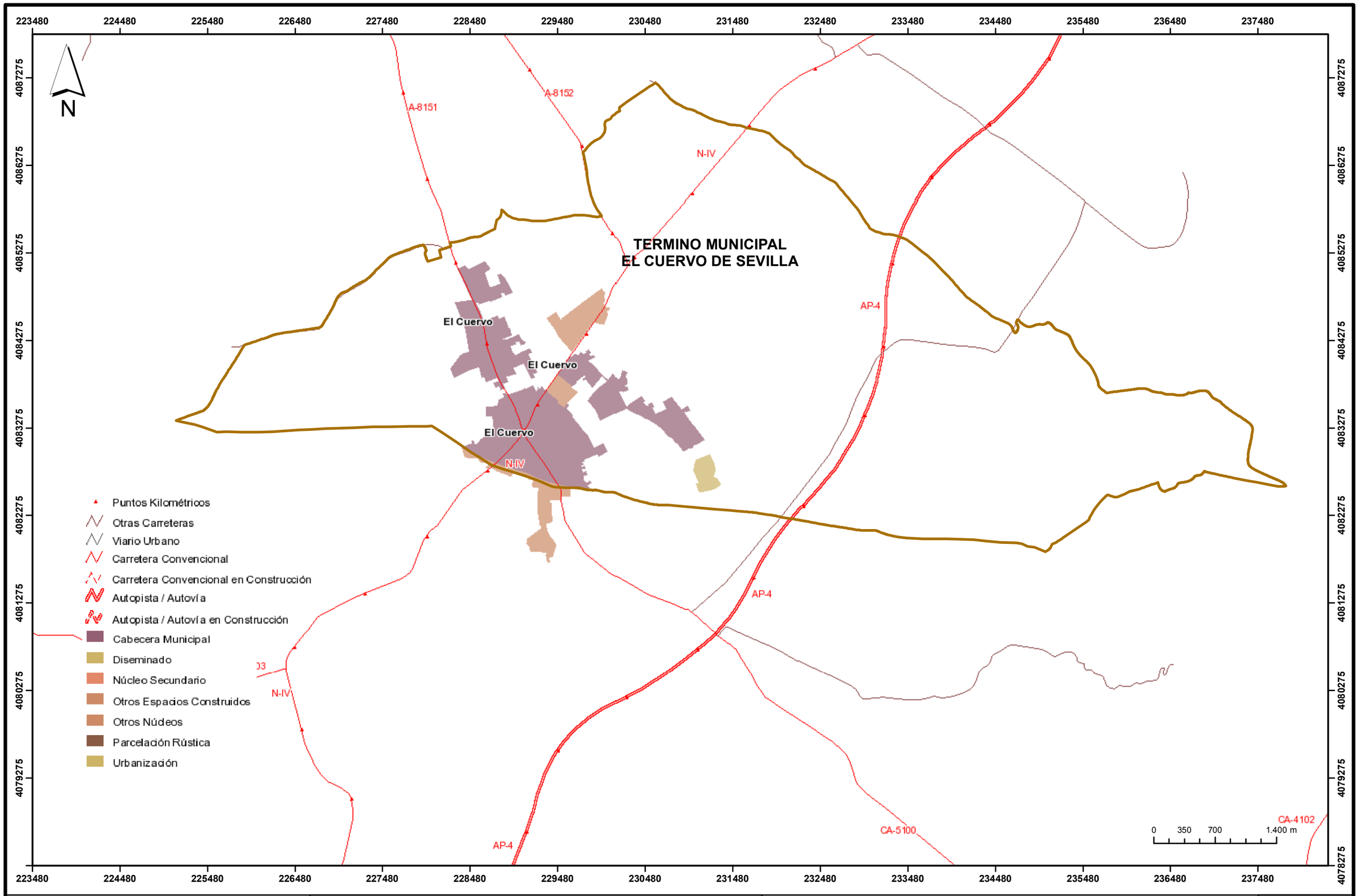
Carretera A-8151

Carretera A-8152

AP-4		
Carretera N-IV		
CA-5100		

PLANO DE LA RED DE CARRETERAS DEL MUNICIPIO

Fuente de información: (Consejería de Fomento y Vivienda, Ministerio de Fomento)



CIUDAD SOSTENIBLE

Título

DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)

Denominación

RED DE CARRETERAS DEL MUNICIPIO

Fecha: **Diciembre 2012**

Escala: **1:40.000**

RED DE CAMINOS

Los caminos secundarios son los caminos que dan acceso a grupos reducidos de viviendas o en actividades productivas de baja importancia.

Por el término municipal de El Cuervo discurren los caminos secundarios cuyas longitudes se exponen en la siguiente tabla:

Red de caminos que discurren por el municipio

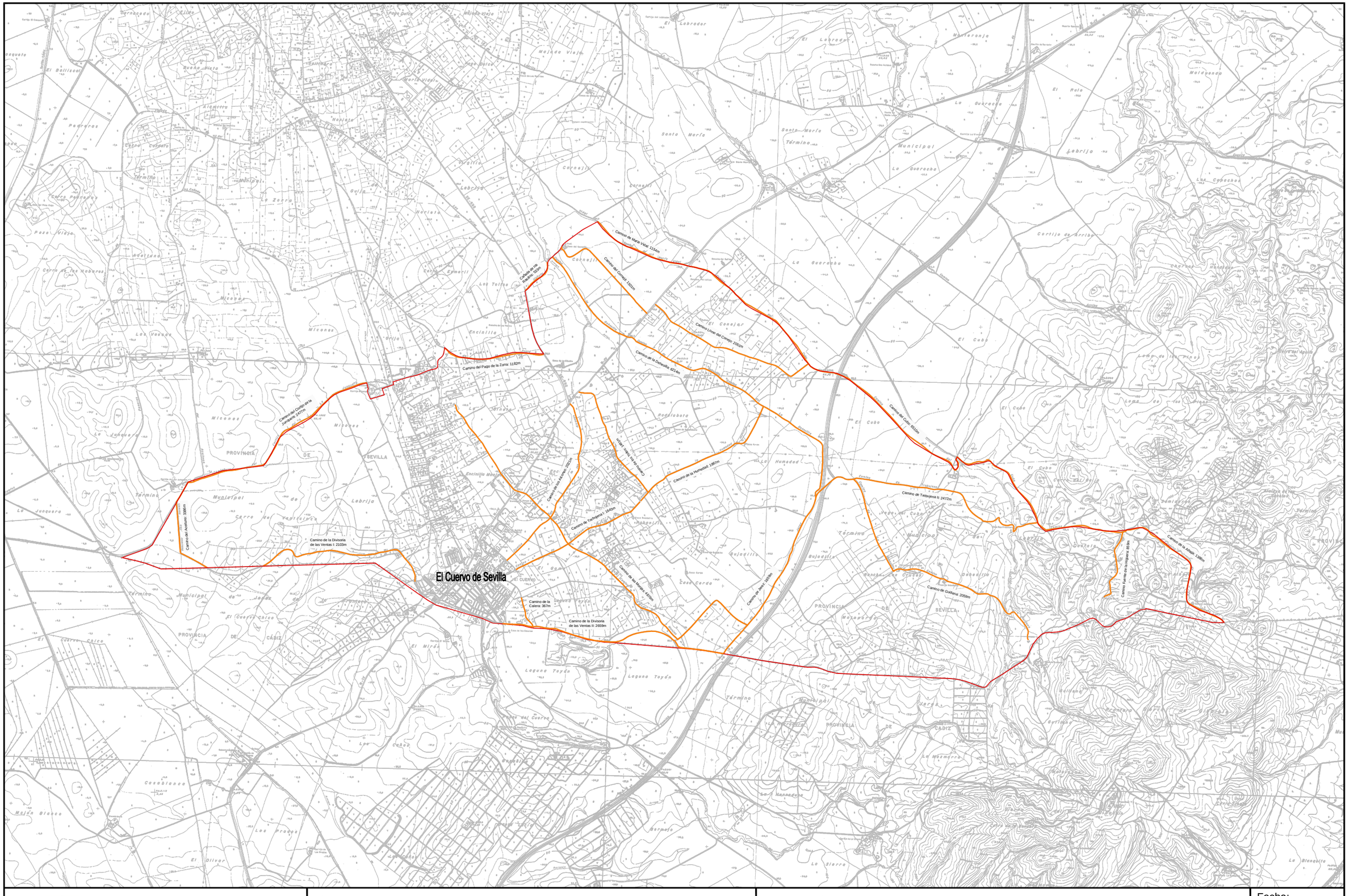
Nombre	Longitud (m)
Camino del aceituno	*1286 m*
Camino del cortijo de la Junquera	*2477 m*
Camino de la Divisoria de las Ventas (I)	*2103 m*
Camino de las Monjas	*4876 m*
Camino del Pago de la Zorra	*1182 m*
Camino de los Alcones	*2021 m*
Camino de Trebujena	*4115 m*
Camino de la Calera	*367 m*
Camino de la Divisoria de Las Ventas	*2659 m*
Camino de los Tollos	*1491 m*
Camino de la Humedad	*1867 m*
Cañada los Rasillos	*533 m*
Camino de la Dehesilla	*6214 m*
Camino de Jerez	*1859 m*
Camino del Cornejil	*1501 m*
Camino Lomo del Conejo	*2051 m*
Camino de Maria Vidal	*1154 m*
Camino del Cubo	*6510 m*
Camino de Guillena	*2059 m*
Camino Fuente de la Higuera	*859 m*
Camino de la Alhaja	*1388 m*

Fuente de información: (Ayuntamiento).

A continuación se incluye un plano donde se representan los caminos con su denominación y el núcleo urbano.

PLANO DE LA RED DE CAMINOS DEL MUNICIPIO

Fuente de información: (Ayuntamiento)



CIUDAD SOSTENIBLE	Título DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)	Denominación MOVILIDAD RED DE CAMINOS	Fecha: Diciembre 2012 Escala: 1/40.000

RED PECUARIA

Son los caminos que eran utilizados antiguamente como caminos para el ganado, permitiendo la trashumancia entre municipios.

Las vías pecuarias constituyen un elemento territorial de gran importancia en la vertebración del territorio, a cualquier escala de planificación, tanto en el establecimiento de sistemas lineales de unión entre los distintos espacios naturales protegidos, como en la configuración de los espacios libres de ámbito local y metropolitano que permitan el reencuentro entre los habitantes de la ciudad y la naturaleza que la circunda.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, competente en materia de vías pecuarias, ha venido desarrollando hasta la fecha, una importante labor en cuanto a la Recuperación de las vías pecuarias de Andalucía, consolidándose esta trayectoria con la aprobación del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía.

Se muestra a continuación un inventario de la red de vías pecuarias que discurren por el término municipal de El Cuervo y algunas de sus características principales:

Red de vías pecuarias que discurren por el municipio

RED DE VIAS PECUARIAS DEL T. M. DE EL CUERVO DE SEVILLA					
Nombre	**Ancho (m)**	**Longitud (m)**	**Estado**	**Uso**	**Deslinde**
Cañada de la Divisoria y de las Ventas	*75,22*	*5.900*	*Regular*	*Agrícola* *Urbano*	
Vereda del Alamillo a los Tollos	*20,89*	*1.210*	*Bueno*	*Agrícola*	
Vereda de las Marismas a El Cuervo	*20,89*	*5.048*	*Regular*	*Agrícola* *Edificación Diseminada*	
Cañada Real de Cádiz a Sevilla	*75,22*	*3.645*	*Regular*	*Agrícola*	
Vereda de la Bernala	*20,89*	*5.675*	*Regular*	*Agrícola*	

Fuente de información: (Lista de Chequeo, Consejería de Medio Ambiente).

Cañada de la Divisoria y de las Ventas. Se encuentra en el límite del término municipal y provincial que lo separa de Jerez de la Frontera, provincia de Cádiz. Esta muy colonizada por edificación en su tramo próximo a la población, pasando a formar parte de ella en las Avenida de Cádiz y calle Bajo de Guía. Esta asfaltada en un buen tramo, el más próximo al núcleo urbano, siendo otra parte camino y terminando como senda. Tiene un alto grado de ocupación. Conecta con la Cañada Real de Cádiz a Sevilla.

Vereda del Alamillo a los Tollos. Discurre por ella un camino de uso agrícola, con algunas edificaciones diseminadas. Conecta con la Vereda de las Marismas a El Cuervo.

Vereda de las Marismas a El Cuervo. Sale del núcleo urbano y esta asfaltado en un tramo. Conecta urbanizaciones diseminadas y explotaciones agrícolas, estando ocupada por ambas circunstancias.

Cañada Real de Cádiz a Sevilla. Es de uso agrícola, ocupado en buena parte, incluso por la autopista Sevilla-Cádiz. Se reconoce parte pero con un ancho inferior. Conecta con la Vereda de la Bernala.

Vereda de la Bernala. Discurre por la parte norte del municipio y es un camino de uso agrícola. Se corta en la N-IV y cruza la autopista Sevilla-Cádiz por un paso elevado. Existe ocupación en los lados por explotaciones agrarias.

SISTEMA VIARIO URBANO

El sistema viario urbano es la red de avenidas, bulevares, calles, plazas y demás elementos urbanos, que sirven para conectar y discurrir por el interior de la población. Dicho sistema está jerarquizado en unos accesos por vías principales, donde se suelen ubicar los hitos urbanos más importantes. A estas van a desembocar una serie de vías secundarias y menores que dan acceso a todos los inmuebles de la población.

La morfología de la red es del tipo cartesiano, formada a partir de la N-IV con intersección del camino a Lebrija, contando con un núcleo de población de reciente creación y crecimientos periféricos en diferentes épocas. Destacando la producida recientemente, con polígonos y un centro logístico, junto a la N-IV, dando como resultado una trama ordenada.

En líneas generales la red viaria se encuentra en un estado bueno, con algunas excepciones. Las calzadas son de asfalto y se encuentran en buen estado de conservación.

Las vías principales cuentan con un acerado suficiente en buen estado de conservación, con lo que se facilita el acceso de personas con movilidad reducida. Del mismo modo las secundarias cuentan con un acerado suficiente en buen estado de conservación, estando adaptado para el acceso de personas con movilidad reducida en cumplimiento con el Decreto 293/2009.

A continuación, se describen las principales vías:

Avenida Jerez de la Frontera: Es de tráfico rodado y discurre de noreste a suroeste, coincidiendo con la antigua N-IV, actual Autovía de Andalucía. Cuenta con un carril en ambas direcciones, con más anchura de lo habitual, teniendo iluminación en todo su recorrido. Está dotado de acerado adaptado para el acceso de personas con movilidad reducida, no contando con carril-bici, ni aparca-bici. Tiene aparcamientos en batería y mobiliario urbano compuesto de arbolado, farolas, bancos, papeleras, kiosco, semáforos, cartelería, marquesina de autobús y visera de la parada de taxis, además de recogida selectiva de residuos.

Autovía de Andalucía: es la prolongación de la Avenida de Jerez en ambas direcciones. Es de tráfico rodado y discurre de noreste a suroeste, coincidiendo con la antigua N-IV, actual Autovía de Andalucía. Cuenta con un carril en ambas direcciones, con más anchura de lo habitual, teniendo iluminación en todo su recorrido. Está dotado de acerado adaptado para el acceso de personas con movilidad reducida, contando con carril-bici, que une el núcleo de la población con el área deportiva del norte. No tiene aparcamientos ni mobiliario urbano. Tampoco cuenta con paso de peatones en buena parte del recorrido, con tramos de 550m. Cuenta con calles paralelas a ambos lados, separados por bulevares ajardinados. Dichas calles si cuentan con aparcamientos, además de recogida selectiva de residuos.

Avenida de Lebrija: Es de tráfico rodado y discurre de noroeste a sureste. Su prolongación es la A-8151 que comunica la población con Lebrija, de la cual fue pedanía hasta fecha reciente. Cuenta con un carril en ambas direcciones, con más anchura de lo habitual, teniendo iluminación en todo su recorrido. Está dotado de acerado adaptado para el acceso de personas con movilidad reducida, no contando con carril-bici, ni aparca-bici. Tiene aparcamientos en cordón en un primer tramo y mobiliario urbano consistente en marquesina de autobús, palmeras, farolas y papeleras. Al igual que la Autovía de Andalucía cuenta con calles paralelas a ambos lados, separados por bulevares con palmeras.

Calle Fernando Cámara Gálvez: Es de tráfico rodado y discurre de noroeste a sureste. Cuenta con un carril en ambas direcciones, con más anchura de lo habitual, teniendo iluminación en todo su recorrido. Está dotado de acerado adaptado para el acceso de personas con movilidad reducida, no

contando con carril-bici, ni aparca-bici. Tiene aparcamientos en bateria y mobiliario urbano consistente en arboles, farolas y papeleras. Además de recogida selectiva de residuos.

A continuación se incluyen fotografías de las vías descritas y el plano del callejero del núcleo urbano:

Sistema viario urbano		
Avenida Jerez de la Frontera		
Autovía de Andalucía		
Avenida de Lebrija		
C/Fernando Cámara Gálvez		

PLANO DEL CALLEJERO DEL NÚCLEO URBANO, APARCAMIENTOS Y VIAS PRINCIPALES.

(Fuente de información: Ayuntamiento, Lista Chequeo, etc.)

P

P

P

BUS

TAXI

BUS

VÍAS PRINCIPALES
PUNTOS CONFLICTIVOS
PARKING
BUS
TAXI

CIUDAD SOSTENIBLE

Título

DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)

Denominación

MOVILIDAD
VÍAS PRINCIPALES Y CIRCULACIÓN

Fecha:
Octubre 2012

Escala:
1/7.000

3.4.5.3. Conexiones supramunicipales

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario es uno de los más eficientes para el transporte de pasajeros y de mercancía, minimizando los costes tanto económicos como ambientales, tal y como se recoge en la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

En el presente municipio no cuenta con dicho sistema, que consta de un trazado de vías y estaciones, que lo unen al resto del territorio. La estación de Lebrija está a unos 8km. y existe una conexión mediante autobús.

SISTEMA AEROPORTUARIO

El sistema aeroportuario es el más ineficiente para el transporte de pasajeros y de mercancías, por los grandes costes energéticos y ambientales producidos. Se consumen gran cantidad de recursos y se produce una fuerte contaminación, para mover un número reducido de mercancías y personas. No obstante su impacto económico puede ser muy importante, pues reduce considerablemente los tiempos en los desplazamientos a gran distancia, con gran comodidad. Es una de las principales vías de acceso de turismo en determinadas zonas.

En el presente municipio dicho sistema cuenta con el aeropuerto internacional más cercano en la ciudad de Jerez de la Frontera a 24 km. Cuenta con un volumen de pasajeros de 1.043.163, en 2010 y un movimiento de127.6 Tn de mercancía.

SISTEMA PORTUARIO

El sistema portuario es el más eficiente para el transporte, por los reducidos costes energéticos y ambientales producidos. Se optimizan al mover grandes cantidades de mercancías y personas.

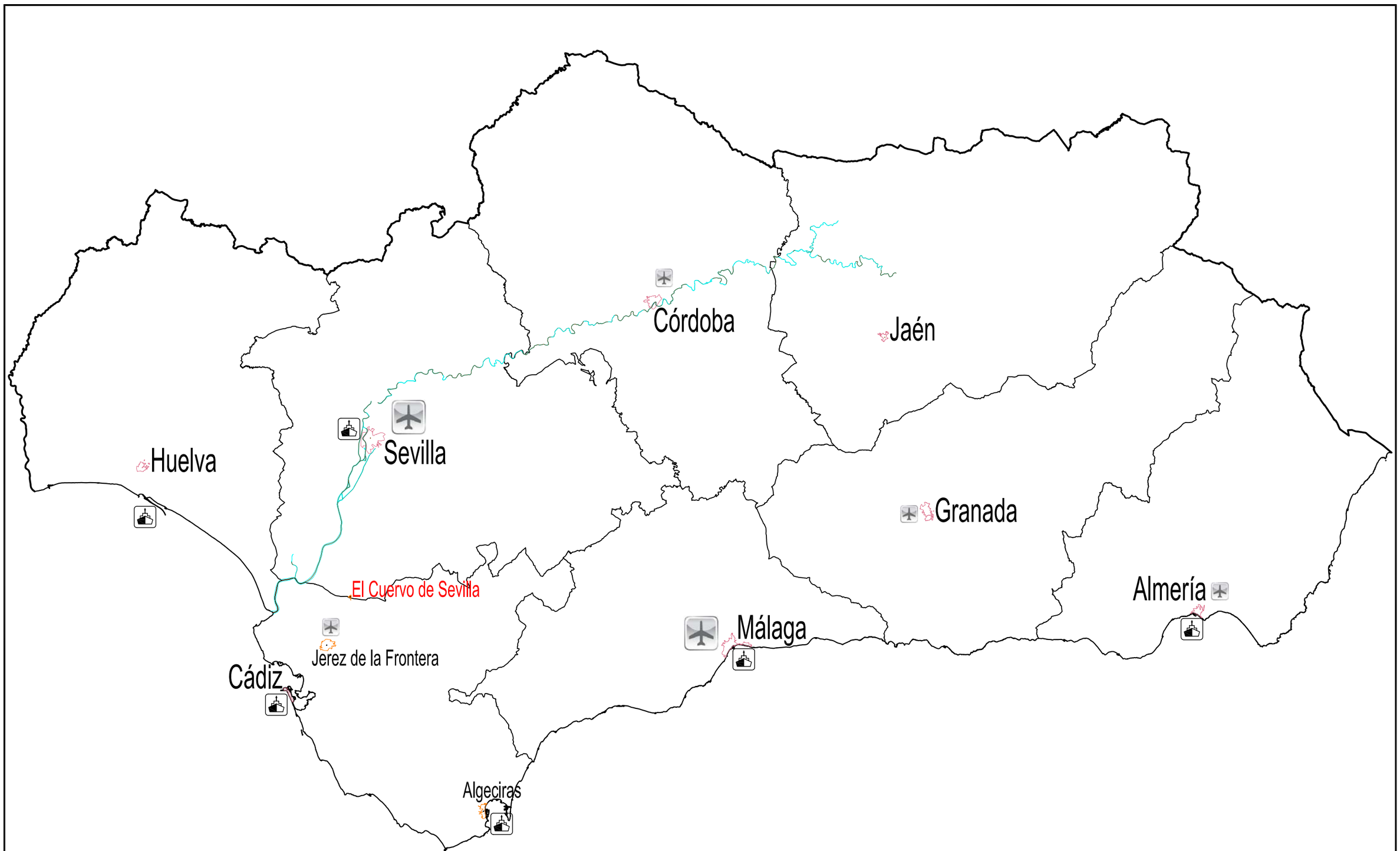
Sin embargo solo pueden disponer de estas infraestructuras, un número reducido de municipios, pues tienen que contar con un entorno navegable y unas condiciones orográficas aptas para el atraque de buques. Una óptima combinación para el transporte de larga distancia es la del ferrocarril con el barco.

En el presente municipio dicho sistema cuenta con el puerto más cercano en la ciudad de Cádiz a 44km.

Se incluyen a continuación un plano donde se representa la red portuaria y aeroportuaria existente en la región.

PLANO CON LA RED PORTUARIA Y AEROPORTUARIA DE LA REGIÓN.

Fuente de información: (AENA, Ministerio de Fomento, Consejería de Obras Públicas y Vivienda).



CIUDAD SOSTENIBLE	Título DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)	Denominación MOVILIDAD RED AEROPORTUARIA Y PUERTOS DE LA REGIÓN	Fecha: Octubre 2012 Escala: S/E

3.4.5.4. Movilidad municipal

TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es aquel que puede ser utilizado por la población para cubrir sus necesidades de desplazamiento, sin necesidad de contar con vehículo propio. Bien utilizado, es mucho más eficiente que el transporte privado, pues se comparten costes económicos, de infraestructura y de consumo energético.

El transporte público en el término municipal de El Cuervo de Sevilla está constituido por línea de autobús interurbano y taxis. Se tendrá que ajustar a la Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Autobús.

Utiliza la red viaria para su desplazamiento. Cuenta con unas paradas y un horario establecido. Su eficiencia se basa en la capacidad de agrupar viajeros, pues puede desplazar un número elevado de personas, comprendido aproximadamente entre las 15 y 70, que comparten costes económicos, de infraestructura y de consumo energético, sustituyendo al vehículo privado.

Tren.

Utiliza la red ferroviaria para su desplazamiento. Cuenta con unas paradas y un horario establecido. Su eficiencia se basa en la capacidad de agrupar viajeros y mercancías, pues puede desplazar un número elevado de personas, comprendido aproximadamente entre las 100 y las 700, que comparten costes económicos, de infraestructura y de consumo energético, sustituyendo al vehículo privado. Además la energía utilizada en la actualidad es la eléctrica con lo que no produce contaminación y en algunos casos dan cabida a otros vehículos como bicicletas, coches, etc.

Metro.

Utiliza la red ferroviaria para su desplazamiento. Cuenta con unas paradas y un horario establecido. Su eficiencia se basa en la capacidad de agrupar viajeros, pues puede desplazar un número elevado de personas, que comparten costes económicos, de infraestructura y de consumo energético, sustituyendo al vehículo privado. Además la energía utilizada en la actualidad es la eléctrica con lo que no produce contaminación y en algunos casos dan cabida a otros vehículos como bicicletas. Tienen la ventaja de acceder al centro de las poblaciones de manera rápida al utilizar el subsuelo para ello.

Taxi.

Utiliza la red viaria para su desplazamiento. Cuenta con unas paradas y un uso personalizado. Su eficiencia se basa en que el mismo vehículo transporta a diferentes usuarios, entre 1 y 6, sustituyendo al vehículo privado. En la actualidad se están usando vehículos híbridos, que reducen el consumo de combustible y la contaminación. Es previsible que en el futuro sean totalmente eléctricos.

Cuenta con cuatro licencias de taxi y con arada oficial en la Avenida de Jerez. Se puede concertar los servicios por teléfono, de modo que no siempre se encuentran en la parada.

Carril bici.

Es una infraestructura creada para la facilitar la movilidad en bicicleta, sin poner en riesgo la integridad del usuario, al compartir las vías con otro tipo de vehículo. Es el sistema más eficiente, pues no produce ningún tipo de contaminación, es un vehículo sencillo, ocupa poco espacio y que la

energía la proporciona el propio usuario, al cual le aporta los beneficios del ejercicio físico. Para fomentar su uso se han puesto servicios de bicicletas públicas en grandes municipios. Con ello garantizamos una movilidad que no contamina, ni consume recursos energéticos.

Entre sus limitaciones se encuentra: que no pueden recorrerse grandes distancias, el tiempo empleado, la orografía del terreno, el estado físico del usuario y que sepa manejar la bicicleta, así como la climatología.

El municipio dispone de carril-bici que discurre paralelo a la Autovía de Andalucía, conectando el extremo norte de núcleo, urbano con las instalaciones deportivas municipales.

Transporte de mercancías.

Existen diferentes tipos de licencias en función del ámbito para el que se concede la autorización:

- Local, que permite moverse en un radio de 100 km alrededor del núcleo en el que tiene domicilio el vehículo.
- Comarcal, que concede el permiso para moverse en la provincia donde reside el vehículo al que se le concede la autorización y en cualquiera que sea limítrofe (independientemente que la provincia esté en otra Comunidad Autónoma o en otro país).
- Autonómico, que autoriza únicamente los traslados en el territorio andaluz.
- Nacional, válida para circular por todo el territorio de España.

Dependiendo del tipo de servicio que realice la empresa dedicada al transporte de mercancías, se distingue entre:

- Públicas, que son las mercancías que se realizan a terceras personas.
- Privadas, mercancías propias de la empresa o persona que realiza el traslado.

Por otro lado, según el tipo de vehículo asociado a la autorización, se distingue entre:

- Mercancías pesadas, si el peso máximo autorizado es superior a 6 toneladas o la carga útil es superior a 3,5 toneladas.
- Mercancías ligeras, cuando no se cumple lo anterior.

En El Cuervo el número de autorizaciones tramitadas a lo largo del año 2011 para transporte de mercancías ha sido de 223, según el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Descripción municipal

A continuación, se detalla la red de transporte público que discurre tanto por el término municipal, contactando los diferentes núcleos urbanos y municipios del entorno, como por dentro del núcleo urbano.

Transporte Público Interurbano

TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO					
Tipo	**Empresa gestora**	**Nº paradas dentro del municipio**	**Horario servicio**	**Origen**	**Fin**
Autobús	*Linesur*	*Tres*	*7.30-18.30*	*El Cuervo*	*Lebrija*
Taxi	*Autónomo*	*Una*			
Mercancías	*Varias*				

Fuente de información: (Lista de Chequeo, Ayuntamiento, Empresas Gestoras, Consejería de Obras Públicas y Vivienda).

La línea de autobuses que une la población con Lebrija tiene un servicio con el siguiente horario.
El cuervo- Lebrija: 7.20h, 9.20h, 11.00h, 12.30h, 15.30h, 17.00h y 18.30h.
Lebrija (estación ff.cc.)- El Cuervo: 7.40h, 10.10h, 12.00h, 13.20h, 16.30h, 18.05h y 19.10h.

Este servicio es insuficiente, dependiendo de la conexión de ferrocarril, en Lebrija, para acceder a la capital, Sevilla, así como a las demás poblaciones limítrofes.

Las compañías de transporte de mercancías son varias, dado el origen de la población, muy ligada a la carretera nacional en su tramo entre Cádiz y Sevilla. Estas son: Cotrel, Herencia Yacente José Caro Barragan, Dorado, Dorado, F., Guadatransje S.L., Ttes y Promociones Cordero S.L., Fercor Servicios de Transporte S.L., Transjusame S L.

Transporte Público Urbano

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO			
Tipo	**Empresa gestora**	**Nº paradas**	**Horario servicio**
Taxi	*Autónomo*	*1*	

Fuente de información: (Lista de Chequeo, Empresas Gestoras, Consejería de Obras Públicas y Vivienda)

Solo cuenta con el taxi para el transporte urbano. Habría que mejorar la comunicación en vehículo no motorizado, como la bicicleta, que es ideal dada la extensión del núcleo urbano, su distribución y orografía.

PARQUE MÓVIL

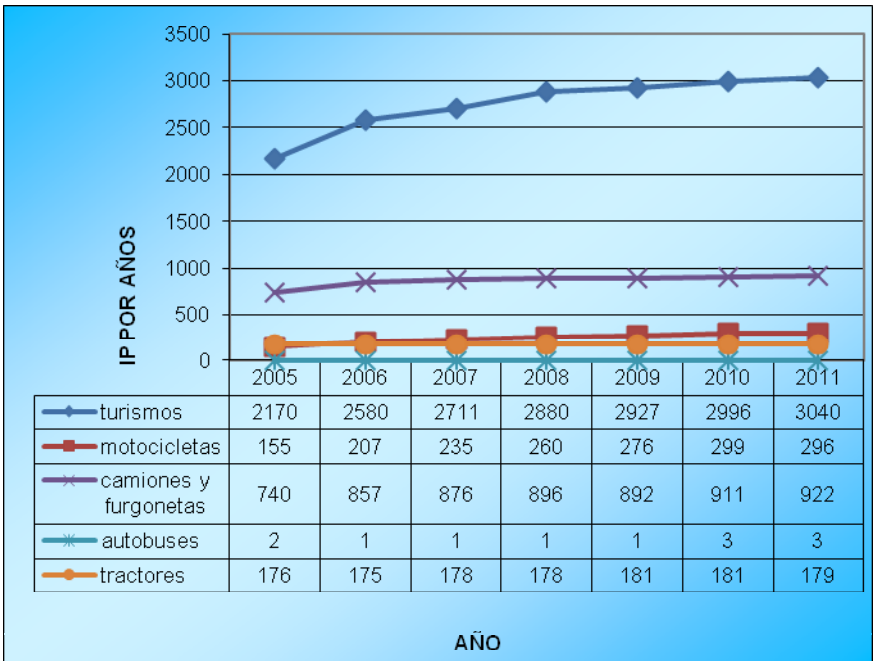
El Parque de Vehículos constituye uno de los elementos más significativos para caracterizar el transporte privado en el término municipal de El Cuervo de Sevilla. Por esta razón, a continuación se analiza la evolución del parque de vehículos por clase en los últimos seis años.

Vehículos del Parque Móvil

PARQUE MOVIL				
Tipo	**2011**	**2009**	**2007**	**2005**
Turismos	*3.040*	*2.927*	*2.711*	*2.170*
Motocicletas	*296*	*276*	*235*	*155*
Camiones y Furgonetas	*922*	*892*	*876*	*740*
Autobuses	*3*	*1*	*1*	*2*
Tractores industriales + remolques	*179+239*	*181+223*	*178+212*	*176+184*
Otros	*98*	*88*	*87*	*54*
TOTAL	*4.777*	*4.588*	*4.300*	*3.481*

La evolución del parque de vehículos se muestra a continuación.

Gráfico X. Evolución del parque móvil



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
turismos	2170	2580	2711	2880	2927	2996	3040
motocicletas	155	207	235	260	276	299	296
camiones y furgonetas	740	857	876	896	892	911	922
autobuses	2	1	1	1	1	3	3
tractores	176	175	178	178	181	181	179

En el parque móvil se observa un crecimiento de todo tipo de vehículos, con una clara ralentización en los últimos años y un estancamiento, e incluso retroceso en el caso de tractores y motocicletas, en el último ejercicio.

EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos son los principales focos de atracción, donde se desplaza la población para satisfacer sus necesidades.

Estos pueden ser de diversos tipos, siendo los principales los centros sanitarios, deportivos, educativos y comerciales, ya que estos son los que dan los servicios más comunes También se pueden mencionar otros como son los asociados a las zonas verdes, lúdicas y recreativas, dentro de los cuales se encuentran los parques y áreas infantiles. Con un uso mas esporádico están los correspondientes a servicios públicos.

En este municipio se realiza un inventario de equipamientos, recogidos a continuación en sus tablas correspondientes.

Servicios sanitarios

SERVICIOS SANITARIOS			
Nombre	**Tipo**	**Ubicación**	**Disponibilidad de aparc. (si/no)**
Centro de Salud de El Cuervo de Sevilla	*Centro de Salud* *Tipo I*	*Avda. de Jerez*	*No*
Saludent	*Dentista*	*Calle de Medina 2*	*No*

El centro denominado Centro de Salud de El Cuervo de Sevilla cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez con otro acceso por la calle Manuel López de Soria. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público. Siendo este de taxi y autobús interurbano.

No cuenta con aparcamiento propio, siendo este el de la vía pública y una reserva de varias plazas para servicio sanitario.

Está ubicado en una posición central respecto a todo el núcleo urbano, lo cual facilita el acceso a pie de gran parte de la población. Esta se encuentra en un radio de 500m. Respecto al centro de salud, considerada distancia optima para no utilizar el vehículo.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Servicios sanitarios

Servicios deportivos

SERVICIOS DEPORTIVOS							
Nombre	**Tipo**	**Ubicación**	**m²**	**Empresa Gestora**	**Disponibilidad de aparc. (si/no)**	**Nº plazas aparc. Minús validos**	**Tipo de accesos (Nº, Conexión vía pública)**
Polideportivo Municipal	*Publico*	*Carretera Andalucía*	*31.650*	*Ayuntamiento*	*Si*	*2*	*Rodado*
Pista deportiva	*Publico*	*Blas Infante*	*1503*	*-*	*No*		*Peatonal*
Gim Stadium	*Privado*	*Avda. Jerez*	*424*	*Privado*	*No*		*Peatonal*
Gimnasio Joryona	*Privado*	*Calle Madrid*	*150*	*Privado*	*No*		*Peatonal*

El centro denominado Polideportivo Municipal cuenta con un acceso principal por la calle Carretera de Andalucía con otro acceso por el Camino de la Monjas. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi. Cuenta con carril-bici para acceder a las instalaciones.

Este área deportiva consta de: campo de futbol, polideportivo cubierto, piscinas abiertas con zonas verdes y pistas de tenis, baloncesto, pádel, etc. Cuenta con amplia zona de aparcamiento vallado, con puertas de acceso y salida diferenciada. Se encuentra separada, de la población, a una distancia de unos 600m.

El centro denominado pista deportiva cuenta con un acceso principal por la calle Blas Infante, con otro acceso por camino de los Alcones. Siendo sufriente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Es una pista de futbol al aire libre. Cuenta con cerramiento, estando en una zona ajardinada, junto al Instituto de Educación Secundaria Laguna de Tollón.

El centro denominado Gim Stadium cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público. Siendo este de taxi y autobús interurbano.

Cuenta con sala de musculación y aerobic.

El centro denominado Gimnasio Joryona cuenta con un acceso principal por la calle Madrid. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Se dedica a impartir artes marciales.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Servicios deportivos		
Complejo Deportivo Municipal	Complejo Deportivo Municipal	Pabellón Polideportivo Municipal
Pabellón Polideportivo Municipal		Complejo Deportivo Municipal

Servicios educativos

CENTROS EDUCATIVOS						
Nombre	**Titular**	**Tipo de centro**	**Nº alumnos**	**Ubicación**	**Disponibilidad de aparc. (si/no)**	**Tipo de accesos (Nº, Conexión vía pública)**
Ana Josefa Mateos Gómez	Público	Infantil, primaria, especial	*224*	Avda. Blas Infante, S/n	*Si*	*Rodado*
Antonio Gala	Público	Infantil, primaria, especial	*222*	C/ Doctor Muriel Suárez, S/n	*Si*	*Rodado*
El Pinar	Público	Infantil, primaria, especial	*467*	Plaza De La Cultura, 1	*Si*	*Rodado*
Laguna de Tollón	Público	Educación Secundaria Obligatoria, Bachillerato, Formación Profesional	*603*	Avda. Blas Infante, S/n	*Si*	*Rodado*
Miguel Hernández	Público	Educación para adultos, Cursos de Accesos	*359*	C/ Murillo, S/n	*No*	*Peatonal*
Gloria Fuertes	Público	Educación infantil	*81*	C/Tucán	*No*	*Peatonal*

El centro denominado Ana Josefa Mateos Gómez cuenta con un acceso principal por la Avenida Blas Infante. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El centro denominado Antonio Gala cuenta con un acceso principal por la calle Doctor Muriel Suárez, con otro acceso por calle Virgen del Castillo. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi. Se producen aglomeraciones y tráfico denso en el horario de entrada y salida del centro.

El centro denominado El Pinar cuenta con un acceso principal por la Plaza de la Cultura, con otro acceso por calle de Fernando Cámara Gálvez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

En horario de salida se producen aglomeraciones en la calle Fernando Cámara, por la espera de los niños, con coches subidos en el acerado.

El centro denominado Laguna de Tollón cuenta con un acceso principal por la Avenida Blas Infante. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Se producen aglomeraciones en el horario de salida y entrada del centro, afectando a dicha vía.

El centro denominado Miguel Hernández cuenta con un acceso principal por la calle Murillo. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El centro denominado Gloria Fuertes cuenta con un acceso principal por la calle Tucán. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Servicios educativos		
IP Ana Josefa Mateos Gómez	IP Ana Josefa Mateos Gómez	IP Ana Josefa Mateos Gómez

IES Laguna de Tollón

IES Laguna de Tollón

IES Laguna de Tollón

IP Antonio Gala

EI Gloria Fuertes

CP El Pinar

EA Miguel Hernández

Servicios públicos

OTROS SERVICIOS PÚBLICOS			
Tipo	**Ubicación**	**Disponibilidad de aparc.**	**Tipo de accesos (Nº, Conexión vía pública)**
Guardia Civil	*Avenida de Jerez*	*No*	*Peatonal*
Policía Local	*Plaza de la Constitución 2*	*No*	*Peatonal*
Centro de Mayores	*Calle Rincón*	*No*	*Peatonal*
Cementerio	*Carretera de Lebrija*	*Si*	*Rodado*
Tanatorio	*Carretera de Lebrija*	*Si*	*Rodado*
Recinto Ferial	*Avenida del Guadalquivir*		*Rodado*
Punto Limpio	*Carretera de Lebrija*		*Rodado*
Gasolinera	*Avenida de Jerez*	*No*	*Rodado*

Fuente de información: Elaboración propia. Información que se obtiene de las visitas de campo realizadas por el responsable de la Agencia del DIAM del Municipio.

El servicio de Guardia Civil cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de Policía Local cuenta con un acceso principal por la Plaza de la Constitución, siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de Centro Social, para residencia de mayores, cuenta con un acceso principal por la calle Rincón con otro acceso por la calle de Diciembre. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de Cementerio, junto con el Tanatorio, cuenta con un acceso principal por la carreta de Lebrija. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de Recinto Ferial cuenta con un acceso principal por la Avenida del Guadalquivir con otro acceso por la calle de la Rosa y calle Gibalbín, siendo suficiente para la actividad que desarrolla. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de Punto Limpio cuenta con un acceso principal por la calle que discurre entre el cementerio y la calle Bajo de Guía. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla, en la actualidad no está en funcionamiento. Produce una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

El servicio de gasolinera cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y no cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi. Cuenta con un único surtidor.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Servicios públicos

Guardia Civil

Policía Local

Centro de Mayores

Cementerio Municipal

Tanatorio

Recinto Ferial

Recinto Ferial. Caseta Municipal

Punto Limpio

Gasolinera

Centros comerciales.

Este municipio carece de centros comerciales, existiendo únicamente el pequeño comercio, que tiene una mayor proximidad. Estos están concentrados en el núcleo urbano, destacando por su afluencia, los situados en la Avenida de Jerez y carretera de Andalucía, que coincide con el trazado de la N-IV, además de la calle Fernando Cámara Gálvez y Avenida de Lebrija.

Así se consideran estas como un punto de interés para la movilidad. En el caso de la Avenida de Jerez y la travesía de la N-IV, se unen el comercio y el tráfico constante de vehículos, con un importante número de vehículos pesados, en tránsito a Jerez, Cádiz y Sevilla.

El tipo de comercio que destaca, sobre todo en el trazado de la N-IV, es el de restauración, contando con los demás tipos de banca, farmacia, ferretería, droguería, panadería, alimentación, talleres, calzados, peluquería, textil, etc.

También hacer constar que se celebra un mercado ambulante los martes, junto al tramo urbano de la travesía N-IV. Aquí se produce el corte de la calle, paralela a la travesía, donde se desarrolla dicho mercadillo.

Se incluyen fotografías de los mismos:

COMERCIO RELEVANTE		
Mercadillo	Mercadillo	Supermercado

Elementos afluencia de público

ELEMENTOS AFLUENCIA DE PÚBLICO			
Tipo	**ubicación**	**Disponibilidad de aparc. (si/no, en que nº)**	**Tipo de accesos (Nº, Conexión vía pública)**
Puntos turísticos	*Casa de Postas*	*No*	*Peatonal*
Hitos religiosos (ermitas, iglesias, conventos…)	*Iglesia San Jose* *Romería fuera del término municipal*	*No* *Si*	*Peatonal* *Rodada y peatonal*
Teatros, cines, etc…	*Ayuntamiento*	*No*	*Peatonal*

Fuente de información: Elaboración propia.

El elemento denominado Casa de Postas cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi y autobús interurbano.

El elemento denominado Iglesia San José cuenta con un acceso principal por la Avenida de Jerez. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi y autobús interurbano.

El elemento denominado Ayuntamiento cuenta con un acceso principal por la Plaza de la Constitución. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. No está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es

compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi y autobús interurbano.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Elementos de afluencia de público		
Casa de Postas	Ayuntamiento	Iglesia San José

Polígonos industriales.

POLÍGONOS INDUSTRIALES					
Nombre	**Titular**	**Tipo de industrias**	**Nº naves**	**Ubicación**	**m²**
Parque Logístico de El Cuervo	*Publico*	*Servicios y transporte*	*100*	*Carretera de Andalucía*	*155.984*
Polígono Rodalabota	*Público*	*Servicios y almacenes*	*73*	*Carretera de Andalucía*	*63.427*

Fuente de información: Elaboración propia.

El polígono denominado Parque Logístico de El Cuervo cuenta con un acceso principal por la Carretera de Andalucía. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Cuenta con acceso desde la rotonda de la carretera de Andalucía, con un carril de servicio. En la actualidad no está desarrollado más que una pequeña parte del mismo. Creara fuerte impacto al albergar un centro de transporte y el volumen de vehículos pesados que moverá.

El polígono denominado Polígono Rodalabota cuenta con un acceso principal por la Carretera de Andalucía, calle Rodalabota. Siendo suficiente para la actividad que desarrolla. Está dotado de aparcamientos y cuenta con accesos adaptados a personas de movilidad reducida. El horario de apertura es compatible con el servicio al que se dedica, facilitando su uso, produciendo una movilidad fluida en su entorno. Cuenta con servicio de transporte público, siendo este de taxi.

Esta integrado en la trama urbana, aunque solo cuenta con un único acceso para vehículos pesados, desde la rotonda de la carretera de Andalucía.

Existen varios locales de restauración y salas de fiesta, siendo zona de movilidad en horario nocturno.

Se incluyen fotografías de los mismos:

Polígonos industriales

Polígono Rodalabota

Polígono Rodalabota

Polígono Rodalabota

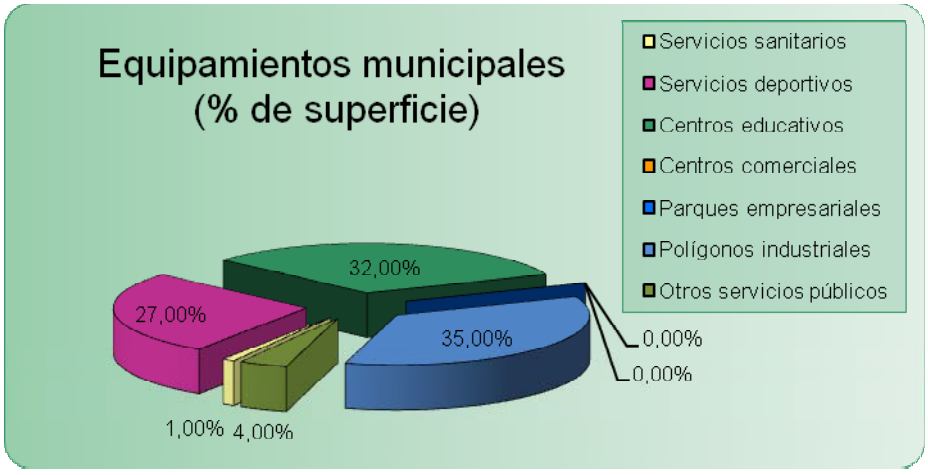
Parque Logístico

Parque Logístico

Parque Logistico

En el siguiente gráfico se expone la distribución de los equipamientos y cuál es la importancia de cada sector.

Distribución de los equipamientos municipales



Fuente: Elaboración propia

En el siguiente plano se representan todos los equipamientos con su situación en el municipio y las vías de comunicación. Además, se incluyen los puntos conflictivos en la Avenida de Jerez y la Autovía de Andalucía por intensidad de circulación y el paso de vehículos pesados, al ser la travesía por la población de la N-IV. En el caso del tramo urbano de la Autovía de Andalucía señalar que existe un único paso de peatones.

PLANO DE UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

Fuente de información: Ayuntamiento.

EDUCATIVO
ELEMENTO DE INTERÉS
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
FERIA
POLÍGONO INDUSTRIAL
SANITARIO
USO RELIGIOSO
ZONAS VERDES
PARKING

CIUDAD SOSTENIBLE

Título

DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)

Denominación

MOVILIDAD
UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

Fecha: Octubre 2012

Escala: 1/7000

3.4.5.5. Análisis modal

En el análisis modal se abordará el fenómeno de la movilidad desde diversos aspectos. Esto servirá para tener un diagnóstico de cómo funciona el sistema, con sus características, fortalezas y problemas.

Las vías principales corresponden a las calles:

- Avenida Jerez de la Frontera. Salida N-IV dirección Cádiz.
- Autovía de Andalucía. Salida N-IV dirección Sevilla.
- Avenida de Lebrija. Salida A-8151 dirección Lebrija.
- Calle Fernando Cámara Gálvez. Salida CA-5100 hacia conexión con CA-4102.

Las dos primeras vías, correspondientes a la Autovía de Andalucía y la Avenida de Jerez de la Frontera, son la travesía por el interior de la población de la N-IV. La tercera es la conexión con Lebrija, población a la que históricamente esta unidad.

Esto supone un intenso tránsito de vehículos y mercancías, favoreciendo el comercio, en especial la restauración, y el transporte. Aunque también es un incremento del peligro, sobre todo de atropello, y la división de la población en dos, estando regulado el paso por semáforos. Este efecto se ve incrementado por el reciente crecimiento de la población entorno a la carretera de Lebrija.

Seguidamente se pasa a describir el estado y planificación de la Red de Transporte, caracterizada por el servicio de autobuses, ferrocarril, metro y taxi del municipio.

Este servicio de autobús sirve para los desplazamientos con otros núcleos de población, en especial con el municipio de Lebrija. Es a este municipio al que se deben desplazar para conectar con el ferrocarril. Dicho ferrocarril es el único modo de llegar a la capital, Sevilla, con transporte público, si exceptuamos el taxi.

En los últimos años se han perdido conexiones de transporte público, debido a la escasa demanda, y optar los residentes por el vehículo privado.

El autobús, siendo el servicio prestado por un microbús, tiene paradas en el núcleo urbano de El Cuervo de Sevilla, en las calles Avenida de Jerez y Avenida de Lebrija con una periodicidad de paso de autobuses de entre 90 y 180 minutos, para los taxis el horario es el comercial y se puede contactar por teléfono. Con lo cual el municipio cuenta con un servicio público escaso y de mala calidad, para cubrir las necesidades de su población, aunque las demandas son bajas.

Para utilizar el ferrocarril hay que desplazarse, como ya hemos dicho, a la población vecina de Lebrija. Existe una carencia de conexión con las poblaciones cercanías, como Jerez de la Frontera, que se encuentra a unos 20km, y con la capital Sevilla, de la cual dista unos 70km.

En cuanto a los servicios de equipamientos, considerados como tales los centros educativos, de salud, comercios, instalaciones deportivas y de ocio, así como las zonas verdes se encuentran dispersas respecto al núcleo urbano. Están bien distribuidos respecto a la población establecida, siendo fácil su acceso a pie.

El centro de salud tiene una situación central, englobando buena parte de la población en un radio de 500m, que es la distancia considerada de confort para desplazamientos a pie, mientras que los colegios están en zonas periféricas con una distribución homogénea. Se cortan las calles en horario de entrada y salida de dichos centros educativos.

Las instalaciones deportivas están fuera de la población, con un problema de movilidad por su distancia al núcleo urbano. Si bien es cierto que estas cuentan con un paseo con carril-bici, el cual está en proyecto prolongar hasta el centro de la población.

El comercio se concentra en dos calles principales, que son las de mayor tráfico y que permiten un acceso adecuado. El martes se establece el mercado ambulante en la calle auxiliar, paralela a la Autovía de Andalucía, la cual es cortada al tráfico rodado, viendo invadida las aceras por los vehículos de los vendedores.

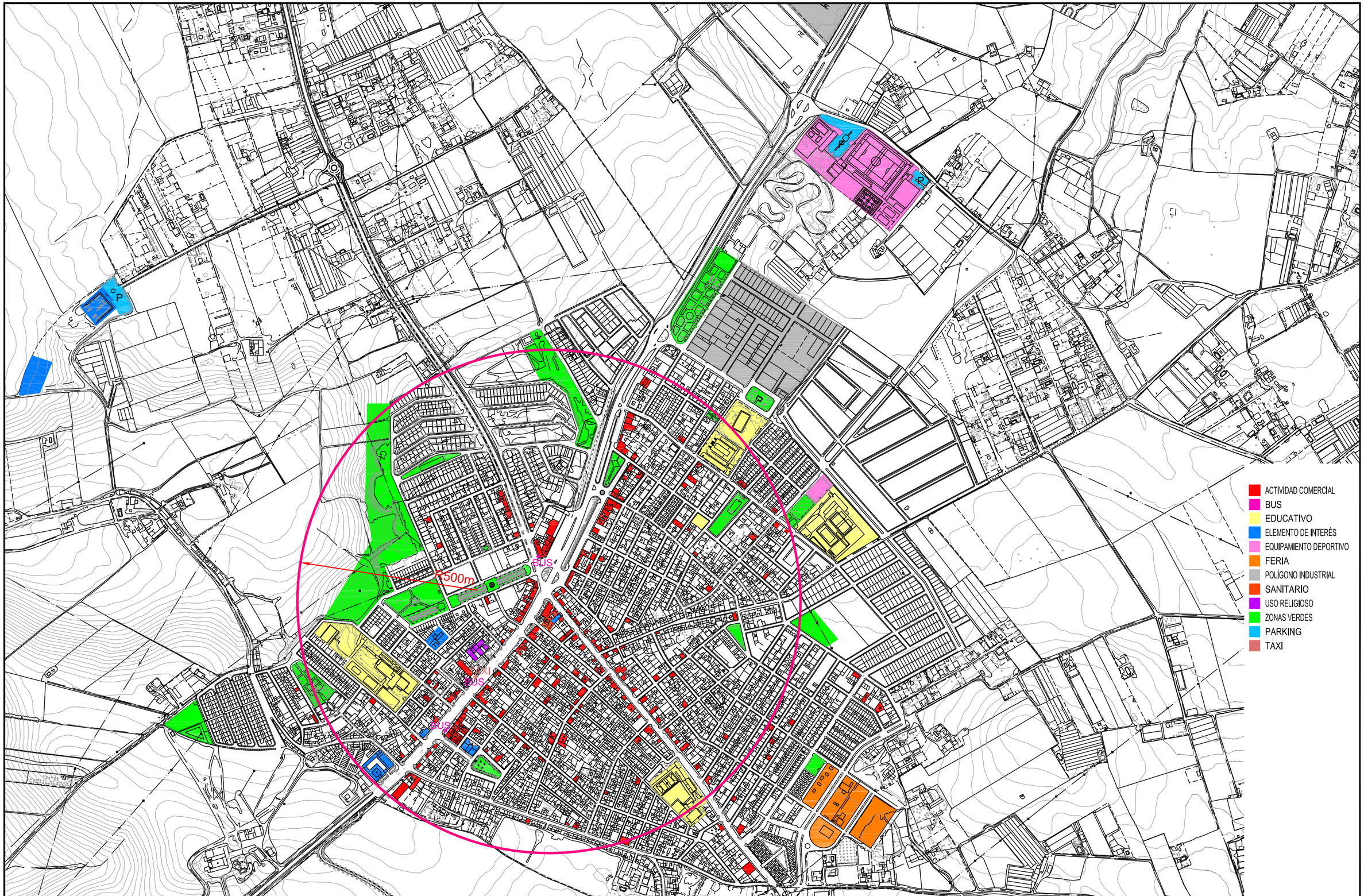
Las zonas verdes se encuentran, principalmente, en zonas de reciente creación, exteriores al núcleo de la población. Son de fácil acceso, estando adaptadas a personas de movilidad reducida.

Los polígonos industriales se concentran en la parte norte del municipio, en torno a la Autovía de Andalucía. Uno de ellos, el de Rodalabota, contiene locales de ocio nocturno. Se alterna la actividad diurna con la nocturna de dichos locales.

En relación con los elementos de interés público mencionados anteriormente cabe destacar su buena conexión con el resto de la población. Así como su facilidad para acceder a los mismos por el estado de las infraestructuras actuales.

PLANO ANÁLISIS MODAL.

Fuente de información: Ayuntamiento, elaboración propia.



CIUDAD SOSTENIBLE

Título

DIAGNOSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE EL CUERVO DE SEVILLA (SEVILLA)

Denominación

MOVILIDAD
ANÁLISIS MODAL

Fecha: Octubre 2012

Escala: 1/7000

Estos servicios e infraestructuras atienden a una población de 8.660 habitantes, para los cuales es insuficiente. Estando los mismos concentrados en el territorio.

Habría que mejorar la distribución de plazas deportivas para cubrir a la población y reducir desplazamientos, facilitando el acceso a estos servicios en el municipio. Los servicios municipales, en este aspecto, son completos pero se encuentran concentrados fuera de la población, existiendo una oferta privada más próxima a sus habitantes.

Los motivos por los cuales se desplaza la población hacia otros núcleos es principalmente por motivos laborales, para lo cual se utiliza principalmente el vehículo privado, siendo la salida más utilizada la A-8151 que comunica con Lebrija.

Destacar el paso de la N-IV, vía muy transitada pues es, junto con la autopista de peaje, la unión entre las ciudades de Sevilla y Cádiz, que cuentan con gran cantidad de desplazamiento de personas y mercancías.

Esta vía marca la vida de la población, al ser una travesía de gran densidad de tráfico, con mucho vehículo pesado, siendo una fuente de riqueza a la vez que un problema. Está regulada por semáforos, lo cual mejora su seguridad, aunque son frecuente los atropellos.

3.4.5.6. Ordenanza municipal aplicable

En la actualidad no existe normativa específica sobre la movilidad. La única normativa que pudiera afectar, es la concerniente a los veladores.

3.4.5.7. Medidas implantadas por el ayuntamiento para el fomento de buenas prácticas ambientales

La medida específica sobre la mejora de la movilidad, implantada por el ayuntamiento para el fomento de las buenas prácticas ambientales, es el carril-bici, que une la población con el área deportiva.

3.4.5.8. Actuaciones previstas por el ayuntamiento

Existe una actuación sobre la mejora de la movilidad, implantada por el ayuntamiento consistente en la prolongación del carril-bici, hacia el centro de la población, cuya financiación se ha solicitado y espera ejecutar en el futuro.

3.4.5.9. Conclusiones

El transporte público del municipio es insuficiente, tanto en su frecuencia como en destinos, pues aparte del taxi, solo existe conexión de autobús con Lebrija y su estación de ff.cc, con una frecuencia de paso, entre los 90 y 180 minutos.

La población está muy marcada por ser travesía de la N-IV, condicionando su movilidad. Esto, unido a un insuficiente transporte público y a la falta de infraestructura alternativa, hace que se utilice el vehículo en muchos desplazamientos.

Los servicios de equipamientos, están bien distribuidos respecto a la población establecida. Gran parte de los servicios se encuentran a 500m de los usuarios. Así pues el centro de salud tiene una situación central, mientras que los colegios están en zonas periféricas con una distribución homogénea, estando las zonas verdes y polígonos industriales, principalmente, en zonas exteriores a la población.

El comercio se concentra en dos calles principales las de la travesía de la N-IV y la de conexión con Lebrija, que son las de mayor tráfico y que permiten un acceso adecuado.

Las instalaciones deportivas están fuera de la población, con un problema de movilidad por su distancia al núcleo urbano. Si bien es cierto que están unidas mediante un paseo con carril-bici y cuentan con una zona de aparcamiento.

Interiormente habría que mejorar las infraestructuras alternativas, para facilitar que el acceso no sea con vehículo privado, fomentando el uso de la bicicleta o desplazarse a pie. La travesía de la N-IV podría mejorar mediante pasos de peatones con sistema de alerta al conductor.

En líneas generales tanto las infraestructuras como los equipamientos son buenos y están bien conectadas, con los problemas ya mencionados del área deportiva y la travesía de la N-IV. Asimismo existe un problema de conectividad externa, con la capital Sevilla y con las poblaciones del entorno, con por ejemplo Jerez de la Frontera.

Estas infraestructuras y su situación suponen una de sus oportunidades de desarrollo, ya en marcha, con el parque logístico y su central de transporte, aún sin concluir. Esto supone un aumento significativo en la movilidad del término municipal, en especial de mercancías.