

# **PLAN DE MOVILIDAD URBANA DEL PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM. ESPARTINAS. SEVILLA.**

## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

### **2. PREVISIONES DE MOVILIDAD**

### **3. GENERACION DE ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE.**

3.1.- TRANSPORTE PÚBLICO

3.2.- TRANSPORTE NO MOTORIZADO

### **4. DOCUMENTACIÓN ADJUNTA**

-ESTUDIO DE MOVILIDAD. "PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM".

-ANEXO COMPLEMENTARIO AL ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLAN DE MOVILIDAD PARA  
IMPLANTACIÓN DEL PARQUE COMERCIL APROCOM EN ESPARTINAS. SEVILLA

## 1. INTRODUCCIÓN

En aplicación del artículo 32 apartado 5, del Texto Refundido de la Ley de Comercio Interior de Andalucía (TRLCIA), se realiza el Plan de Movilidad Urbana del “Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM” en el término municipal de Espartinas (Sevilla), por requerimiento de fecha 23/01/2015, expte. UBR-007/14/SE-2, de la Dirección General de Comercio de la Consejería de Turismo y Comercio de la Junta de Andalucía y cumplimentar el artículo 33 apartado h, de la TRLCIA, que prioriza el acceso peatonal, el transporte no motorizado y el transporte público, con el fin de hacer el transporte funcionalmente eficiente, ambientalmente sostenible y socialmente cohesivo.

Este Plan de Movilidad, al que se le adjuntan el Estudio de Movilidad, remitido por el Ayuntamiento de Espartinas, con fecha 23/01/2010, a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes y Movilidad (entonces), y el Anexo Complementario, realizado según lo requerido por la Dirección General de Transportes en el informe de 10 de febrero de 2010, entregado en diciembre de 2011.

El Anexo Complementario fue informado, por esa Dirección General, favorablemente el 22 de diciembre de 2012, recogiendo en sus conclusiones: “El documento cumple los parámetros solicitados en el informe de febrero de 2010. Se puede comprobar que la red viaria tiene capacidad suficiente y funciona aceptablemente, garantizando un nivel de servicio adecuado. En consecuencia informamos favorablemente por lo que respecta a la compatibilización de esta actuación con el Plan de Transportes Metropolitanos del área de Sevilla”

## 2. PREVISIONES DE MOVILIDAD

En los documentos que se adjuntan, Estudio de Movilidad y Anexo Complementario al Estudio de Tráfico y Plan de Movilidad para la implantación del Parque, ya informados favorablemente, se analizaba ampliamente las previsiones de movilidad debidas por un lado a la nueva comunicación con Espartinas por el trazado de los nuevos accesos en el enlace de la SE-40 y la A-49, y por otro al tráfico demandado por la implantación del Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM, así como el impacto producido por él en el viario de acceso.

Se recoge en el Anexo Complementario, una serie de requisitos técnicos a la solución propuesta en el Estudio de Movilidad que lo mejorarían, resumiéndose en los puntos siguientes:

- Se prioriza el tráfico de acceso a Espartinas frente el de acceso al Parque.
- Se aumenta de dos carriles a tres carriles la glorieta norte.
- Se aumenta el diámetro de la glorieta sur.
- Se impide la salida desde el aparcamiento, repartiéndose por los accesos en superficie a la glorieta norte.

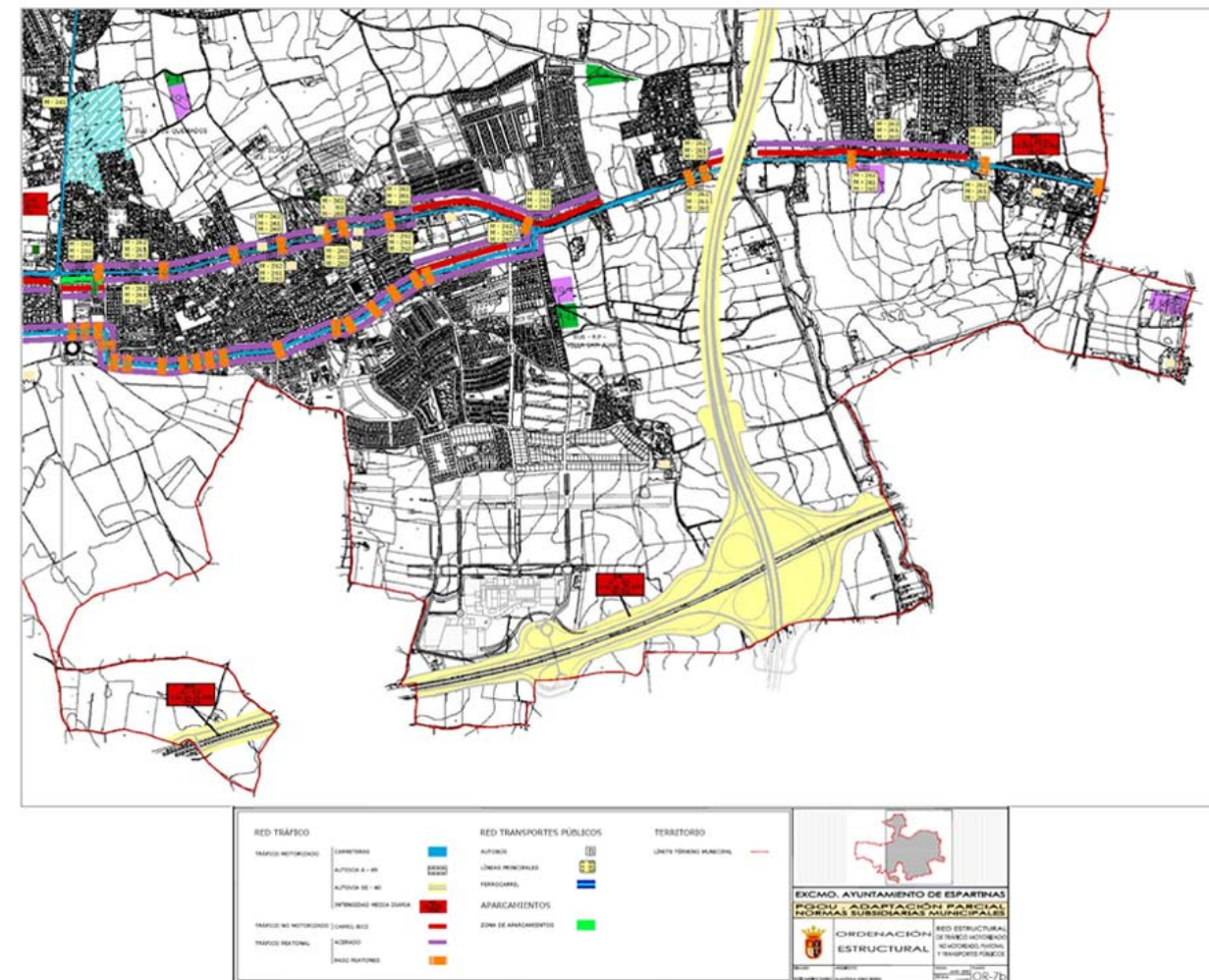
En la documentación que se adjunta, Estudio de movilidad y Anexo Complementario, Asocivil desarrolla los estudios de movilidad con un modelo dinámico, actualmente contrastado por la experiencia de desarrollo de este tipo de modelos y sus aplicaciones informáticas (AIMSUN NG), haciendo simulaciones, del nivel de servicio, para todos los escenarios, en el año que se preveía la entrada en funcionamiento de Parque, año 2013, y para el año 2030.

## 3. GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS DE TRANSPORTES.

### 3.1.- Transporte Público.

En el Anexo Complementario, se recogía en el apartado “1.5.-Plan de Transporte Público del P.G.O.U: de Espartinas. Adaptación al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible”.

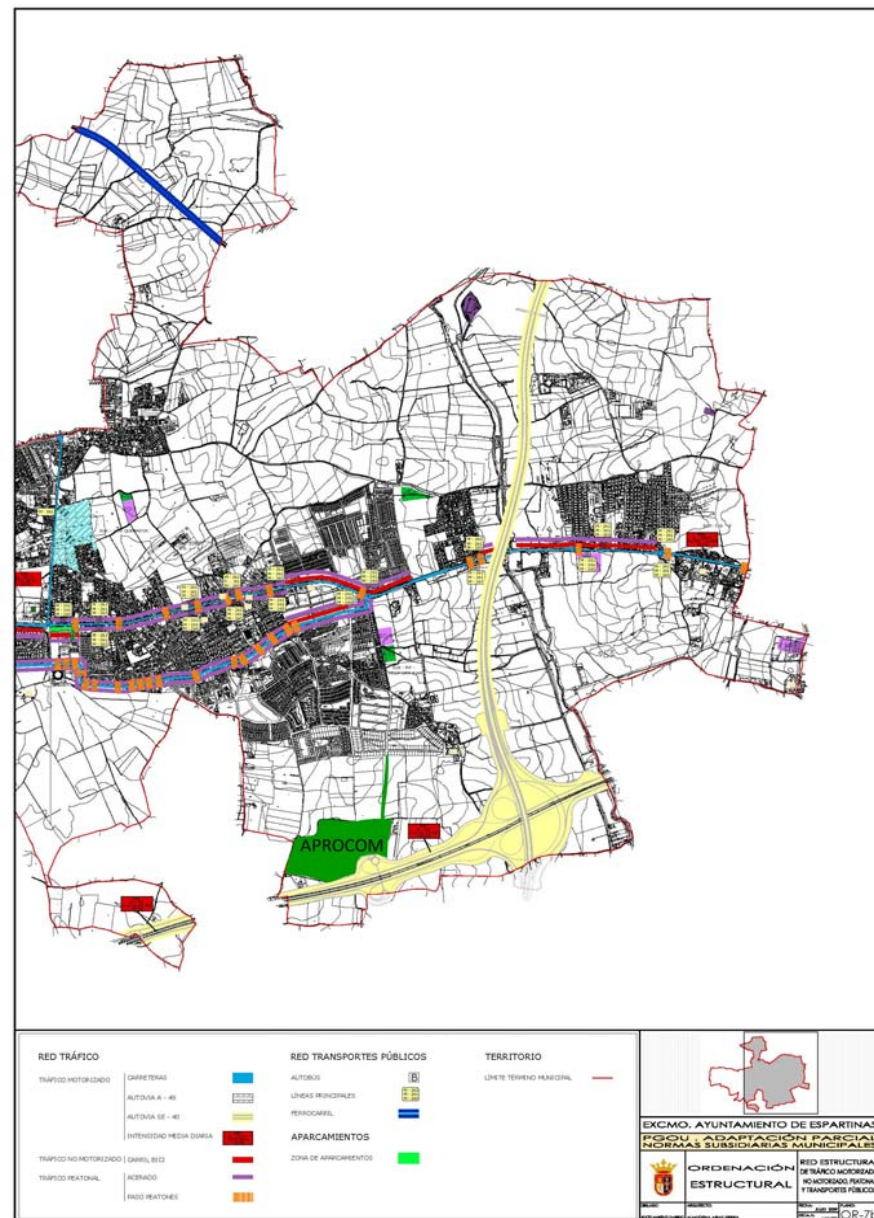
Se adjuntaban los esquemas de funcionamiento de las líneas de transporte público existente en el municipio de Espartinas, y se indicaba que en el futuro se extenderán por la red viaria que afecta a los accesos al Parque, por lo que su afección abundará en la mejora descrito en ese Plan.



Siguiendo con la apuesta actual de ese Ayuntamiento de Espartinas, que tiene una importante red estructural de transporte público, fundamentalmente a lo largo de la antigua carretera de Huelva, contemplando la propuesta la incorporación a éste, en todo el sector, por la red viaria que afecta a los accesos al Parque. Podría pensarse en lanzaderas desde el Parque que conecten con la red de transporte citada anteriormente, a través del sistema general viario de conexión.

### 3.2.- Transporte No Motorizado.

Las estrategias para favorecer el desarrollo de la movilidad no motorizada en bicicleta se realizan mediante unos itinerarios de carril bici, propuesto por el PGOU, que destacan por las siguientes características:

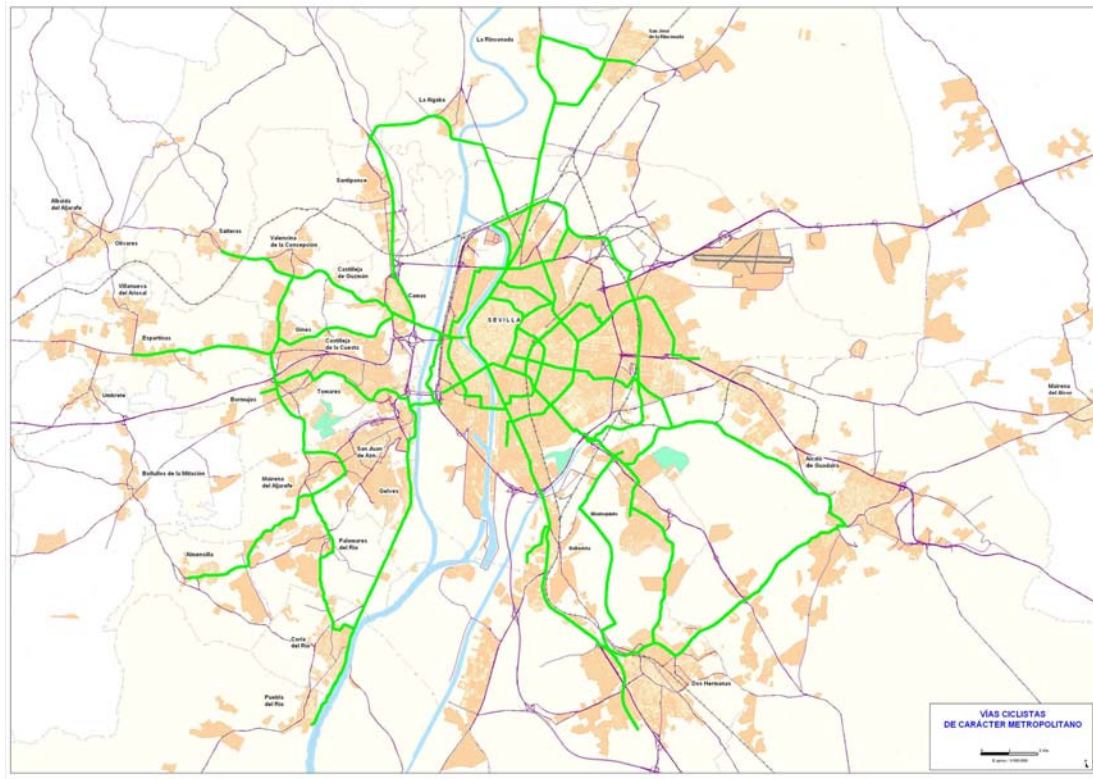


En las conclusiones del informe de fecha 22 de diciembre de 2011, de la Dirección General de Transportes, Consejería de Obras Públicas y Transportes (entonces), se consideraba favorablemente por lo que respecta a la compatibilización de esta actuación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

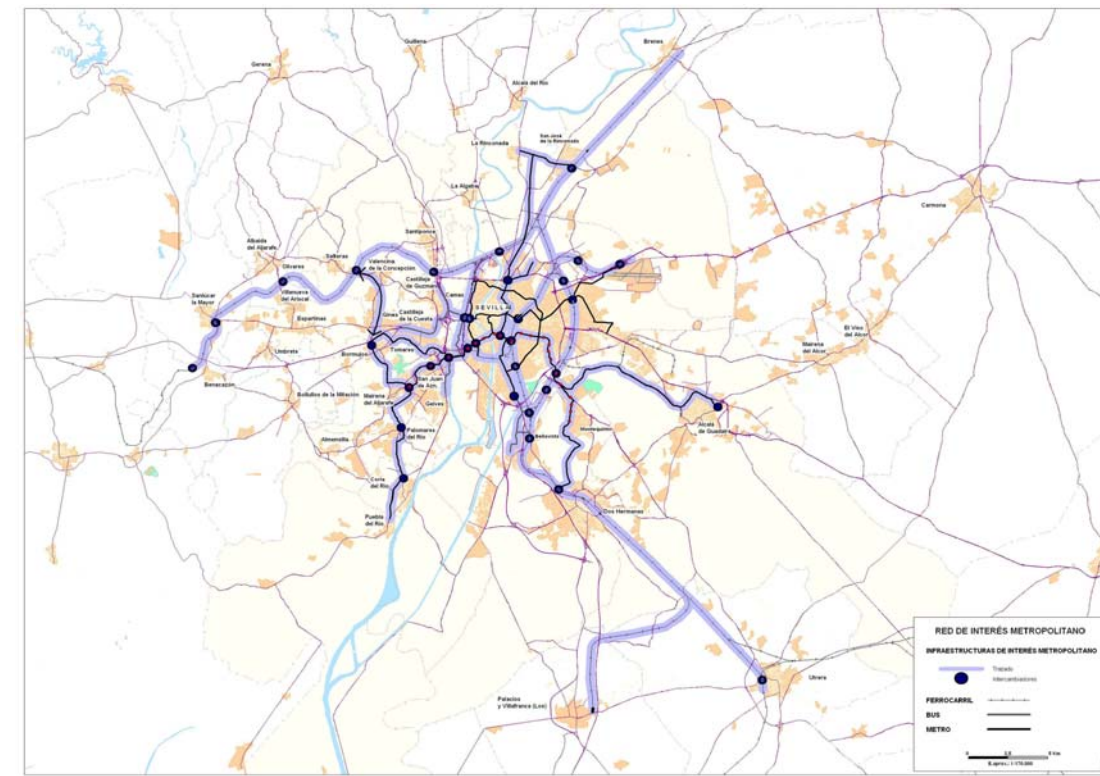
Su conectividad e integración con los itinerarios preexistentes. Se organiza no sólo por las áreas libres, sino también por los ejes de mayor actividad y mejor urbanización, pavimentación y alumbrado. Carriles bici conectados al sistema de transporte público previsto, tal como se refleja en la primera y segunda imagen, prolongándose, en el futuro, por todo el "Parque".

El desarrollo mediante una trama este-oeste y norte-sur relacionada con la organización espacial de la ordenación y la localización de los centros atractivos de la movilidad, conectada con las principales áreas residenciales del entorno.

En el ámbito objeto del Plan Parcial se va a dotar con un sistema de transporte plenamente integrado con las redes de transporte público y del transporte no motorizado del entorno y en relación con las zonas residenciales de los municipios próximos, dentro de la primera corona. Esta situación permite la incorporación a las redes de transporte de manera funcionalmente eficiente, ambientalmente sostenible y socialmente cohesiva, respetando íntegramente con todos los principios básicos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Para alcanzar esta meta se va a implantar un sistema integrado de transporte.



Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible.



Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible.

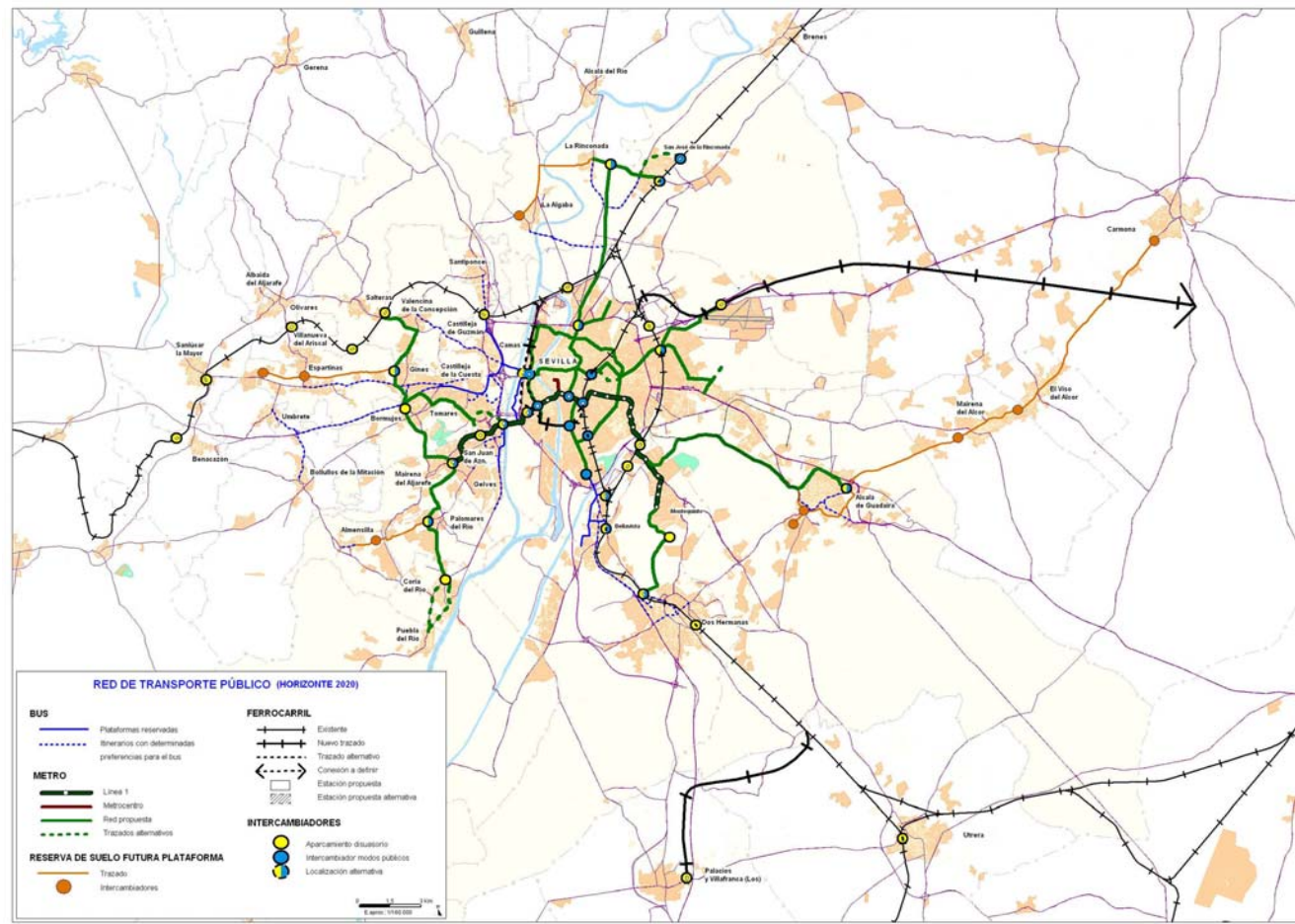
Las estrategias para favorecer el acceso y la movilidad peatonal se realizan a través de las siguientes actuaciones que se van a llevar a cabo dentro del Sector:

*Conexión garantizada con los sectores residenciales colindantes a través de los recorridos y corredores peatonales del Sector.*

*Ejecución de una red peatonal que discurre a lo largo de todo el Sector. Se ejecutarán corredores peatonales a lo largo de los espacios libres ajardinados del Sector. Se han proyectado acerados en todas las vías rodadas. También se recoge la incorporación de diferentes zonas, estancia y de juegos de niños dotadas del mobiliario correspondiente.*

La consecución de este sistema integrado de transporte se sustenta en la implementación de tres políticas básicas:

- Potenciación del transporte público como el medio de transporte masivo más eficiente, a través de la implantación de las líneas de autobuses y conexiones con los intercambiadores del tranvía y la línea de ferrocarril de cercanías.



Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible.

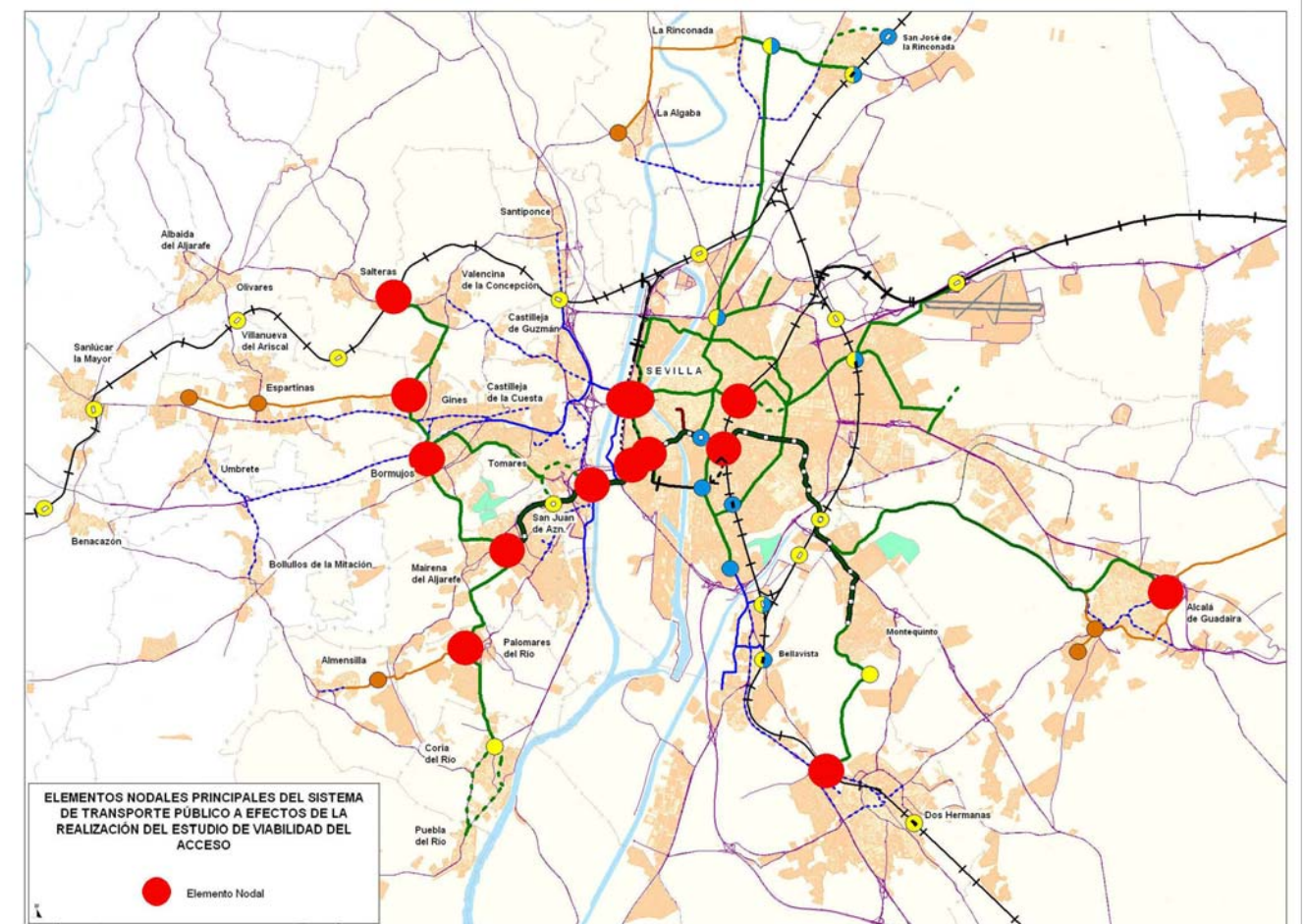
Para alcanzar una distribución racional en el uso de los diferentes modos de transporte, se favorece la intermodalidad, de tal manera que cada modo se canalice el tipo de movimiento, desplazamiento completo o etapa de viaje, que sea más eficiente.

La estrategia se concreta en tres actuaciones:

Creación de una plataforma reservada de transporte en sentido norte-sur que permita el despliegue de nuevas redes de transporte colectivo y no motorizado vertebrando las conexiones de las zonas centrales de Aljarafe.

Canalizar el tranvía del Aljarafe, tramo Bormujos-Salteras, previsto el plan de transporte metropolitano.

Completar la red de transporte urbano en bus y ejecutar nuevas conexiones no motorizadas a las paradas de la red existentes en el entorno.



Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible.

- Aminorar y controlar el tráfico de vehículos privados: proponiendo una indudable apuesta por transportes no motorizados (carril bici, peatonal...) la integración en las redes actuales y futuras de transportes públicos, e incluso habilitando reservas de suelo de aparcamiento para vehículos colectivos en detrimento del uso de vehículos individuales.
- Favorecer los desplazamientos en modos autónomos de transporte: peatones y bicicletas, a través de la construcción de caminos peatonales, e itinerarios de carril bici contemplados anteriormente.

En definitiva, los criterios de actuación en relación a la movilidad urbana inciden en el aumento de la participación del transporte público en la movilidad mecanizada, en la garantía y defensa de la velocidad comercial y la regularidad y fiabilidad del servicio de transporte público y establecer una alternativa a la movilidad en vehículo privado, con la finalidad de favorecer y estimular el trasvase modal.

En conclusión, las estrategias relativas a la accesibilidad permiten disponer la ubicación del “Parque Terciario, Comercial y de Ocio Aprocom” con niveles de accesibilidad suficiente, dotadas de acceso a las redes cercanas de transporte público y conectadas por medio no motorizados a las áreas residenciales colindantes, lo que permitirá el abastecimiento comercial en proximidad, que constituye una de las bazas contempladas en el IV Plan Integral de Comercio Interior de Andalucía.



Elaboración Propia.

#### **4. DOCUMENTACIÓN ADJUNTA**

- ESTUDIO DE MOVILIDAD. "PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM".**
  - ANEXO COMPLEMENTARIO AL ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLAN DE MOVILIDAD PARA IMPLANTACIÓN DEL PARQUE COMERCIL APROCOM EN ESPARTINAS. SEVILLA.**
-



**ESTUDIO DE MOVILIDAD. "PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM".**

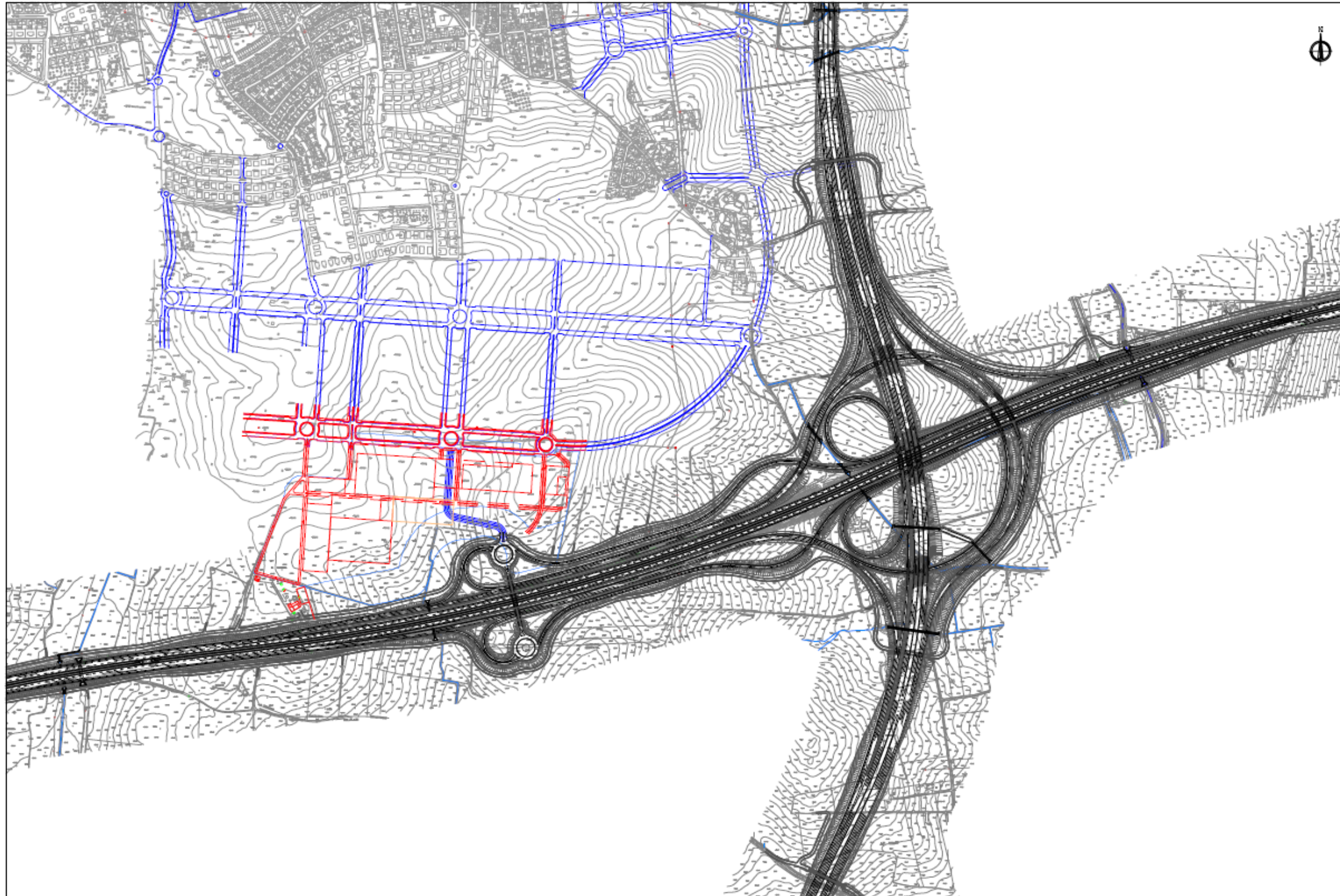
---

# ESTUDIO DE MOVILIDAD

## “PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM”. ESPARTINAS [SEVILLA]

INNOVACIÓN CON CARÁCTER DE MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL P.G.O.U. DE ESPARTINAS.  
CAMBIO DE CLASIFICACIÓN DE SUELO NO URBANIZABLE A SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO.

Urbanizador: INNOVACIÓN Y COMERCIO URBANO, S.L.



## ÍNDICE

### 1. INTRODUCCIÓN

### 2. PLANEAMIENTO URBANO

#### 2.1.- PLANEAMIENTO TERRITORIAL

2.1.1.- Plan Especial de Ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

#### 2.2.- PLANEAMIENTO URBANO

2.2.1.- Planeamiento Urbano de Espartinas

2.2.2.- Innovación con Carácter de Modificación Parcial de la Adaptación Parcial a la LOUA del P.G.O.U. de Espartinas. Cambio de Clasificación de Suelo No Urbanizable a Suelo Urbanizable Sectorizado del Ámbito "Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM".

### 3. ESTUDIO DE TRÁFICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

#### 3.1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

#### 3.2.- CARACTERIZACIÓN DE TRÁFICO

#### 3.3.- ESTIMACIÓN DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA Y ENLACES

3.3.1.- Tráfico en la SE-40

3.3.2.- Tráfico en el enlace con la A-49

3.3.3.- Tráfico en el acceso a Espartinas

#### 3.4.- PROGNOSIS DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA

#### 3.5.- NIVELES DE SERVICIO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA

3.5.1.- Según proyecto del Ministerio de Fomento

3.5.2.- Según Microsimulador Dinámico de Tráfico tipo "AIMSUN"

3.5.3.- Análisis comparativo

#### 3.6.- NIVELES DE SERVICIO EN EL ENLACE CON LA A-49

3.6.1.- Según Ministerio de Fomento

3.6.2.- Según Microsimulador Dinámico de Tráfico tipo "AIMSUN"

3.6.3.- Análisis comparativo

### 4. ESTUDIO DE TRÁFICO INDUCIDO POR EL PARQUE COMERCIAL

#### 4.1.- RESUMEN DE SUPERFICIES COMERCIALES E INDUCTORAS DE TRÁFICO

#### 4.2.- TRÁFICO GENERADO POR EL PARQUE COMERCIAL

4.2.1.- Intensidad Media Diaria.

4.2.2.- Procedencia y destino de los desplazamientos.

4.2.3.- Evolución de la clientela para el año 2013 (año de la puesta en servicio) y 2030.

4.2.4.- Tráfico en hora punta generado por el Parque Comercial.

4.2.5.- Distribución del tráfico en hora punta.

#### 4.3.- TRÁFICO SIMULTÁNEO EN LA HORA PUNTA DE ACCESOS AL PARQUE COMERCIAL

4.3.1.- Entradas en la hora punta

4.3.2.- Salidas en la hora punta

#### 4.4.- ACCESIBILIDAD EXTERIOR AL PARQUE COMERCIAL

#### 4.5.- ANÁLISIS DE LOS ACCESOS AL PARQUE COMERCIAL

4.5.1.- Capacidad y niveles de servicio en hora punta de Entradas

4.5.2.- Capacidad y niveles de servicio en hora punta de Salidas

### 5. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

5.1.- HORA PUNTA DE ENTRADAS

5.2.- HORA PUNTA DE SALIDAS

### 6. PROPUESTA DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

6.1.- ENTRADAS AL PARQUE COMERCIAL/ESPARTINAS.

6.2.- SALIDAS DEL PARQUE COMERCIAL/ESPARTINAS.

6.3.- PROPUESTA DE ACCESOS.

### 7. ANÁLISIS DE LA REORDENACIÓN DE ACCESOS PROPUESTA

7.1.- CAPACIDAD DE NIVELES DE SERVICIO EN HORA PUNTA DE ENTRADAS.

7.2.- CAPACIDAD DE NIVELES DE SERVICIO EN HORA PUNTA DE SALIDAS.

### 8. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

8.1.- HORA PUNTA DE ENTRADAS

8.2.- HORA PUNTA DE SALIDAS

**Apéndice nº 1: Acuerdo de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.**

**Apéndice nº 2: Evolución del tráfico en la Red Estatal. Accesos a Sevilla.**

## 1. INTRODUCCIÓN

Constituye este documento el **ESTUDIO DE MOVILIDAD** del “Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM”, contenido en la “Innovación con Carácter de Modificación Parcial de la Adaptación Parcial a la LOUA del P.G.O.U. de Espartinas. Cambio de Clasificación de Suelo No Urbanizable a Suelo Urbanizable Sectorizado”, estando promovido por el Urbanizador “INNOVACIÓN Y COMERCIO URBANO, S.L.” en el Municipio de Espartinas, Sevilla.

El Estudio de Movilidad se realiza según lo establecido en los apartados 7.6 [“Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos”] y 7.7 [“Garantías de funcionalidad de los elementos nodales principales del sistema de transporte público frente a actuaciones urbanísticas en su entorno”], del Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla: “Plan de Movilidad Sostenible”, así como también cumplimentado lo determinado en el “Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla” [POTAUS].

Se muestra también el estudio de tráfico realizado para la infraestructura prevista por el Ministerio de Fomento en relación con los accesos a Espartinas (Sevilla) desde la A-49 (Sevilla-Huelva) y su enlace con la nueva SE-40 (Autovía de Circulación de Sevilla), teniendo en cuenta el Planeamiento General previsto en el término municipal de Espartinas. Además y una vez analizadas las conclusiones obtenidas, se procede a realizar un nuevo estudio de tráfico con la propuesta de reordenación de accesos planteada.

## 2. PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y MUNICIPAL

### 2.1. PLANEAMIENTO TERRITORIAL

#### 2.2.1.- Plan de Ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla [POTAUS].

El 24 de noviembre de 2.006 se publica en el BOJA el Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

El 9 de junio de 2009 se aprueba por Decreto 267/2009 [BOJA nº 132 de 9 de julio de 2009]

En el Apéndice nº 1.-Acuerdo de Formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla se incluye copia del Decreto 195/2006.

### 2.2. PLANEAMIENTO GENERAL MUNICIPAL

#### 2.2.1.- PGOU, Adaptación Parcial a la LOUA de las NN.SS. Municipales de Espartinas

El Planeamiento general vigente, aprobado definitivamente el 30 de julio del 2009.

#### 2.2.2.- Innovación con Carácter de Modificación Parcial de la Adaptación Parcial a la LOUA del P. G.O.U. de Espartinas. Cambio de Clasificación de Suelo No Urbanizable a Suelo Urbanizable Sectorizado. Del Ámbito “Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM”.

Es el documento por el que se clasifica como suelo Urbanizable Sectorizado el Ámbito del “Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM”, y sobre él se desarrolla el presente Estudio de Movilidad. Aprobado Definitivamente el 30 de noviembre de 2012.

## 3. ESTUDIO DE TRÁFICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

### 3.1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

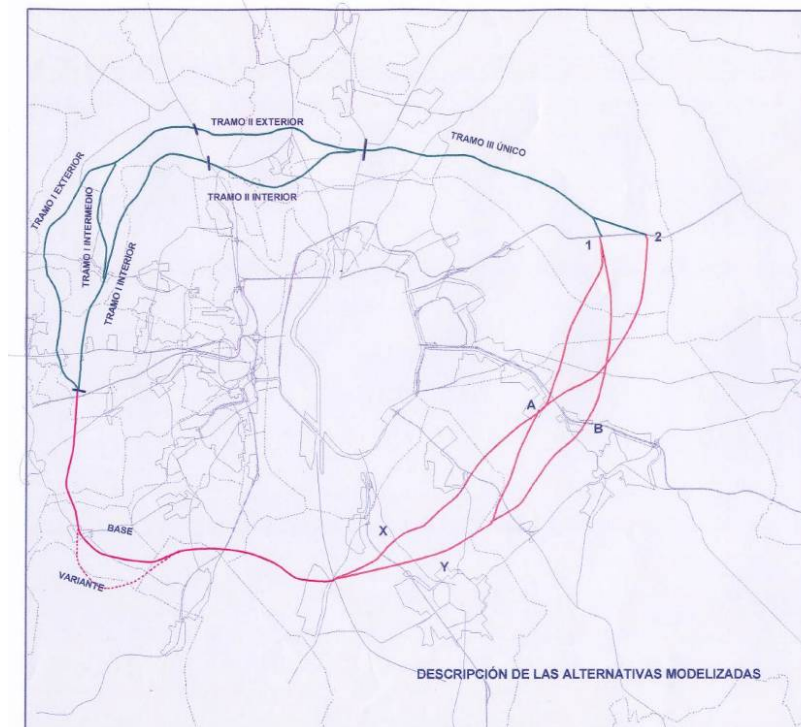
Con fecha de Abril de 2008 se redacta por parte del Ministerio de Fomento el Proyecto de Construcción Autovía SE-40, Tramo. Enlace SE-648 (Almensilla) - Enlace A-49 (Huelva), de clave 48-SE-4540.

En este Proyecto se desarrolla la solución de infraestructuras viarias previstas por el Planeamiento Urbano de Espartinas y por lo tanto, compatible con él. Además, propone los futuros accesos a Espartinas mediante un enlace tipo “doble pesa” desde las calzadas colectoras, distribuidoras, tal y como se adjunta en los planos.

Por otro lado, el Ministerio de Fomento realiza un Estudio de Tráfico que completa los estudios preliminares realizados en los documentos técnicos previos (Estudio Informativo, Estudio de la necesidad de ampliación a tres carriles por sentido de la autovía SE-40, etc.), donde se justifica la bonanza del diseño de las infraestructuras desde el punto de vista de la carga actual y futura de tráfico.

### 3.2. CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO

Partiendo de la matriz de viajes realizados en el Estudio antes mencionado, para la movilidad en el área de Sevilla y ajustando esta a la red viaria que incluirá la futura SE-40, según el plano:



Para completar esta matriz se ajusta un modelo gravitatorio del tipo:

$$N_{ij} = G_j \cdot A_j \cdot e^{-x_1 \cdot C_{ij}} \cdot c_{ij}^{x_2}$$

donde

$N_{ij}$  son los viajes entre  $i$  y  $j$ , generados en la zona  $i$  y atraídos por la zona  $j$

$G_i$  son los viajes generados por la zona  $i$

$A_j$  son los viajes atraídos por la zona  $j$

$C_{ij}$  es el coste generalizado de transporte entre  $i$  y  $j$

$x_1$  y  $x_2$  parámetros a obtener en el ajuste

a las relaciones internas que se pueden considerar han sido totalmente captadas en las encuestas realizadas.

El ajuste se realizó mediante el programa MVGRAM, obteniéndose los siguientes parámetros:

$$x_1 = 0,223604$$

$$x_2 = -0,0322257$$

Para caracterizar el tráfico en el viario afectado por la futura SE-40 se cuenta con los mapas de tráfico que anualmente elaboran las Direcciones Generales de Carreteras del Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía.

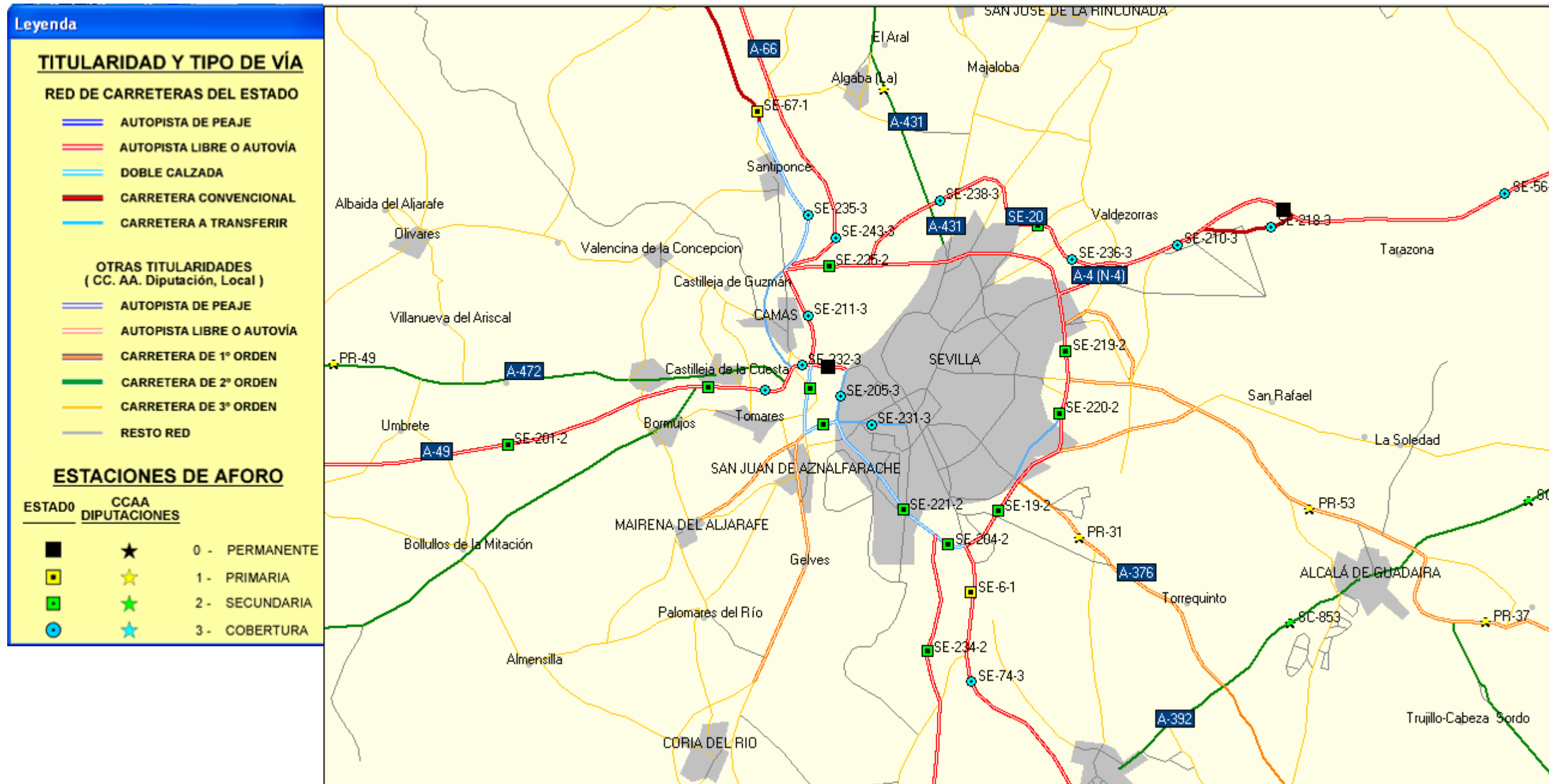
En la figura adjunta se refleja la localización de las estaciones de aforo, pertenecientes a la Red Estatal, cuyas características se recogen en la tabla adjunta.

#### ESTACIONES EN LA RED ESTATAL EN ÁREA DE INFLUENCIA DE LA SE-40

Estación	Carretera	p.k.	Localización	Tipo
SE-225	SE-30	21.00	El Alamillo	Secundaria
SE-219	N-4	538.00	Estación de servicio	Secundaria
SE-220	N-4	540.60	Padre Pío	Secundaria
SE-19	N-4	542.50	Pineda	Secundaria
SE-204	N-630	821.00	Los Cuarteles	Secundaria
SE-221	N-630	818.20	Sevilla	Secundaria
SE-222	N-630	815.80	Pte Reina Sofía y S. Carlos	Secundaria
SE-223	N-630	814.00	Las Erillas	Secundaria
SE-211	N-630	812.50	Camas	Cobertura
SE-236	SE-20	1.00		Cobertura
SE-237	SE-20	5.00		Secundaria
SE-238	SE-20	6.25		Cobertura
E-288	N-4	531.00	Aeropuerto San Pablo	Permanente
SE-210	N-4	533.00 (1)	Aeropuerto	Cobertura
SE-6	N-4	548.00	Bellavista	Primaria
SE-74	N-4	549.70	Dos hermanas	Cobertura
SE-234	A-4	548.00		Secundaria
E-290	A-4	552.2	Bellavista	Permanente
E-280	A-49	0.50	La Pañoleta	Permanente
SE-232	A-49	1.00	Cuesta El Caracol	Cobertura
SE-200	A-49	3.00	Castilleja de la Cuesta	Cobertura
SE-244	A-49	4.90	Bormujos	Secundaria
SE-201	A-49	9.50	Umbrete	Secundaria
SE-235	N-630	809.0		Cobertura
SE-67	N-630	805.5	Santiponce	Primaria
SE-243	A-66	809.0		Cobertura
SE-168	A-66	801.0	Sevilla	Secundaria

(1) En el período 1997-2003 localizada en el p.k. 535,88

En el Apéndice nº 2.- Evolución del Tráfico en la Red Estatal se recoge la evolución del tráfico en estas estaciones, evolución que se resume en el cuadro adjunto.



## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESTACIONES DE AFORO DE LA RED ESTATAL. ACCESOS A SEVILLA

Est.	1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P
SE-225	28500	11,9	29000	13,0	26976	11,6	28599	13,1	29500	13,0	45094	17,2	19430	14,4	58552	17,3	50908	10,1	67619	11,1	65673	10,0
SE-219			68999	27,4	74384	28,3	75999	31,6	76999	24,5	91329	11,5	100399	11,8	105086	11,2	109695	12,3	116142	12,9	125232	13,1
SE-220	66998	9,6	67999	3,8	68414	3,2	72000	5,9	72999	4,4	75180	4,6	77418	11,8	105396	17,3	91999	11,6	103859	12,5	112425	12,3
SE-19			61088	27,4	93634	28,3	73999	31,6	75000	24,5	77238	4,6	15497	13,0	15707	12,0	112635	13,3	119678	13,6	130099	13,9
SE-204	42885	13,5	80111	14,1											110608	11,2	100657	14,1	106703	14,3	114885	14,1
SE-221	56998	11,9	58000	13,0	70298	11,6	74499	13,1	75999	13,0	78270	17,2	80601	4,9	83412	4,6	103500	6,3	103348	7,8	113411	5,3
SE-222	47998	11,9	49000	13,0	103841	11,6	58800	13,1	59000	13,0	59732	12,9	61516	14,4	149135	4,6	146766	8,4	148568	9,0	162104	8,4
SE-223	46998	3,6	48000	3,8	50225	3,2	53229	5,0	53999	4,4	55612	4,6	57268	4,9	75040	4,6	77659	11,4	84985	7,9	90889	7,6
SE-221							27400	13,1	20805	13,0	22107	15,4	23147	15,1	23952	11,3	62314	13,0	75522	12,3	65980	12,9
SE-236																	16596	10,1	17628	11,1	22248	8,0
SE-237																	20283	10,1	21665	11,8	27096	11,5
SE-238																	19604	11,1	20544	11,1	28192	8,0
E-288	25927	13,5	24080	14,7	24400	14,3	26574	18,4	29330	17,4	33191	17,2	35639	16,4	40072	16,2	41556	16,9	43211	17,1	46733	16,2
SE-210							22185	6,9	31706	8,3	32654	8,3	33633	8,3	39094	14,6	41100	16,9	41556	17,1	41860	16,2
SE-6	45957	6,8	48078	7,1	49565	7,0	51816	6,9	52829	8,3	41649	8,3	43794	8,5	43318	8,0	44053	7,5	45777	6,4	50562	7,3
SE-74									46470	8,3	30632	8,3	36768	8,5	36844	8,0	33438	16,5	32564	17,4	32162	12,7
SE-234											21507	17,2	22146	26,8	36352	24,2	40860	16,1	41889	19,3	45597	24,0
SE-200	62000	13,5	59999	14,2	58896	9,4	63298	15,0	62441	10,5	68427	11,5	71542	14,4	72482	11,3	87280	12,1	88504	13,0	88950	12,3
E-289	54206	3,7	51033	3,8	52097	3,2	56078	5,0	70501	4,4	63370	4,6	69333	4,8	73069	4,6	73610	3,5	77612	2,7	81296	2,5
SE-232									66940	4,4	71417	4,6	72514	4,8	75042	4,6	99090	3,5	99504	2,7	90630	12,3
SE-244																					84040	12,3
SE-201	26313	11,9	29691	13,0	29611	11,6	29461	13,1	31851	13,0	35536	12,9	40279	14,4	46630	11,3	47925	13,0	54870	12,3	56509	15,9
E-290											21041	16,9	22760	17,0	25976	17,4	27836	16,1	26496	17,4	27618	16,9
SE-235											21997	15,4	22651	26,8	38368	24,2	39028	16,2	39350	18,0	19048	12,5
SE-67	15474	14,9	17065	13,3	16977	12,7	17460	16,3	20796	19,0	21390	15,4	22428	15,1	22860	14,1	24632	16,2	26858	18,0	10467	14,1
SE-243																					53623	12,5
SE-242																					16177	25,9

En la tabla adjunta se refleja la evolución del tráfico en estas estaciones, en el período 1994-2004 (largo plazo) y en el último año: 2004.

#### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESTACIONES DE LA RED ESTATAL

Estación	Carretera	Localización	Evolución		Evolución	
			Período	Δ (%)	Período	Δ (%)
SE225	SE-30	El Alamillo	1999-2004	7,8	2003-2004	-2,9
SE-219	N-4	Estación Servicio	1995-2004	6,9	2003-2004	7,8
SE-220	N-4	Padre Pío	1994-2004	5,3	2003-2004	8,3
SE-19	N-4	Pineda	1995-2004	8,8	2003-2004	8,7
SE-204	N-630	Los Cuarteles	1995-2004	4,1	2003-2004	7,7
SE-221	N-630	Sevilla	1994-2004	7,1	2003-2004	9,7
SE-222	N-630	Pte. Reina Sofía	2001-2004	2,8	2003-2004	9,1
SE-223	N-630	Las Erillas	1994-2004	6,8	2003-2004	6,9
SE-211	N-630	Camas			2003-2004	-12,6
SE-236	SE-20	p.k. 1,0	2002-2004	15,8	2003-2004	26,2
SE-237	SE-20	p.k. 5,0	2002-2004	15,6	2003-2004	25,1
SE-238	SE-20	p.k. 6,25	2002-2004	19,9	2003-2004	37,3
E-288	A-4	Aeropuerto San Pablo	1994-2004	6,1	2003-2004	8,2
SE-6	N-4	Bellavista	1999-2004	4,0	2003-2004	10,5
SE-234	A-4	p.k. 548	2001-2004	7,8	2003-2004	8,9
E-290	A-4	Bellavista	1999-2004	5,6	2003-2004	4,2
E-289	A-49	La Pañoleta	1994-2004	4,1	2003-2004	4,8
SE-232	A-49	Cuesta Caracol	1998-2004	5,2	2003-2004	-8,9
SE-200	A-49	Castillejo de la C.	1994-2004	3,7	2003-2004	0,5
SE-201	A-49	Umbrete	1994-2004	7,9	2003-2004	3,0
SE-235	N-630	p.k. 809	1994-2003	15,6	2003-2004	-51,6
SE-67	N-630	Santiponce	1994-2003	6,3	2003-2004	-61,0

Es notable el fuerte dinamismo del tráfico, con un crecimiento mínimo a largo plazo del 3,7% en la estación SE-200.

En el último año, 2004, se observan crecimientos superiores, con la excepción:

- ♦ Caída del 2,9% en la estación SE-225 El Alamillo, mientras que crecen a tasas muy elevadas el tráfico en la SE-20, itinerario alternativo a la SE-30 en dicho tramo.

- ♦ Caída del tráfico en las estaciones SE-211, SE-237 y SE-67 en la N-630 debido a la apertura de la Autovía de la Plata A-66, que es un camino alternativo.
- ♦ Caída del 8,9% en la SE-232.

Es un tráfico relativamente ligero, con porcentajes de pesados que oscilan entre el 10% y el 15%, siendo excepción:

- ♦ Porcentajes de pesados superiores al 20% en las estaciones SE-234 (24,0%) y SE-242 (25,9%)
- ♦ Porcentajes de pesados inferiores al 6% en SE-221 (5,3%) y E-289 (2,5%)

Para caracterizar la estacionalidad del tráfico en accesos a Sevilla se cuenta con los datos de las estaciones permanentes:

E-288, A-4, pk 53,1 Aeropuerto de San Pablo

E-289, A-49 pk 0,5 La Pañoleta

E-290, A-4 pk 552,2 Bellavista

En las tablas adjuntas se reflejan el detalle y coeficientes de estación en estas estaciones para el año 2004, coeficientes que se analizan a continuación

#### TRÁFICO, MÁXIMO Y MÍNIMO, EN DÍA LABORABLE AÑO 2004

Estación	Máximo tráfico laborable		Mínimo tráfico laborable		Tráfico en festivo
	Mes	% IMD <sub>L</sub>	Mes	% IMD <sub>L</sub>	% IMD <sub>L</sub>
E-288	Julio	104,2	Enero	80,0	82,8
E-289	Julio	105,3	Agosto	84,0	86,4
E-290	Julio	129,7	Enero	75,2	93,7

#### INTENSIDADES DE TRÁFICO Y PORCENTAJES DE PESADOS EN LAS HORAS 30 Y 100

Est.	IMD	% P	Tráfico	Hora 30			Hora 100			
				% IMD	% P	% PMA	% IMD	% P	% PMA	
E-288	46733	16,2	4132	8,8	13,0	80,3	3927	8,4	12,9	79,6
E-289	81296	2,5	7456	9,2	2,3	90,2	6969	8,6	2,13	83,9
E-290	27618	16,9	3518	12,7	12,2	72,1	3097	11,2	12,3	66,3



Los mayores niveles de estacionalidad se presentan en la estación E-290, con predominio de tráfico de largo recorrido con una  $IH100 = 11,2\%$  IMD, mientras que en las estaciones E-288 y E-289 se tienen estacionalidades similares con IH100 en torno al  $8,4 - 8,6\%$  de la IMD.

**DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004**

1. Estación	9290	Permanente
2. Provincia	SE	
3. Población próxima	BELLAVISTA	
4. Titularidad	RCE	
5. Carretera	A-4	
PK:	552,2	
6. Calzada 1	CADIZ ASC	
7. Calzada 2	SEVILLA DESC	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	27618	128	268
Motos	31	0	0
Ligeros	22931	116	5
Pesados	4656	12	263
% pesados	16,86	9,37	98,13

DISTRIBUCION				
Mes	K	L	H	F
Enero	2,52	1,33	1,08	1,41
Febrero	2,52	1,15	1,07	1,21
Marzo	2,52	1,17	1,07	1,22
Abril	2,55	,94	1,08	1,00
Mayo	2,49	,91	1,08	,97
Junio	2,48	,89	1,08	,94
Julio	2,50	,77	1,08	,81
Agosto	2,53	,81	1,08	,86
Septiembre	2,51	,90	1,08	,95
Octubre	2,49	1,03	1,08	1,09
Noviembre	2,49	1,24	1,08	1,32
Diciembre	2,50	1,22	1,08	1,29

Motos	31
Turismos	20877
Coche con caravana	141
Camionetas	1913
Tractores Agrícolas	0
Camiones sin Remolque	1448
Camiones Articulado	2926
Trenes de Carretera	90
Vehículos Especiales	20
Autobuses	172

	Ligeros	Pesados	Total	H 30	% P 30	Días Aforados
Coef. S	0,987	0,98	0,982	3518	12,19	348
				H 100	% P 100	Nivel de Fiabilidad
				3097	12,26	4

**DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004**

1. Estación	9289	Permanente
2. Provincia	SE	
3. Población próxima	LA PANOLETA	
4. Titularidad	RCE	
5. Carretera	A-49	
PK:	0,5	
6. Calzada 1	SEVILLA ASC	
7. Calzada 2	MÉRIDA DESC	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	81296	107	19
Motos	3146	0	0
Ligeros	76082	104	2
Pesados	2068	3	17
% pesados	2,54	2,8	89,47

DISTRIBUCION				
Mes	K	L	H	F
Enero	2,83	1,08	1,13	1,17
Febrero	2,84	,97	1,13	1,06
Marzo	2,81	1,02	1,13	1,10
Abril	2,79	,95	1,16	1,05
Mayo	2,84	,98	1,15	1,08
Junio	2,79	1,01	1,17	1,14
Julio	2,72	,95	1,15	1,05
Agosto	2,68	1,19	1,18	1,35
Septiembre	2,80	,89	1,16	,99
Octubre	2,84	,95	1,14	1,04
Noviembre	2,79	1,01	1,12	1,08
Diciembre	2,81	1,04	1,14	1,14

Motos	3146
Turismos	72835
Coche con caravana	168
Camionetas	3038
Tractores Agrícolas	41
Camiones sin Remolque	710
Camiones Articulado	158
Trenes de Carretera	40
Vehículos Especiales	40
Autobuses	1120

	Ligeros	Pesados	Total	H 30	% P 30	Días Aforados
Coef. S	0,982	0,918	0,961	7456	2,29	360
				H 100	% P 100	Nivel de Fiabilidad
				6969	2,13	4

La información sobre tráfico en el viario autonómico en el Área de Sevilla se tiene a partir de las estaciones que se recogen en la tabla adjunta y cuya localización se refleja en las figuras adjuntas

**DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004**

1. Estación	9288	Permanente
2. Provincia	SE	
3. Población próxima	AEROPUERTO S.PABLO	
4. Titularidad	RCE	
5. Carretera	N-4	A-4
PK:	531	
6. Calzada 1	SEVILLA ASC	
7. Calzada 2	MADRID DESC	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	46733	201	287
Motos	130	0	0
Ligeros	39052	147	12
Pesados	7551	54	275
% pesados	16,16	26,86	95,81

DISTRIBUCION				
Mes	K	L	H	F
Enero	2,35	1,25	1,15	1,37
Febrero	2,62	1,07	1,08	1,10
Marzo	2,68	1,00	1,08	1,03
Abril	2,58	,95	1,10	,99
Mayo	2,66	,94	1,11	,99
Junio	2,64	,99	1,09	1,03
Julio	2,65	,96	1,09	1,00
Agosto	2,58	,98	1,09	1,02
Septiembre	2,60	,90	1,09	,94
Octubre	2,68	,94	1,08	,97
Noviembre	2,67	1,03	1,08	1,06
Diciembre	2,62	1,07	1,08	1,09

Motos	130
Turismos	35536
Coche con caravana	237
Camionetas	3276
Tractores Agrícolas	3
Camiones sin Remolque	1892
Camiones Articulado	5105
Trenes de Carretera	212
Vehículos Especiales	13
Autobuses	329

	Ligeros	Pesados	Total	H 30	% P 30	Días Aforados
Coef. S	0,976	0,84	0,951	4132	13,04	357
				H 100	% P 100	Nivel de Fiabilidad
				3927	12,91	4

**ESTACIONES DE AFORO EN RED AUTONÓMICA ÁREA DE SEVILLA**

Estación	Carretera	p.k.	Localización	Tipo
P-28	A-3122	1+000	Puente Juan Carlos I-Tomares	Permanente
PR-31	A-376	7+000	Sevilla-Torrequinto	Primaria
PR-34	A-3102	4+000	Sevilla-Rinconada	Primaria
PR-52	A-3121	2+000	V.S.J.Aznalfarache-Mairena	Primaria
PR-53	A-92	4+000	Sevilla-Alcalá de Guadaira	Primaria
PR-135	A-3122	6+900	Coria del Río-Gelves	Primaria
PR-137	A-431	132+600	La Algaba-Sevilla	Primaria
SC-805	A-472	1+000	Sevilla-Castilleja	Secundaria
SC-817	A-3129	0+900	Camas-Valencina de la C.	Secundaria
SC-820	A-3113	3+900	N-IV-Dos Hermanas	Secundaria
SC-827	A-1309	3+000	Torreblanca-SE-30	Secundaria
SC-829	A-3104	4+000	Sevilla-Mercancías peligrosas	Secundaria
SC-849	A-431	129+000	Alcalá R.-La Algaba	Secundaria

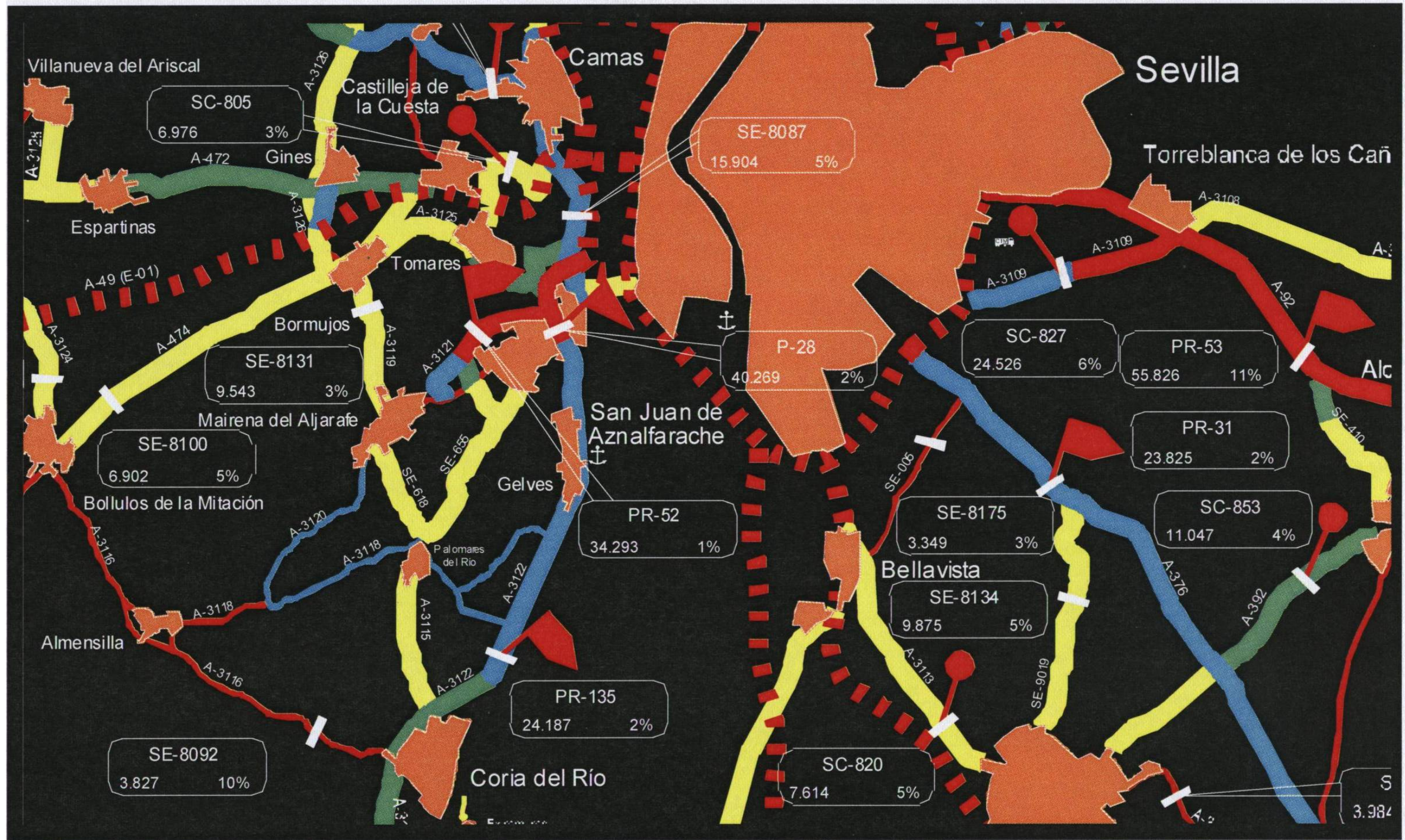
<u>Estación</u>	<u>Carretera</u>	<u>p.k.</u>	<u>Localización</u>	<u>Tipo</u>
SC-853	A-392	3+600	A-376-Alcalá de Guadaira	Secundaria
SE-8044	A-3102	11+100	La Rinconada-Alcalá del R.	Cobertura
SE-8087	SE-610	0+400	N-431-San Juan de A.	Cobertura
SE-8092	A-3116	3+000	Coria-Almensilla	Cobertura
SE-8100	A-474	6+000	Bollullos M.-Bormujos	Cobertura
SE-8130	A-3124	0+100	Bollullos M.-A-49	Cobertura
SE-8131	A-3119	1+100	Bormujos-Mairena del Aljarafe	Cobertura
SE-8134	SE-9019	2+000	Montequinto-Dos Hermanas	Cobertura
SE-8170	A-3102	5+100	Sevilla-SE-113	Cobertura
SE-8175	SE-005	1+000	A-376-Bellavista	Cobertura

En la tabla adjunta se refleja la evolución del tráfico en estas estaciones.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESTACIONES DE AFORO DE LA RED AUTONÓMICA. ÁREA DE SEVILLA

Est.	1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P
P-28							31773	3	33443	3	34971	4	36142	3	37632	3	35964	3	37080	3	40269	2
PR-31	16461	4	16193	4	16899	5	16904	5	16046	4	18040	4	18149	3	19513	2	21260	2	23594	2	23825	2
PR-34	15451	1	15841	2	15931	2	17017	1	16626	1	19146	1	18678	1	17912	1	19633	1	19609	1	19850	1
PR-52	7438	1			13791	2	15352	2	16585	2	20071	2	21713	2	23461	1	25508	1	25596	1	34293	1
PR-53	43600		42456		42671		46468		49330	11	54017	11	56956		55204		52790		54102		55826	11
PR-135													19476	3	20191	2	21824	2	23545	2	24187	2
PR-137													11452	10					13408	7	14710	6
SC-805	7603	11	7306	13	6552	12	5591	12	5623	12	6865	10	6904	8	6247	4	6428	4	6605	4	6976	3
SC-817	9810	10	9936	14	11391	14	11058	14	11028	14	13217	13	12396	14	12819	14					17065	10
SC-820	5560	6	5327	8	4804	8	4655	7	4603	6	4291	6	7281	7	7297	7	8066	7	7916	5	7614	5
SC-827							13830	6	17788	6	19061	6	21727	5	20169	6	22475	6	24122	6	24526	6
SC-829			5220	14	5799	14	6463	13	6170	11	8169	13	8982	13	9796	13	11045	14	11026	14	12209	13
SC-849													8035	6	8501	13	8904	13	9939	13	11308	12
SC-853														8867	6						11047	4
SE-8044	6624	8	5328	19	5414	19	6244	14	6338	12	6454	12					8513	12			9214	11
SE-8087	10852				13025	5	11677	5	10492	6	12266	5			13571	5	15047	5	15811	5	15904	5
SE-8092			2009	11							2704	11	3069	10	2738	10					3827	10
SE-8100					5181	4	4809	4													6902	5
SE-8130							4616	7			6204	5	5664	6	6357	5			5965	5	10450	6
SE-8134							6112	9	5960	9	6839	8	7636	7	7543	7			9335	7	9875	5
SE-8170															16910		17653				18382	9
SE-8175																			2773	1	3349	3





En la tabla adjunta se refleja la evolución del tráfico en estaciones de la red autonómica en el período 1994-2004 (largo plazo) y en el último año (2004).

#### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESTACIONES DE LA RED AUTONÓMICA

Estación	Carretera	Localización	Evolución		Evolución	
			Período	Δ (%)	Período	Δ (%)
P-28	A-3122	Puente J.C-Tomares	1997-2004	3,4	2003-2004	8,6
PR-31	A-376	Sevilla-Torrequinto	1994-2004	3,8	2003-2004	1,0
PR-34	A-3102	Sevilla-La Rinconada	1994-2004	2,5	2003-2004	1,3
PR-52	A-3121	V-San Juan-Mairena	1996-2004	12,1	2003-2004	34,0
PR-53	A-92	Sevilla-Alcalá de G.	1994-2004	2,5	2003-2004	3,2
PR-135	A-3122	Coria del Río-Gelves	2000-2004	5,6	2003-2004	2,7
PR-137	A-431	La Algaba-Sevilla	2000-2004	6,5	2003-2004	9,7
SC-805	A-472	Sevilla-Castilleja	1994-2004	-0,9	2003-2004	5,6
SC-817	A-3129	Camas-Valencina	1994-2004	5,7		
SC-820	A-3113	N-IV-Dos Hermanas	1994-2004	3,2	2003-2004	-3,8
SC-827	A-1309	Torreblanca-SE-30	1998-2004	5,5	2003-2004	1,7
SC-829	A-3104	Sevilla-M.Peligrosas	1995-2004	9,9	2003-2004	10,7
SC-849	A-431	Alcalá del R.-La Algaba	2000-2004	8,9	2003-2004	13,9
SC-853	A-392	A-376-Alcalá de G.	2001-2004	7,6		
SE-8044	A-3102	La Rinconada-Alcalá R.	1994-2004	3,4	2002-2004	4,0
SE-8087	SE-610	N-431-San Juan de A.	1994-2004	3,9	2003-2004	0,6
SE-8092	A-3116	Coria-Almensilla	1995-2004	7,4		
SE-8100	A-474	Bollullos M.-Bormujos	1996-2004	3,7		
SE-8130	A-3124	Bollullos M.-A-49	1997-2003	4,4	2003-2004	75,2
SE-8134	SE-9019	Montequinto-Dos Her.	1997-2004	7,1	2003-2004	5,8
SE-8170	A-3102	Sevilla-SE-113	2001-2004	2,8		
SE-8175	SE-005	A-376-Bellavista			2003-2004	20,8

En cuanto a estructura (% de pesados), es un tráfico sensiblemente más ligero que el que utiliza la red estatal, con porcentajes de pesados, en general, inferiores al 10%, superándose este porcentaje en las estaciones:

PR-817	A-3129	Camas-Valencina de la Concepción	11%
SEC-829	A-3104	Sevilla-Mercancías Peligrosas	13%
SE-849	A-431	Alcalá del Río-La Algaba	12%
SE-8044	A-3102	La Rinconada-Alcalá del Río	11%

La estacionalidad del tráfico en estas estaciones queda reflejada por la estación permanente P-28, localizada en la A-3122, entre el Puente de Juan Carlos I y Tomares.

Como en el caso de la red estatal, el tráfico ha evolucionado positivamente, aunque con menores niveles de crecimiento y una mayor dispersión, observándose, como en la red estatal, un mayor crecimiento en el último año (2004).

**JUNTA DE ANDALUCÍA**

**PLAN DE AFOROS 2004**

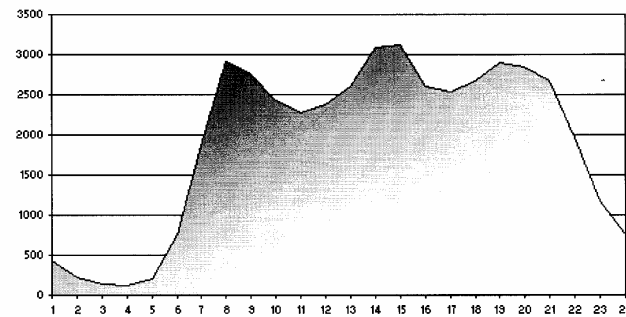
**CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS  
Servicio de Conservación y Dominio Público Viario

<b>ESTACIÓN:</b>	<b>P-28</b>	<b>SITUACIÓN:</b>	PUENTE J. CARLOS I-TOMARES
<b>IDENTIF.:</b>	41918028	<b>CARRETERA:</b>	A-3122
<b>PROVINCIA:</b>	SEVILLA	<b>PK:</b>	1+000

I.M.D.	Nº Días aforados	% Vehículos		Hora 30		Hora 50		Hora 100		Estación afin
		Lig.	Pesados	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%	
40.269	319	97,53 %	2,47 %	3.791	9,41 %	3.754	9,32 %	3.678	9,13 %	

**Día laborable tipo**



**Evolución porcentual del día laborable tipo**

H 01	H 02	H 03	H 04	H 05	H 06	H 07	H 08	H 09	H 10	H 11	H 12	H 13	H 14	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24
0,97	0,50	0,30	0,27	0,46	1,66	4,10	6,41	6,03	5,33	5,01	5,24	5,75	6,78	6,88	5,72	5,56	5,88	6,39	6,28	5,88	4,34	2,58	1,67

En la tabla adjunta se reflejan los datos de esta estación permanente, en la que con una IMD de 40.269 vehículos/día y un 2,5% de pesados, se tienen una IH100 de 2.678 vehículos/hora, el 9,13% de la IMD.

### 3.3. ESTIMACIÓN DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA Y ENLACES

#### 3.3.1.- Tráfico en la SE-40

Una vez ajustada la matriz de viajes al año 2004, se modelizó la red futura, incorporando a la red en la situación actual, la SE-40, en la totalidad de tramos y enlaces previstos.

En la tabla adjunta se refleja el tráfico en la SE-40, en los tramos objeto de proyecto de construcción.

#### IMD AÑO 2004 EN LA SE-40 POR TRAMO

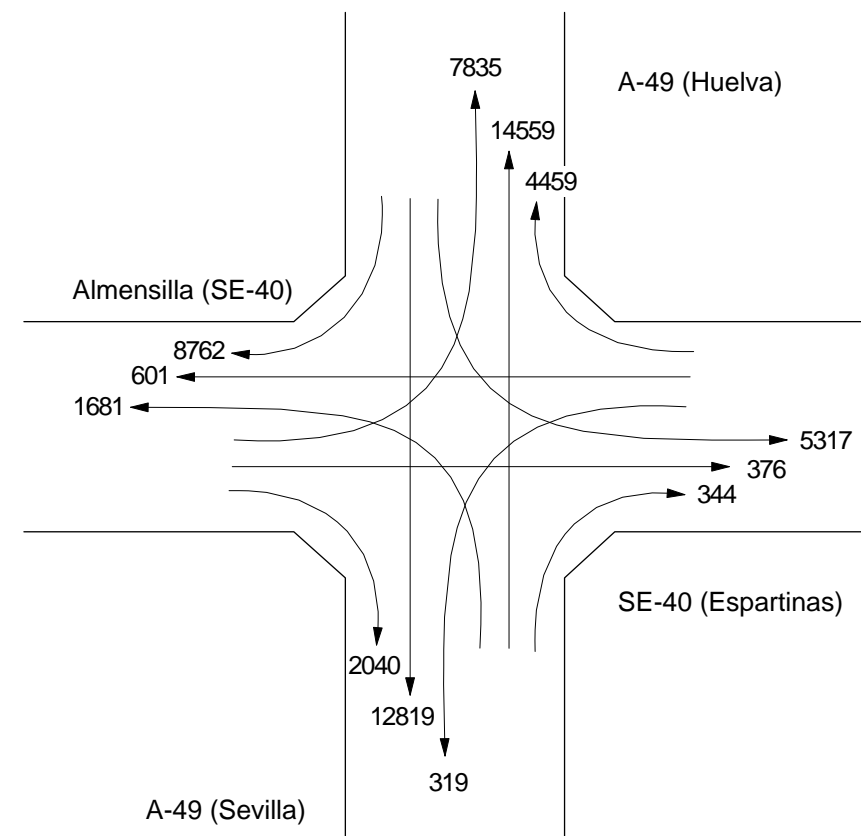
Tramo	IMD 2004
Variante de Bellavista-Autovía de Coria	59693
Autovía de Coria-Almensilla	19298
Almensilla-A-49	20975
A-49-Valencina de la Concepción	11095
Valencina de la Concepción-Autovía de la Plata (A-66)	12720
Autovía de la Plata (A-66)-La Algaba	23392
La Algaba-Acceso Norte	17687
Acceso Norte-A-4	20479

#### 3.3.2.- Tráfico en el enlace con la A-49

En el tramo objeto de estudio se localiza el enlace con la A-49.

En la figura adjunta se refleja el tráfico en el enlace obtenido a partir de la asignación de la matriz de viajes a la red incluyendo la SE-40 en su totalidad y los enlaces previstos.

**TRÁFICO ENLACE CON A-49. AÑO 2004 (IMD)**

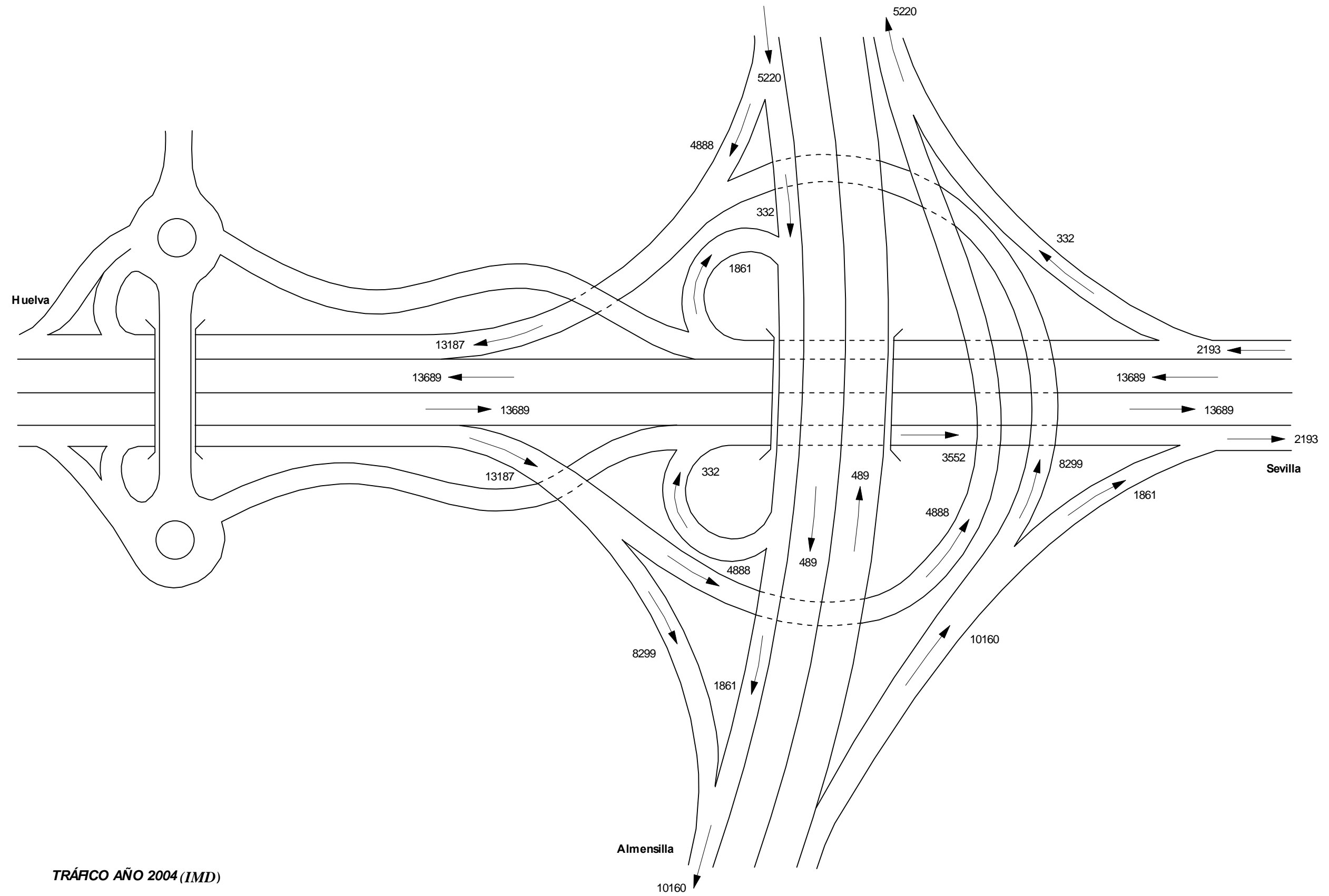


Es de reseñar la escasa entidad del tráfico pasante en la SE-40, lo cual es debido:

- a) El tráfico entre ambas márgenes de la A-49 puede estar subestimado.
- b) El tráfico en tránsito A-66 – A-4 sigue utilizando la SE-30.

En la figura adjunta se refleja el tráfico en el enlace con la SE-40, en el año 2004, con la configuración prevista para éste.





TRÁFICO AÑO 2004 (IMD)

### 3.3.3.- Tráfico en el Acceso a Espartinas

En este apartado se aborda la estimación del tráfico que utilizará dicho acceso en base a la información disponible, y su previsible evolución teniendo en cuenta los desarrollos urbanísticos en proyecto.

Espartinas tenía, a 1 de enero del año 2006, una población de 9.177 habitantes.

Tal y como reflejan las cifras adjuntas, la población de Espartinas muestra un dinamismo excepcional, con un crecimiento del 8,2% anual acumulativo en el período 1996-2006.

#### EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN MUNICIPIO DE ESPARTINAS

	<u>1996</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
41040										
Espartinas	4.160	4.408	4.749	5.092	5.566	5.802	6.546	7.226	7.958	9.177

Las cifras de 1996 están referidas a 1 de mayo y las demás a 1 de enero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

La población de Espartinas se reparte en ocho núcleos. El incremento de población se localiza preferentemente fuera del núcleo urbano, pues pasó de albergar el 59,7% de la población del municipio el año 2000, a albergar el 47,4% el año 2006.

#### DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ESPARTINAS

<u>Núcleo Poblacional</u>	<u>Año 2000</u>	<u>Año 2006</u>	<u>Δ (en %)</u>
Espartinas	3041	4349	43,0
Ramal de Villanueva	272	607	123,2
Camino de Sanlúcar	106	231	117,9
Camino de Umbrete	496	1704	243,6
El Retiro	223	250	7,3
Roalcao	734	1137	54,9
Barrerros (Los)	145	640	341,4
Monte Alto	11	186	1590,9
Diseminado	64	73	14,0
TOTAL MUNICIPIO	5092	9177	80,2

Para caracterizar la población de Espartinas, en cuanto a ocupación, empleo y movilidad, se cuenta con los datos del Censo del año 2001.

Según el Censo del año 2001, la población de 16 ó más años de edad, residiendo en viviendas familiares, era de 5.220 personas, con la siguiente distribución por actividades:

	<u>Personas</u>	<u>%</u>
Estudiantes	786	15,1
Ocupados	2296	44,0
Parados buscando 1 <sup>er</sup> empleo	103	2,0
Parados que han trabajado antes	381	7,3
Pensionistas de invalidez	141	2,7
Pensionistas de viudedad y orfandad	126	2,4
Pensionistas de jubilación	379	7,3
Realizando o compartiendo tareas del hogar	924	17,7
Otros	84	1,6
TOTAL	5220	100,0

El 53,3% de la población de 16 ó más años de edad era activa, con un 17,4% en paro.

La población vinculada a Espartinas según el censo del año 2001 era de 8043 personas, con la siguiente distribución según componentes.

#### POBLACIÓN VINCULADA A ESPARTINAS Y SUS COMPONENTES

	<u>Personas</u>
Población residente	5798
Solo reside	4929
Reside y trabaja	712
Reside y estudia	126
Reside y tiene una 2 <sup>a</sup> residencia allí	31
Población no residente	2245
Porque trabaja allí	672
Porque estudia allí	72
Porque tiene una 2 <sup>a</sup> residencia allí	1501
TOTAL POBLACIÓN VINCULADA	8043

De los 2.296 ocupados empadronados en Espartinas, solo trabaja en Espartinas 712 ocupados, por lo que trabajan fuera de Espartinas 1.584 personas. Por otra parte, 672 personas residen fuera y trabajan en Espartinas.

Estas cifras nos dan una idea de la movilidad generada y atraída por motivo trabajo en Espartinas: 1.584 personas saldrán de Espartinas para trabajar, mientras que 672 personas vendrán a Espartinas para trabajar.

En la tabla adjunta se reflejan los medios de transporte empleados por ocupados y empadronados en Espartinas para acceder al lugar de trabajo.

**CENSOS DE POBLACIÓN Y VIVIENDAS 2001. RESULTADOS DEFINITIVOS.**

<b>Ambito geográfico</b>	Municipios (41040-Espartinas)
<b>Colectivo</b>	Ocupados de 16 años o más
<b>Filas</b>	Municipio de residencia
<b>Columnas</b>	Lugar de trabajo, Medio de desplazamiento (combinaciones)
<b>Unidad de medida</b>	Personas
<b>Filtros</b>	

Lugar de trabajo	TOTAL												Domicilio propio	
	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	Sólo coche particular, de pasajero	Coche particular, conduciendo y transporte público	Coche particular, de pasajero y transporte público	Sólo autobús	Autobús + tren	Sólo moto	Andando	Bicicleta	Otros	No es aplicable	TOTAL	No es aplicable
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>														
<b>TOTAL</b>	2296	1447	122	17	25	75	1	59	179	6	53	312	82	82
<b>41040-Espartinas</b>	2296	1447	122	17	25	75	1	59	179	6	53	312	82	82

Lugar de trabajo	Varios municipios		Mismo municipio al de residencia											
	TOTAL	No es aplicable	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	Sólo coche particular, de pasajero	Coche particular, conduciendo y transporte público	Coche particular, de pasajero y transporte público	Sólo autobús	Autobús + tren	Sólo moto	Andando	Bicicleta	Otros	No es aplicable
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>														
<b>TOTAL</b>	151	151	630	309	40	4	2	21	1	37	178	5	22	11
<b>41040-Espartinas</b>	151	151	630	309	40	4	2	21	1	37	178	5	22	11

Lugar de trabajo	Distinto municipio de la misma provincia											
	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	Sólo coche particular, de pasajero	Coche particular, conduciendo y transporte público	Coche particular, de pasajero y transporte público	Sólo autobús	Sólo moto	Andando	Bicicleta	Otros	No es aplicable	
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>												
<b>TOTAL</b>	1301	1066	78	9	23	54	22	1	1	29	18	
<b>41040-Espartinas</b>	1301	1066	78	9	23	54	22	1	1	29	18	

Lugar de trabajo	Distinta provincia de la misma comunidad						Otra comunidad			En otro país	
	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	Sólo coche particular, de pasajero	Coche particular, conduciendo y transporte público	Otros	No es aplicable	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	No es aplicable	TOTAL	No es aplicable
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>											
<b>TOTAL</b>	105	71	4	4	2	24	23	1	22	4	4
<b>41040-Espartinas</b>	105	71	4	4	2	24	23	1	22	4	4

De los 559 estudiantes que no trabajan, empadronados en Espartinas, 126 estudian en el mismo municipio y 433 estudian fuera. Por otra parte, 72 residentes fuera del municipio estudian en Espartinas.

En la tabla adjunta se reflejan los medios de transporte empleados para acudir al lugar de estudio de estudiantes de 16 ó más años de edad que no trabajan.

**@INE 2004. Censos de Población y Viviendas 2001. Resultados definitivos.**

<b>Ambito geográfico</b>	Municipios (41040-Espartinas)
<b>Colectivo</b>	Estudiantes de 16 años o más que no trabajan
<b>Filas</b>	Municipio de residencia
<b>Columnas</b>	Lugar de estudio, Medio de desplazamiento (combinaciones)
<b>Unidad de medida</b>	Personas
<b>Filtros</b>	

<b>Lugar de estudio</b>	<b>TOTAL</b>											
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Sólo coche particular, conduciendo</b>	<b>Sólo coche particular, de pasajero</b>	<b>Coche particular, conduciendo y transporte público</b>	<b>Coche particular, de pasajero y transporte público</b>	<b>Sólo autobús</b>	<b>Sólo tren</b>	<b>Autobús + tren</b>	<b>Sólo moto</b>	<b>Andando</b>	<b>Otros</b>	<b>No es aplicable</b>
<b>TOTAL</b>	559	136	66	12	37	199	4	1	7	37	13	47
<b>41040-Espartinas</b>	559	136	66	12	37	199	4	1	7	37	13	47

<b>Lugar de estudio</b>	<b>Domicilio propio</b>		<b>Mismo municipio al de residencia</b>										
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>No es aplicable</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Sólo coche particular, conduciendo</b>	<b>Sólo coche particular, de pasajero</b>	<b>Coche particular, de pasajero y transporte público</b>	<b>Sólo autobús</b>	<b>Sólo tren</b>	<b>Autobús + tren</b>	<b>Sólo moto</b>	<b>Andando</b>	<b>Otros</b>	<b>No es aplicable</b>
<b>TOTAL</b>	17	17	109	20	10	5	24	3	1	2	37	3	4
<b>41040-Espartinas</b>	17	17	109	20	10	5	24	3	1	2	37	3	4

<b>Lugar de estudio</b>	<b>Distinto municipio de la misma provincia</b>									
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Sólo coche particular, conduciendo</b>	<b>Sólo coche particular, de pasajero</b>	<b>Coche particular, conduciendo y transporte público</b>	<b>Coche particular, de pasajero y transporte público</b>	<b>Sólo autobús</b>	<b>Sólo moto</b>	<b>Otros</b>	<b>No es aplicable</b>	
<b>TOTAL</b>	412	114	56	12	31	174	5	10	10	
<b>41040-Espartinas</b>	412	114	56	12	31	174	5	10	10	

<b>Lugar de estudio</b>	<b>Distinta provincia de la misma comunidad</b>						<b>Otra comunidad</b>		<b>En otro país</b>	
<b>Medio de desplazamiento (combinaciones)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Sólo coche particular, conduciendo</b>	<b>Coche particular, de pasajero y transporte público</b>	<b>Sólo autobús</b>	<b>Sólo tren</b>	<b>No es aplicable</b>	<b>TOTAL</b>	<b>No es aplicable</b>	<b>TOTAL</b>	<b>No es aplicable</b>
<b>TOTAL</b>	14	2	1	1	1	9	4	4	3	3
<b>41040-Espartinas</b>	14	2	1	1	1	9	4	4	3	3

La movilidad con origen o destino Espartinas se canaliza actualmente a través de la carretera autonómica A-8076, que conecta Sevilla mediante un enlace con la A-49 en La Pañoleta con Sanlúcar La Mayor, con tráfico el año 2004 entre 10.000 y 20.000 veh/día entre Camas y Espartinas y por debajo de 10.000 veh/día entre Espartinas y Umbrete.

La A-8059 de Umbrete a Bollullos de la Mitación, con enlace con la A-49, facilita un camino alternativo de acceso a Espartinas por Umbrete, con tráficos menores de 10.000 veh/día el año 2004.

En la Encuesta Domiciliaria, realizada el año 2001 en el marco del Estudio de Movilidad en la aglomeración urbana de Sevilla, se obtuvo un índice de producción de viajes de 2,46 viajes por persona, con el siguiente reparto modal: 0,93 viajes/persona A Pie, 0,36 viajes/persona en Transporte público, 1,02 viajes/persona en Vehículo privado y 0,15 viajes/persona en Otros modos.

En medios mecanizados se tendría un índice de producción de 1,38 viajes/persona, con un reparto Transporte público/Transporte privado: 26/74.

Aceptando, para Espartinas, dado su mayor nivel de motorización y su localización suburbana, un índice de 1,50 viajes/persona, en medios mecanizados, y un reparto 20/80, los 7.226 residentes en Espartinas, el año 2004, generaron y atrajeron, dicho año, 8.671 viajes en vehículo privado.

Aceptando un 20% de viajes internos al municipio, y una ocupación de 1,1 personas/coche, con origen o destino Espartinas se produjeron, en un día media del año 2004, en relaciones con el exterior 6.267 viajes de vehículos/día.

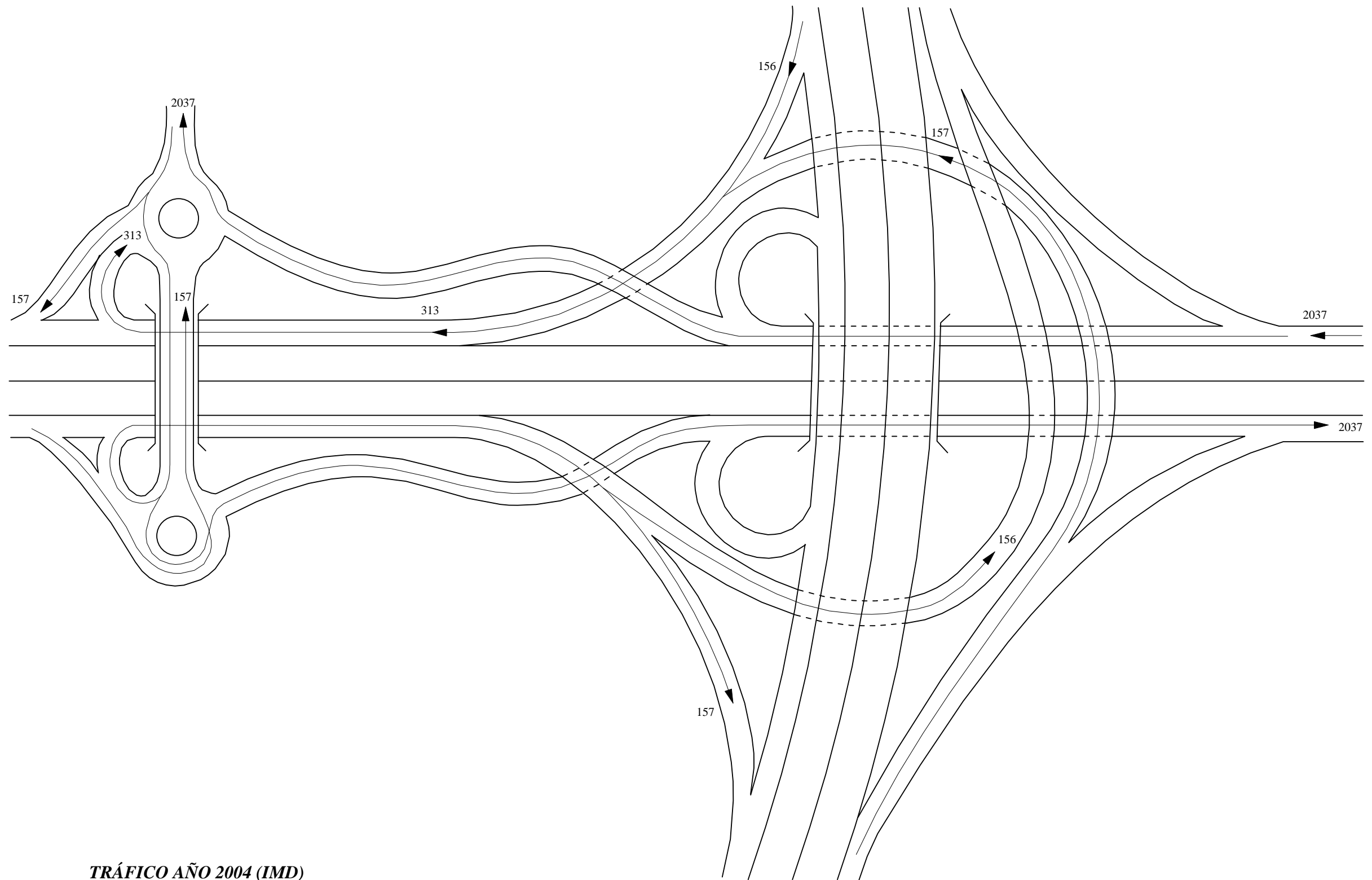
Para evaluar su impacto en el viario de acceso se acepta:

- El 65% de las relaciones con el exterior se producen con Sevilla: 4.074 veh/día.
- El 5% de las relaciones con el exterior se producen con Huelva: 314 veh/día.
- El 30% de las relaciones con el exterior (1.880 veh/día) se producen en relaciones con municipios del entorno, de los cuales

- 20% no utiliza la SE-40: 1.254
- 10% se apoyan en la SE-40: 626

En la figura adjunta se refleja el tráfico en el año 2004 en el acceso a Espartinas, calculado en base a estas hipótesis.

Se deduce que en esta prognosis de tráfico no se tiene en cuenta el planeamiento de la futura actuación del Parque Comercial APROCOM.



**TRÁFICO AÑO 2004 (IMD)  
EN ACCESO A ESPARTINAS**

### 3.4. PROGNOSIS DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA

En el supuesto que la autovía SE-40 entre en servicio el año 2010, para la prognosis del tráfico se acepta:

- Crecimiento en el período 2004-2009, 8% anual, crecimiento encajado con el crecimiento observado en el período 1994-2004
- Crecimiento período 2010-2030.
  - a) Los tres escenarios establecidos en el Pliego: 1,5%, 2,5% y 3,5%, con un 10% de inducción.
  - b) Un escenario variable que tiene en cuenta el dinamismo del tráfico en el área de Sevilla
    - ◆ Período 2010-2015 6% anual
    - ◆ Período 2016-2020 4,5% anual
    - ◆ Período 2021-2025 3,5% anual
    - ◆ Período 2026-2030 2,5% anual

En la tabla adjunta se refleja la evolución del tráfico en estos escenarios.

#### PROGNOSIS DE TRÁFICO EN TRONCO DE LA AUTOVÍA

AÑO	Almensilla - Espartinas (A-49)			
	1,5	2,5	3,5	Variable
2004	21.289	21.289	21.289	21.289
2005	22.992	22.992	22.992	22.992
2006	24.831	24.831	24.831	24.831
2007	26.818	26.818	26.818	26.818
2008	28.963	28.963	28.963	28.963
2009	31.281	31.281	31.281	31.281
2010	33.020	33.345	33.670	34.484
2011	34.482	35.165	35.854	37.607
2012	35.980	37.054	38.149	40.981
2013	36.520	37.981	39.485	43.440
2014	37.068	38.930	40.867	46.046
2015	37.624	39.903	42.297	48.809
2016	38.188	40.901	43.777	51.006
2017	38.761	41.924	45.310	53.301
2018	39.342	42.972	46.895	55.699
2019	39.933	44.046	48.537	58.206
2020	40.532	45.147	50.235	60.825
2021	41.140	46.276	51.994	62.954
2022	41.757	47.433	53.814	65.157
2023	42.383	48.618	55.697	67.438
2024	43.019	49.834	57.646	69.798
2025	43.664	51.080	59.664	72.241
2026	44.319	52.357	61.752	74.047
2027	44.984	53.666	63.914	75.898
2028	45.658	55.007	66.151	77.796
2029	46.343	56.382	68.466	79.741
2030	47.039	57.792	70.862	81.734

→ Incremento respecto al Año 2004= 79%

Se considera como escenario de crecimiento más representativo el del 2,5%, que es el que se utilizará para el cálculo de los niveles de servicio de todos los elementos.

### 3.5. NIVELES DE SERVICIO EN EL TRONCO DE LA AUTOVÍA

#### 3.5.1.- Según proyecto del Ministerio de Fomento (Año 2013)

El cálculo de niveles de servicio en el tronco de la autovía se ha realizado utilizando la aplicación informática HSC 2000 del Manual de Capacidad del año 2000 (HCM 2000), aceptando:

- ◆ En relación con la intensidad de tráfico en la IH100
  - IH100 = 9,5% de la IMD, valor encajado con la media de los valores observados en las estaciones permanentes (9,4% de la IMD)
  - Reparto por sentidos en hora punta: Teniendo en cuenta el previsible desequilibrio del tráfico en la hora punta, acusado dada la estacionalidad del tráfico, se acepta un reparto 65-35
  - Factor de hora punta: 0,95
- ◆ En relación con el cálculo de la capacidad y de la velocidad en flujo libre ajustada
  - Autovía A-100
  - 3 carriles de 3,5 metros
  - Arcén exterior de 2,5 metros
  - Densidad de enlaces: < 0,3 enlaces/km
  - Entorno rural
  - Terreno llano
  - Porcentaje de pesados: Media anual: 12,5%
  - Porcentaje de pesados en hora punta: 80% de la media anual: 10,0% de pesados
  - Presencia de conductores no habituales  $f_c = 0,95$

En la tabla adjunta se reflejan los niveles de servicio en el tronco de la autovía en los cuatro escenarios considerados.

NIVELES DE SERVICIO EN TRONCO DE LA AUTOVÍA							
AÑO	ESCENARIO	Almensilla - Espartinas (A-49)					
		IMD	IH100	FFS	S	D	N.S.
2010	1,5	33020	2039	99,0	99,0	8,0	B
	2,5	33345	2059	99,0	99,0	8,1	B
	3,5	33670	2079	99,0	99,0	8,1	B
	Variable	34483	2129	99,0	99,0	8,3	B
2020	1,5	40532	2503	99,0	99,0	9,8	B
	2,5	45147	2788	99,0	99,0	10,9	B
	3,5	50235	3102	99,0	99,9	12,2	C
	Variable	60825	3756	99,0	99,9	14,7	C
2030	1,5	47039	2905	99,0	99,9	11,4	C
	2,5	57792	3569	99,0	99,9	14,0	C
	3,5	70862	4376	99,0	98,9	18,2	D
	Variable	81734	5047	99,0	96,1	20,4	D

FFS Velocidad en flujo libre ajustada  
 S Velocidad media de turismo  
 D Densidad Veh.Lig.Equiv./km/carril  
 NS Nivel de Servicio

El tramo Almensilla-Espartinas funciona en nivel C o mejor a lo largo del período 2010-2030 en todos los escenarios, con excepción de los escenarios 3,5% y variable, en los que al final del período se alcanza el nivel D, aceptable para una autovía A-100.

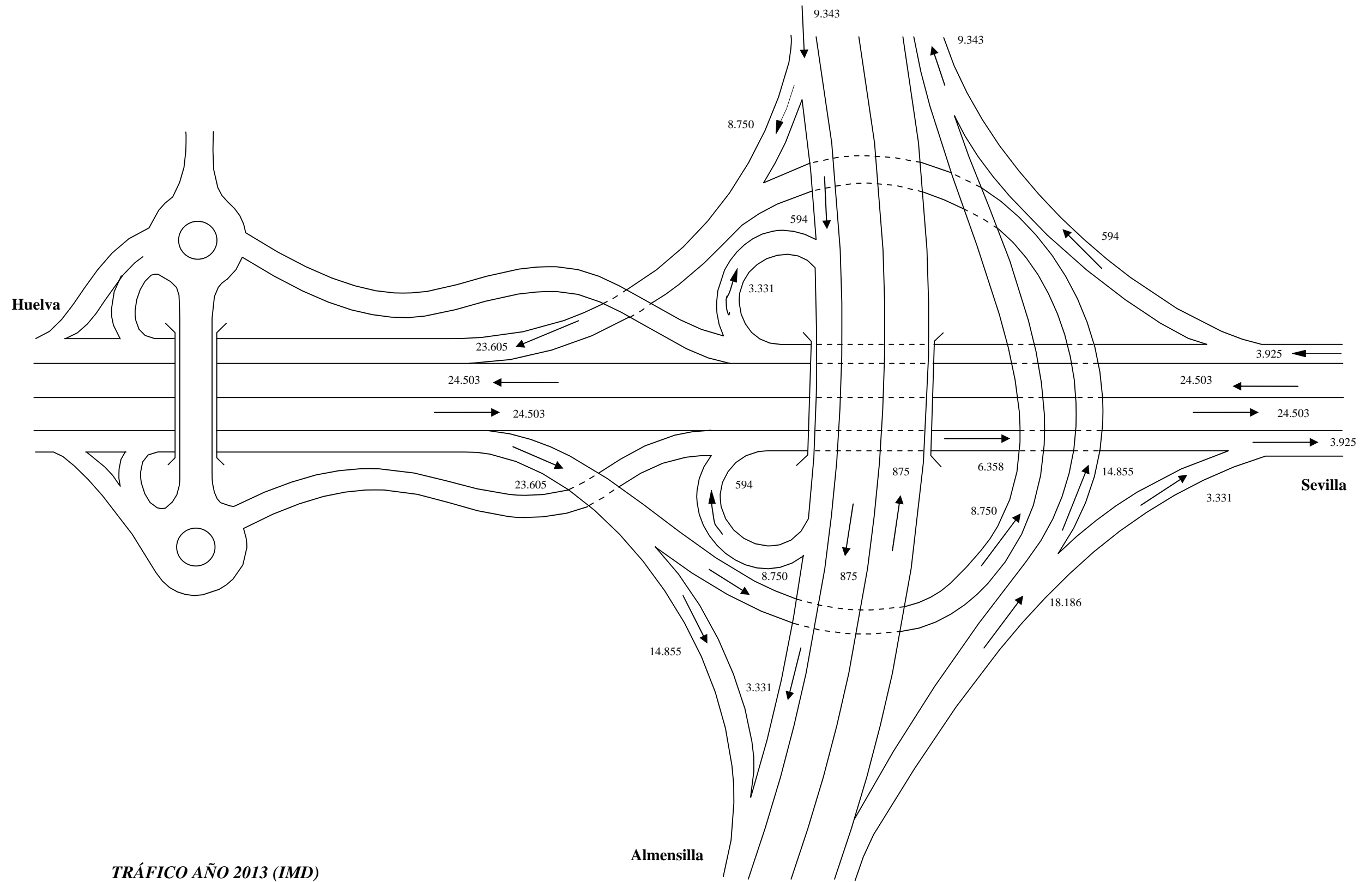
En el año de puesta en servicio del Centro Comercial (año 2013) el nivel de servicio será "B", para todos los escenarios.

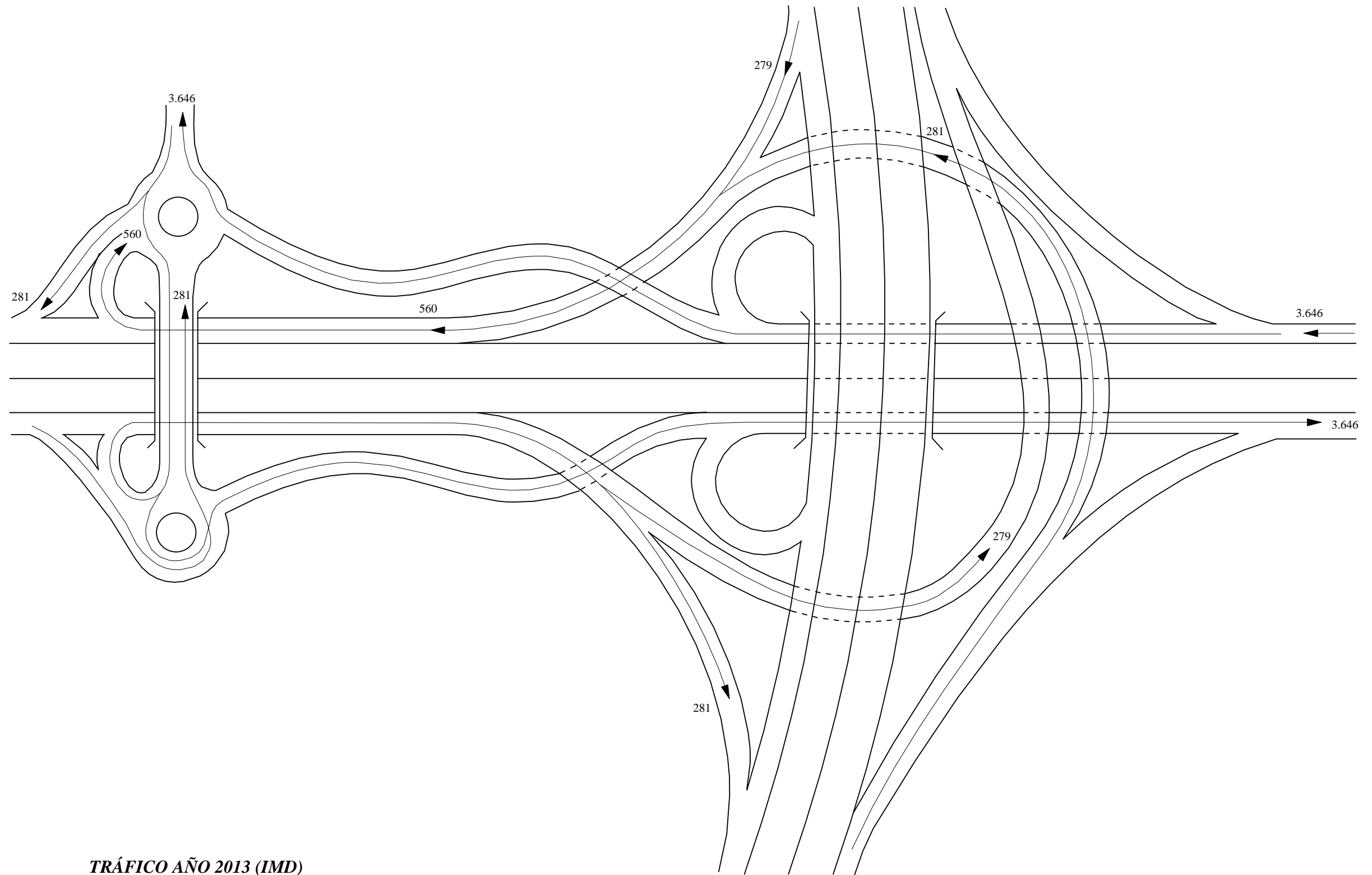
### 3.5.2.- Según Microsimulador Dinámico de Tráfico tipo "AIMSUN"

En el año 2013 (año de puesta en servicio del Parque Comercial) se produce un incremento del tráfico, según prognosis del Estudio de Tráfico del Ministerio de Fomento de un 79,2%, respecto al año base 2004 para el escenario del 2,5% de aplicación.

Aplicando este incremento a los datos de tráfico del año 2004 y obteniendo los valores de IH<sub>100</sub> para un 9,5% IMD y un 10% de vehículos pesados con un Factor de Hora Punta del 0,95 se obtienen los siguientes flujos en la figura adjunta para un reparto del 50% por sentidos:

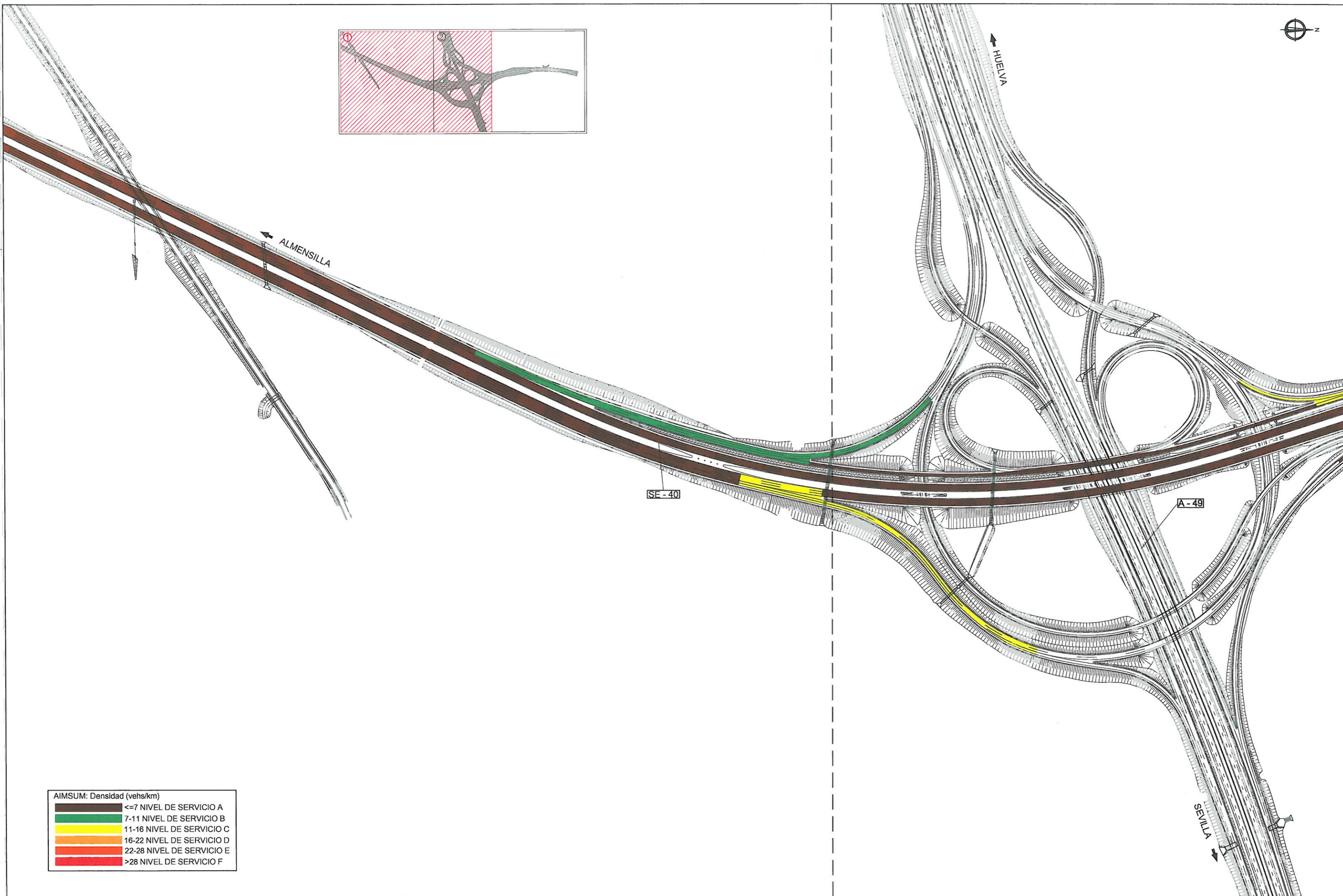
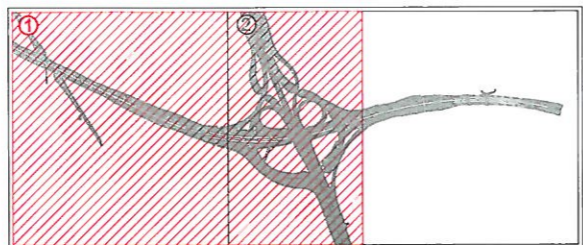






**TRÁFICO AÑO 2013 (IMD)  
EN ACCESO A ESPARTINAS**

A continuación se adjuntan con los resultados de densidades y flujos circulatorios, obtenidos una vez realizada la microsimulación dinámica de tráfico.



AIMSUM: Densidad (veh/km)

Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

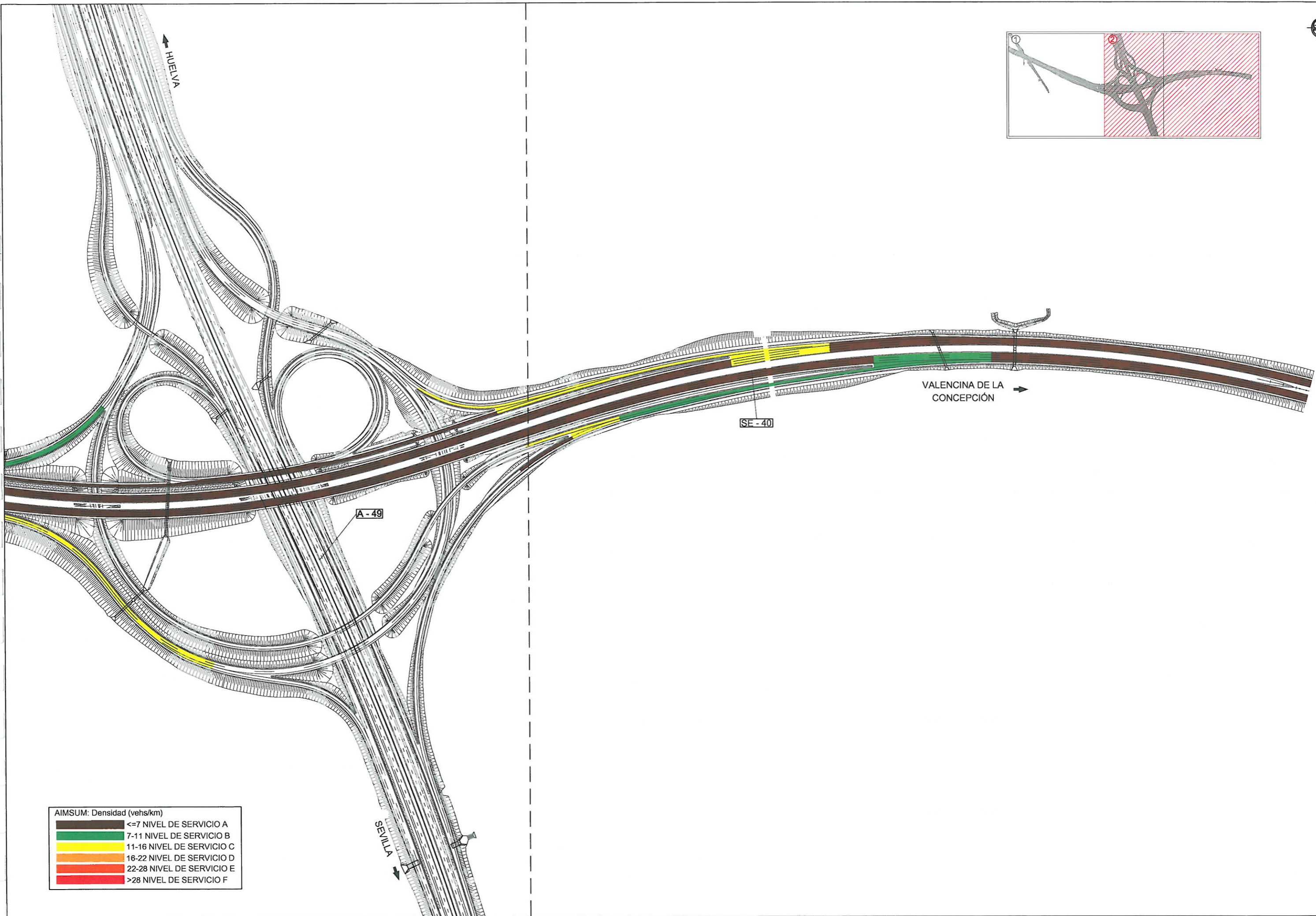
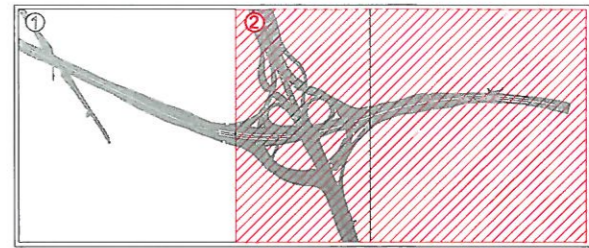
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vehs/Km)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. TRONCO SE-40

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/km)

Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

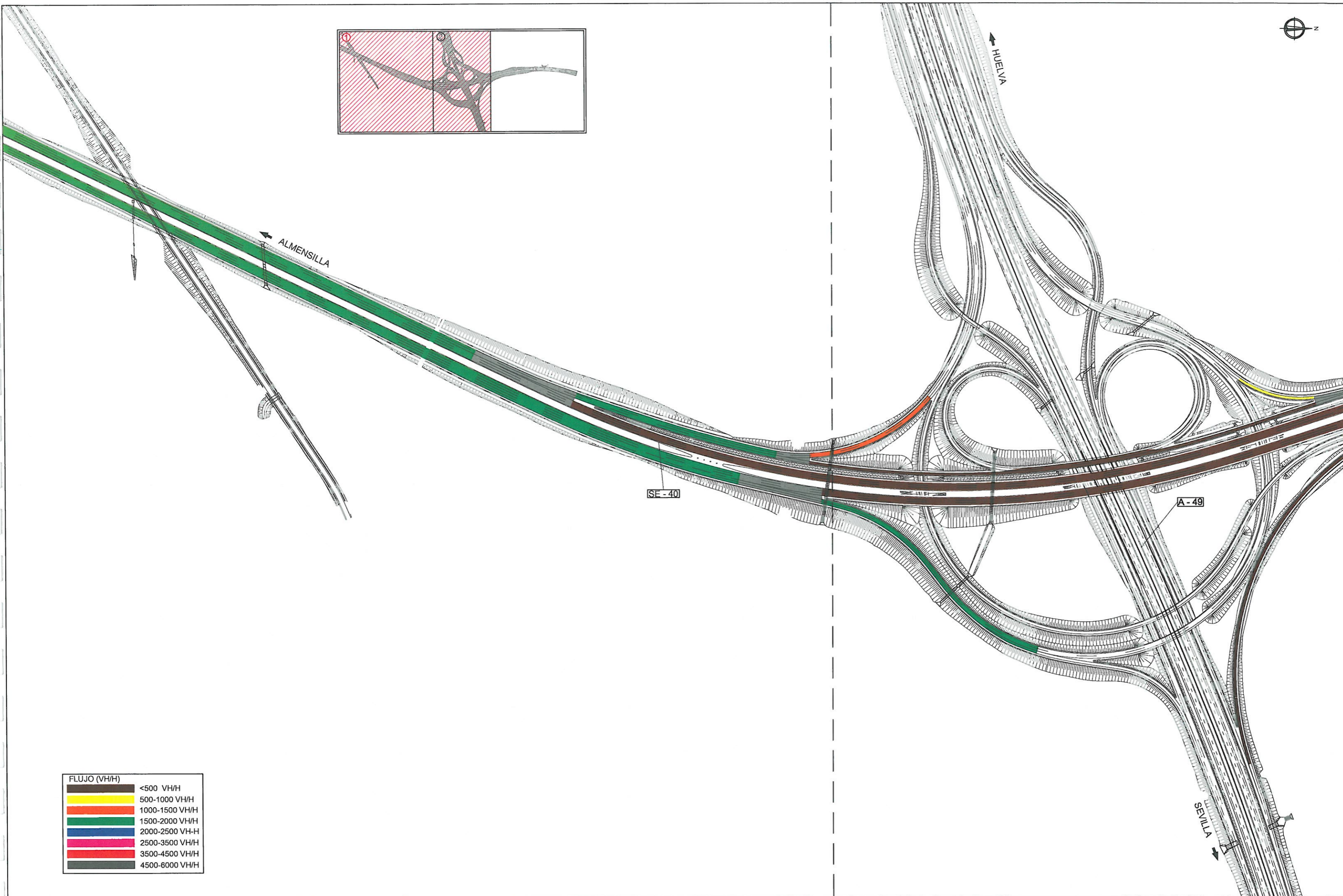
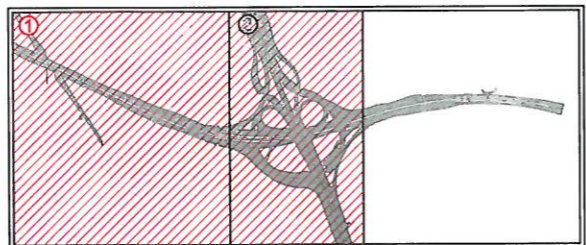
TITULO:  
ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:  
1/5.000

FECHA:  
ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:  
DENSIDAD (Vehs/Km)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. TRONCO SE-40

Nº DE PLANO:  
1  
HOJA 2 DE 2



FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

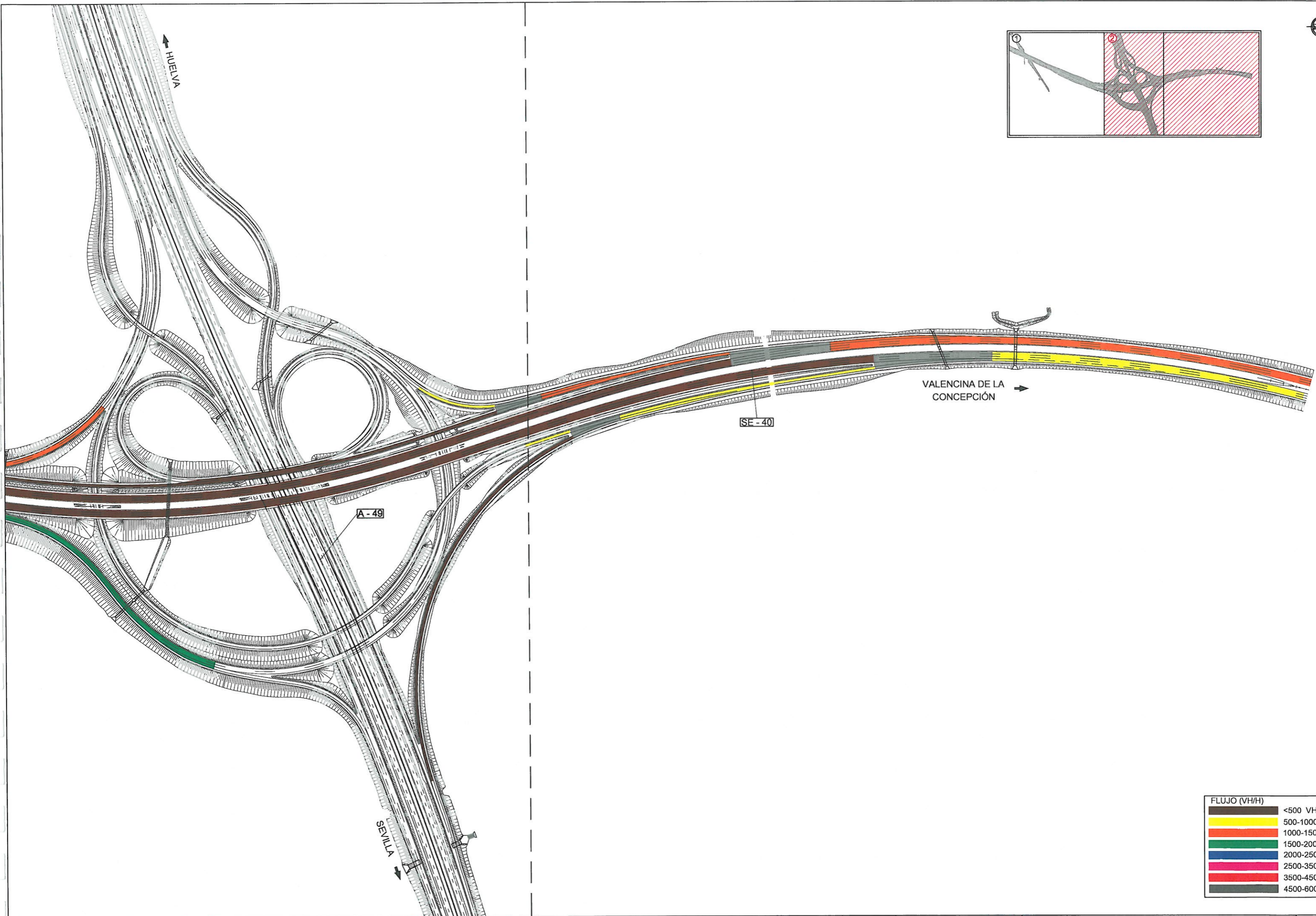
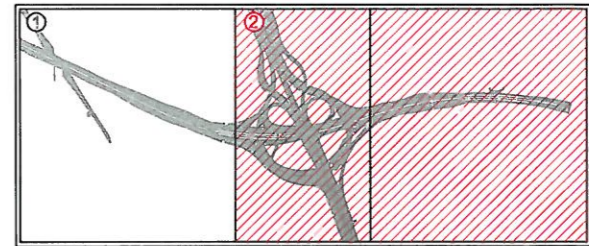
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. TRONCO SE-40

Nº DE PLANO:

1

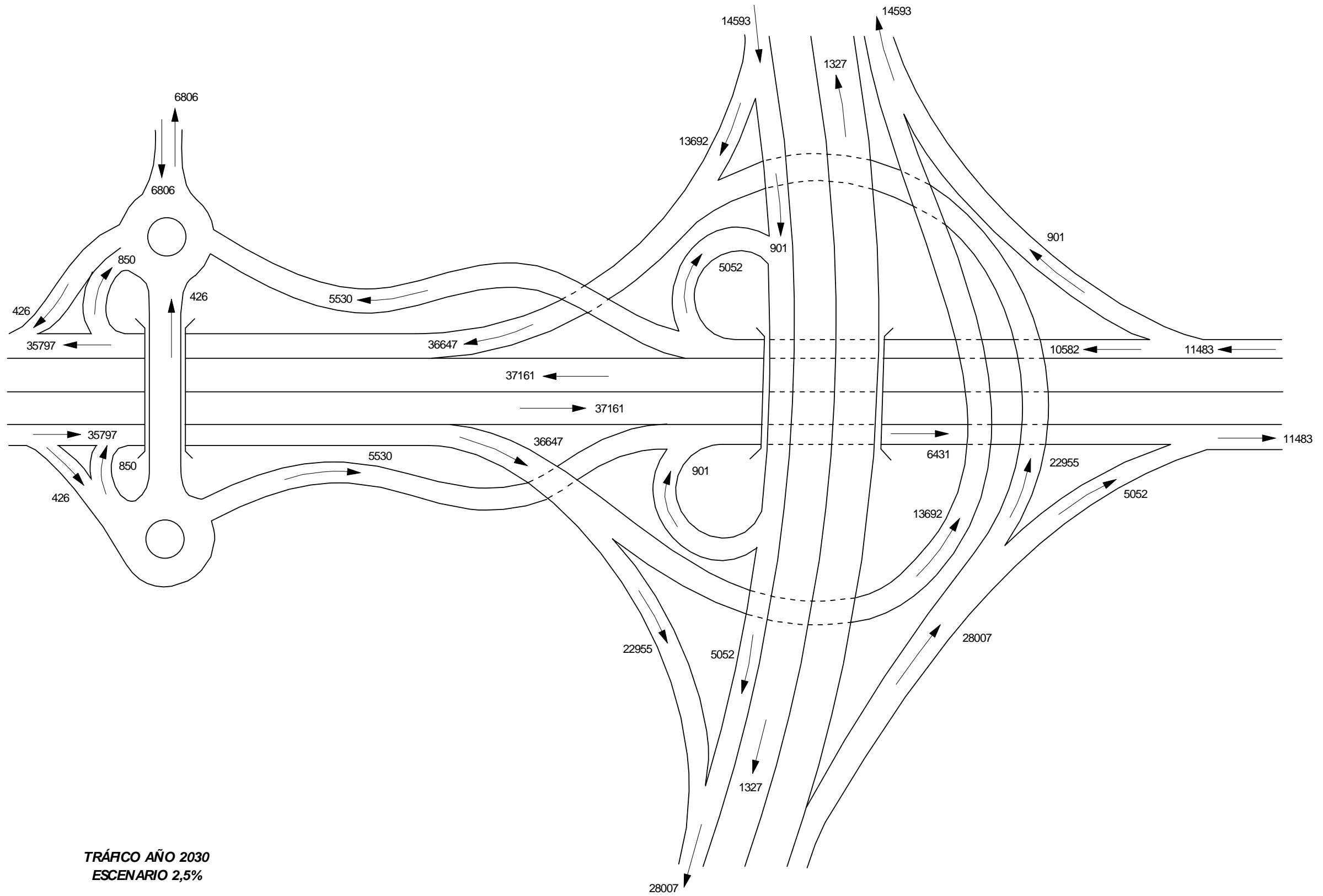
HOJA 1 DE 2



FLUJO (Vh/H)	
	<500 Vh/H
	500-1000 Vh/H
	1000-1500 Vh/H
	1500-2000 Vh/H
	2000-2500 Vh/H
	2500-3500 Vh/H
	3500-4500 Vh/H
	4500-6000 Vh/H

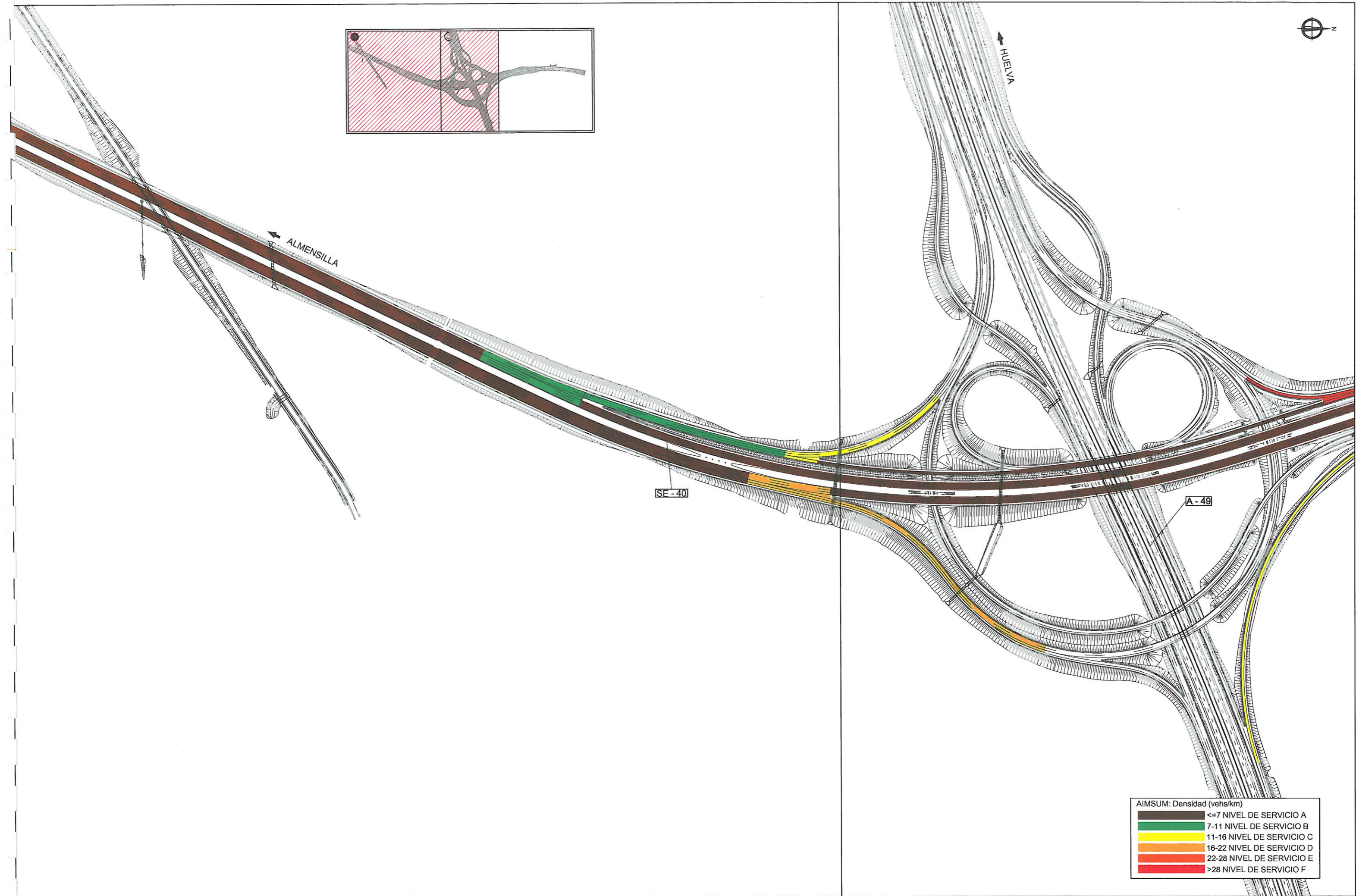
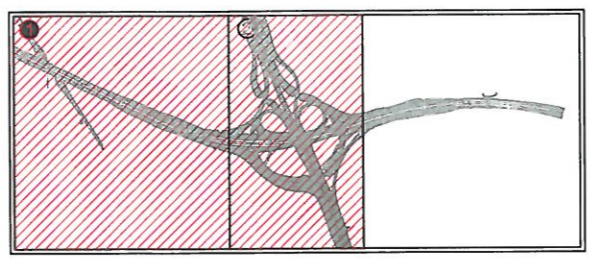
Para el año 2030 se obtiene un incremento de tráfico, según el esquema adjunto:



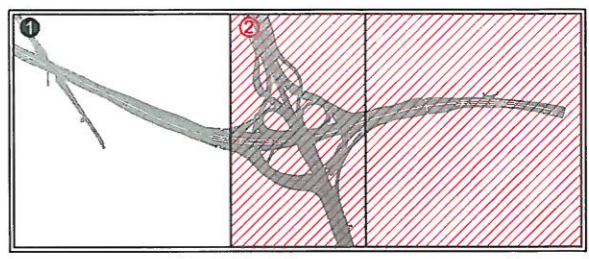
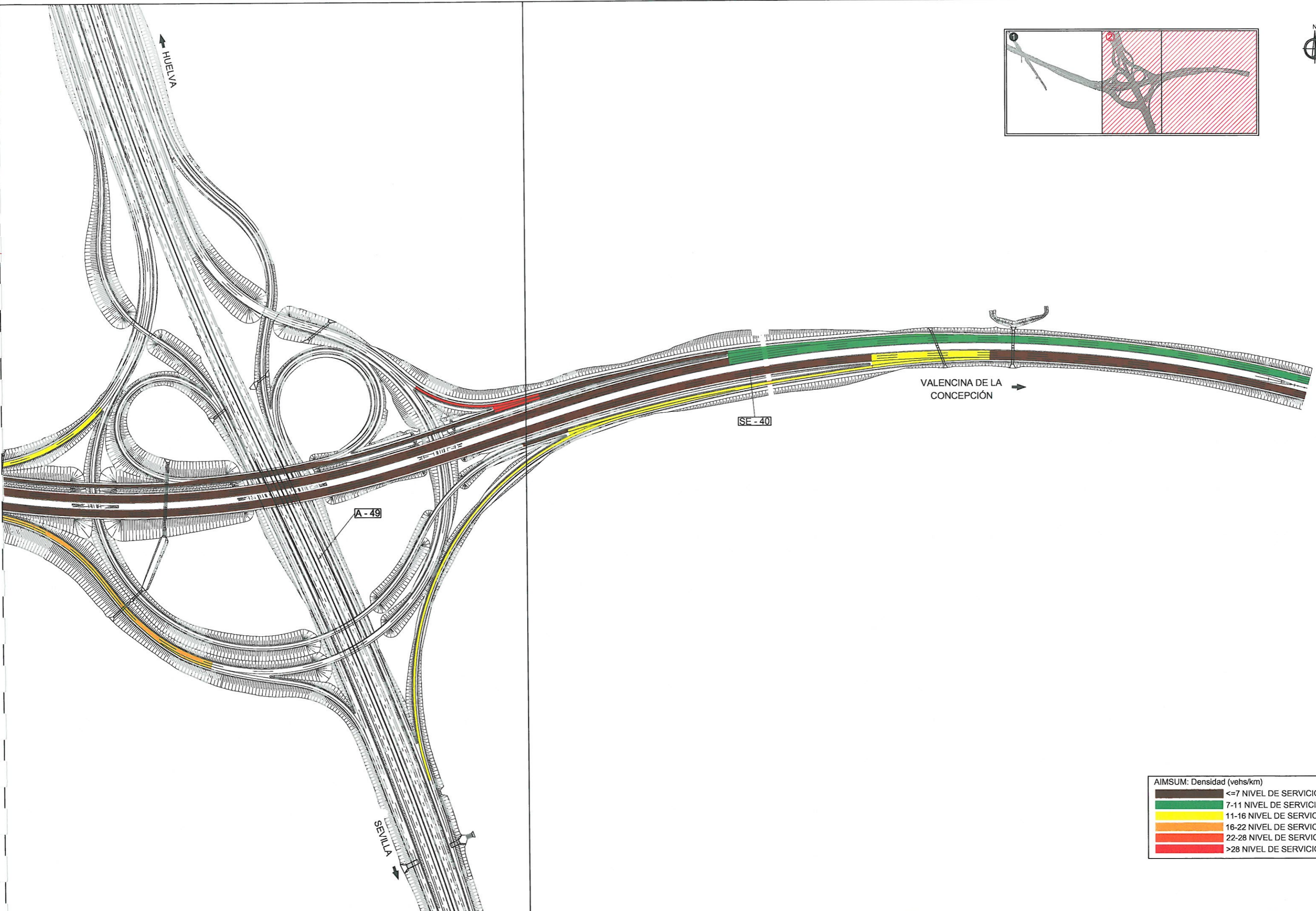


TRÁFICO AÑO 2030  
ESCENARIO 2,5%

Los resultados obtenidos según la microsimulación son los siguientes en valores de densidades y flujos circulatorios:

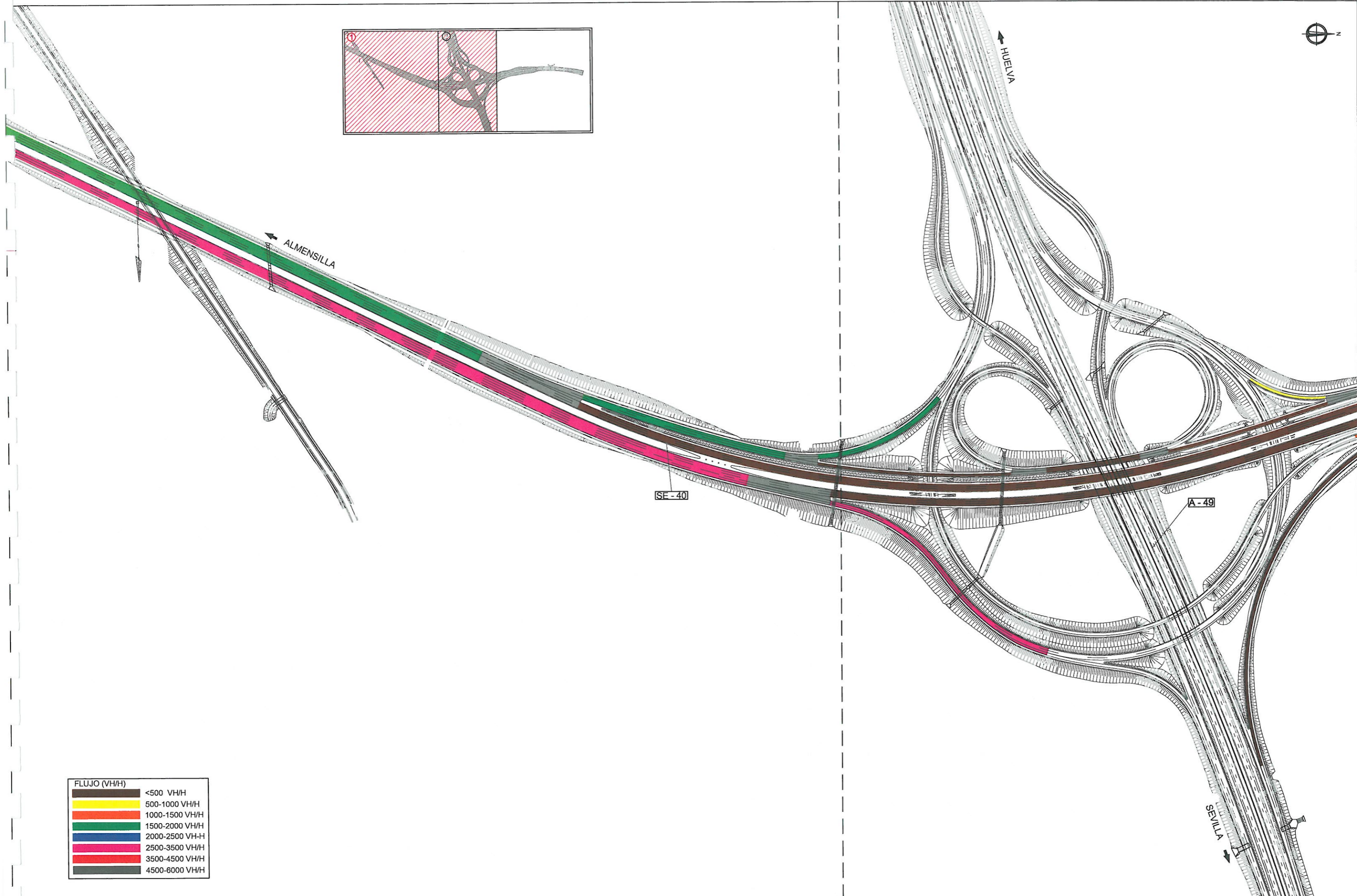
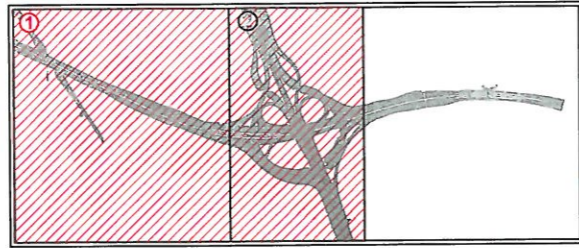


AIMSUM: Densidad (veh/s/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F



AIMSUM: Densidad (vehs/km)

	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F



FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

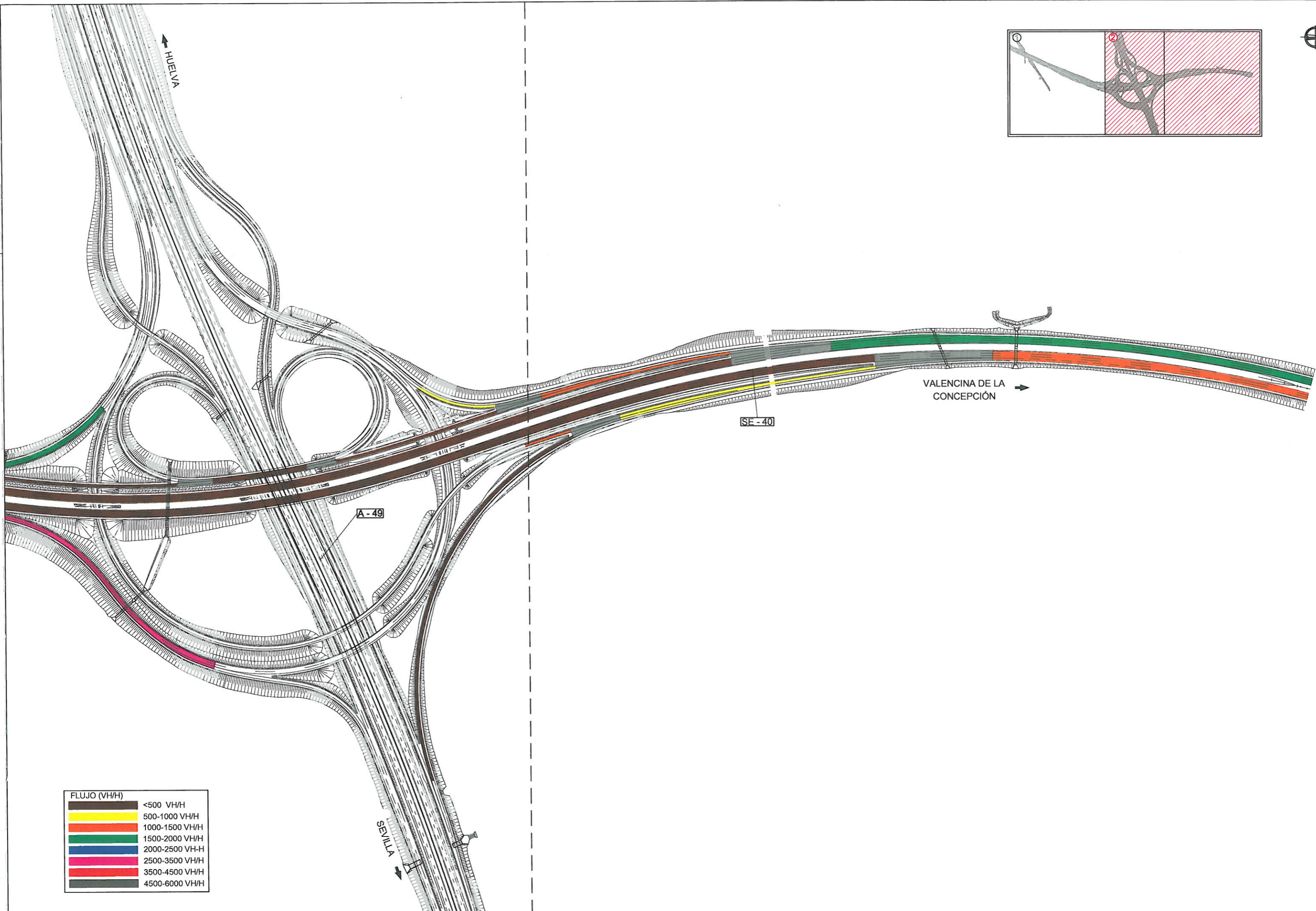
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2030. TRONCO SE-40

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2



FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNÁNDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2030. TRONCO SE-40

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

### 3.5.3.- Análisis comparativo

Se observa que para el año 2013 el Nivel de Servicio obtenido mediante el simulador de tráfico es más favorable que el calculado por el procedimiento del Manual de Capacidad (HCM-200), resultando valores de densidades muy próximas y cercanas al 7vh/Km/c. (Nivel de Servicio B).

En el año 2030 las densidades más desfavorables se presentan en el tramo Norte de la SE-40, obteniéndose valores cercanos a 7vh/km/h, por lo que el nivel de servicio es "B" que es aceptable para este escenario de tráfico.

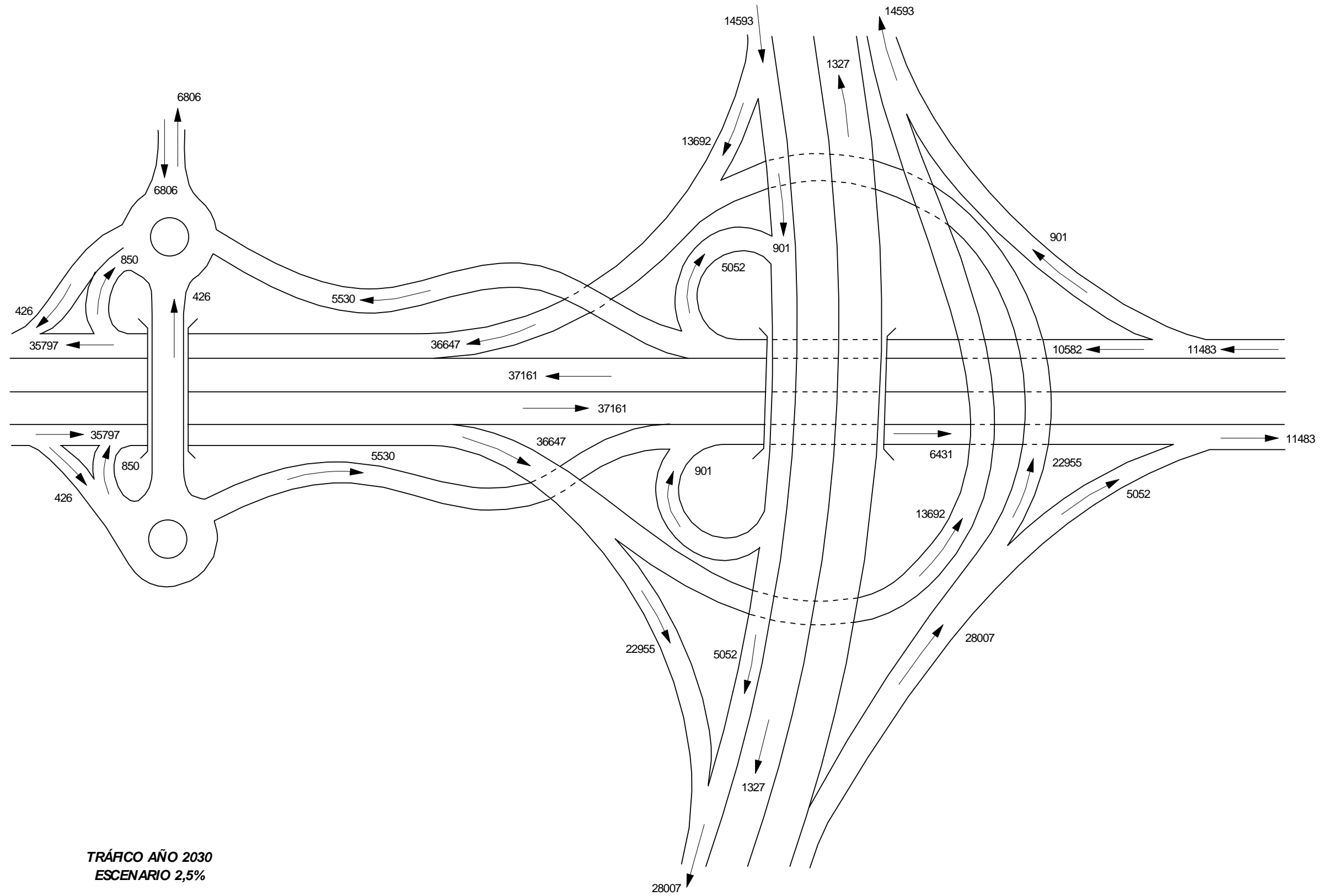
## 3.6. NIVELES DE SERVICIO EN EL ENLACE CON LA A-49

### 3.6.1.- Según Ministerio de Fomento

El nivel de servicio en el enlace de la SE-40 con la A-49 se va a realizar para el tráfico en la IH100, el año 2030, en el escenario de crecimiento del 2,5% anual.

El nivel de servicio E, con las características geométricas y de tráfico en el tramo, se alcanza con 5.303 veh/hora, tráfico que se alcanzará el año 2033 en el escenario de crecimiento variable, y el año 2036 en el escenario de crecimiento del 2,5% anual.

En la figura adjunta se refleja el tráfico en el enlace para dicho año y escenario.





En la tabla adjunta se refleja la capacidad de los troncos de ramales, que sirve de base para el cálculo de niveles de servicio en el tronco de ramales del enlace con la SE-40.

## CAPACIDAD APROXIMADA DE LOS TRONCOS DE RAMAL

Velocidad libre del ramal $V_{Lr}$ (km/h)	Capacidad (vl/h)	
	Ramales de un carril	Ramales de dos carriles
> 80,4	2,200	4,400
66-80,4	2,100	4,100
50-65	2,000	3,800
34-49	1,900	3,500
> 34	1,800	3,200

En la figura adjunta se refleja la intensidad en la H100 en cada ramal expresada en vehículos ligeros equivalentes y el ratio I/C, calculado a partir de los datos de capacidad recogidos en la anterior tabla.

Para el cálculo del tráfico en la H100, en el tronco del ramal, se acepta:

IH100 = 9,5% de la IMD

Terreno llano

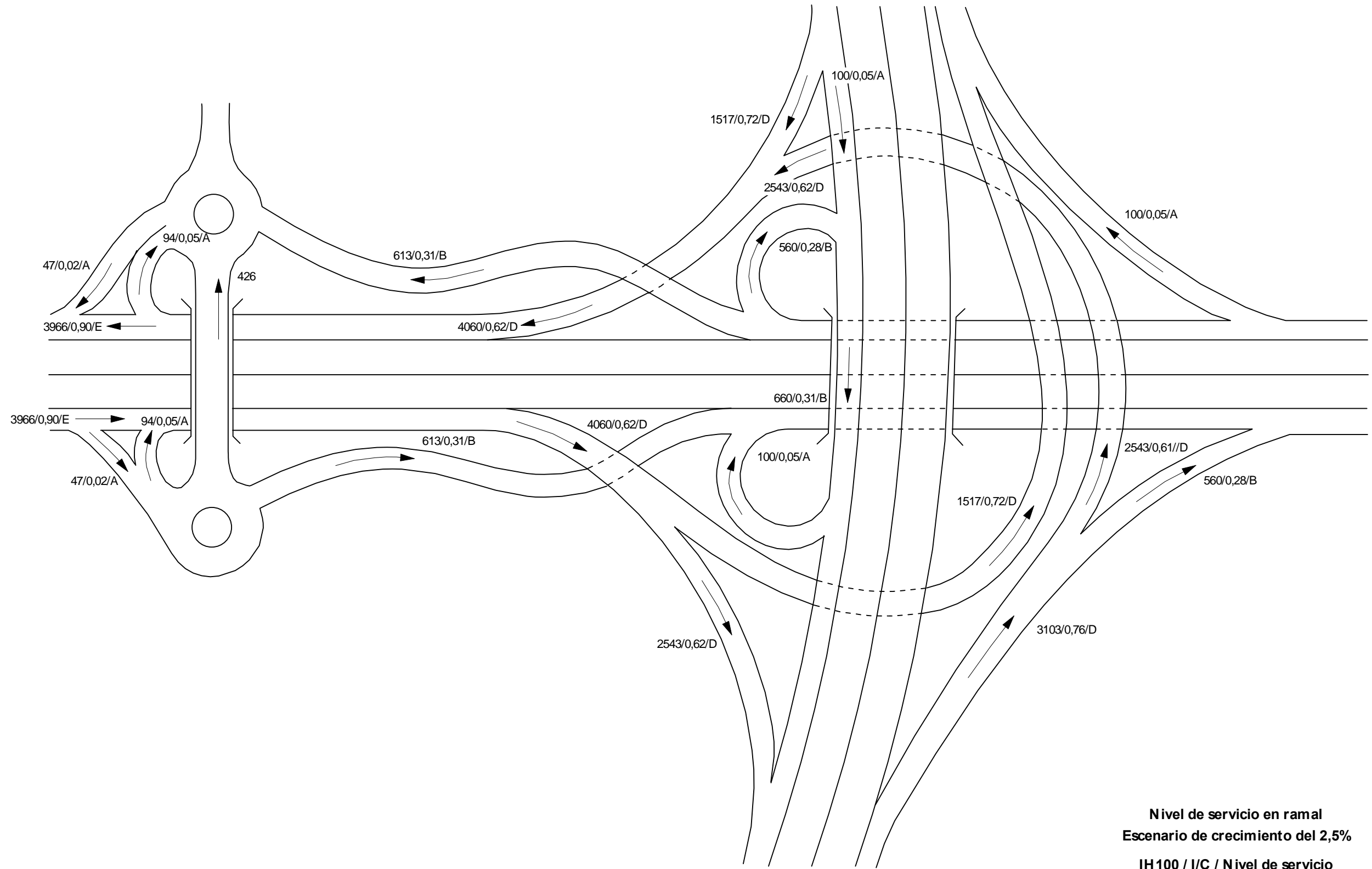
Porcentaje de pesados en la H100: 10%  $f_{vp} = \frac{1}{1 + 0,1(1,5 - 1)} = 0,95$

Factor de hora punta: 0,95

Factor por tipo de conductor: 0,95

El tráfico en la H100, en vehículos ligeros equivalentes, vendrá dado por la expresión:

$$IH100 \text{ (v.l.equiv.)} = \frac{0,095 \cdot IMD}{0,95 \cdot 0,95 \cdot 0,95} = 0,1108 \text{ IMD}$$



Nivel de servicio en ramal  
Escenario de crecimiento del 2,5%  
IH100 / I/C / Nivel de servicio

Escenario año 2013

El cálculo de niveles de servicio en las zonas de convergencia y divergencia que se presentan en la conexión de los ramales del enlace con el tronco de la SE-40, se ha realizado utilizando la aplicación informática HCS 2000, desarrollo del Manual de Capacidad del año 2000 (HCM 2000), en base a los siguientes supuestos:

IH100 = 9,5% de la IMD

% pesados en H100: 10%

Terreno llano

Factor de hora punta: 0,95

Factor por tipo de conductor: 0,95

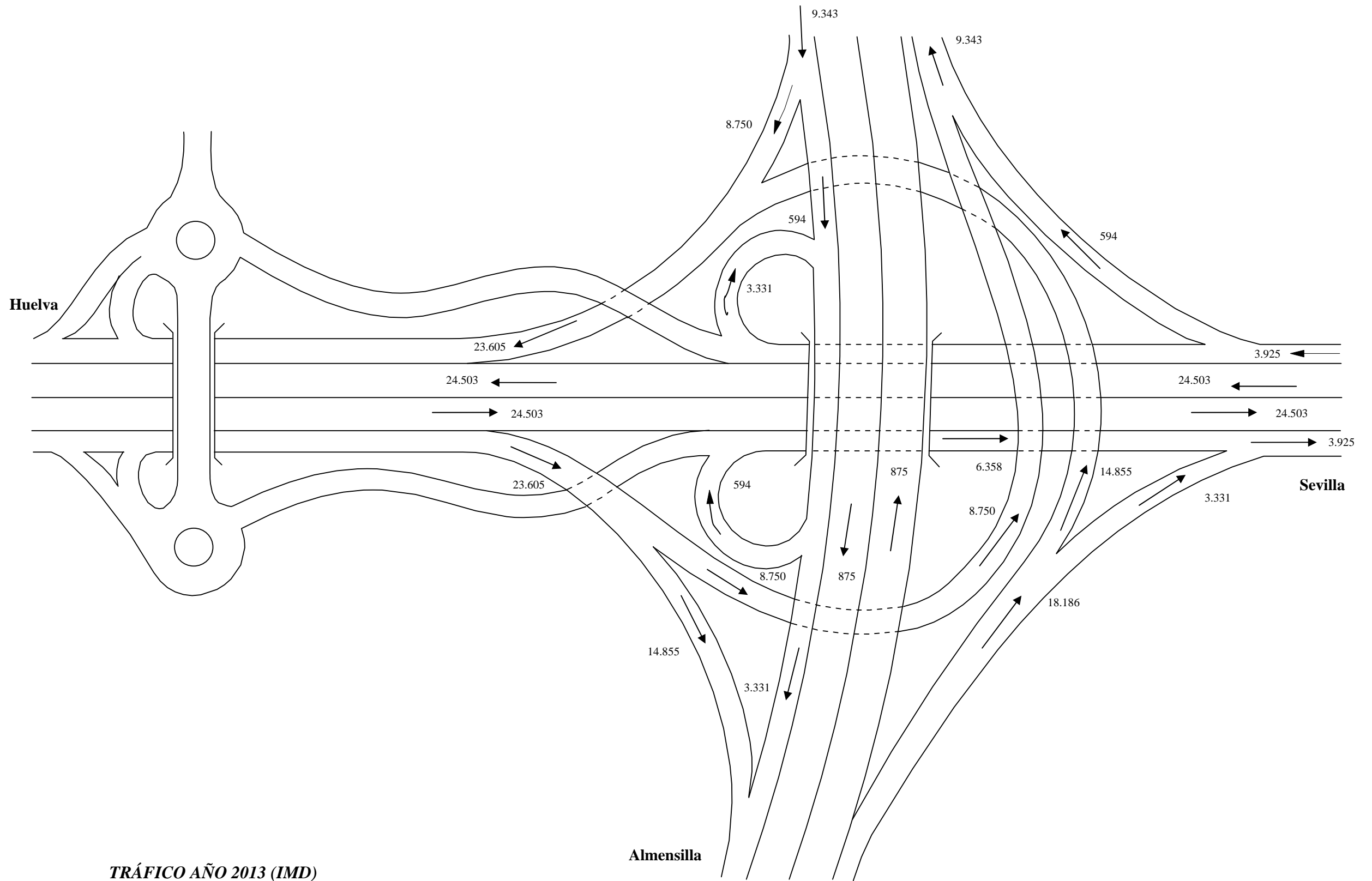
En la tabla adjunta se recogen los niveles de servicio en la conexión tronco de SE-40 – ramales, para al H100 del año 2030 en el escenario de crecimiento del 2,5% y que reflejan un funcionamiento sin problemas de dichas zonas conflictivas.

NIVEL DE SERVICIO EN ZONAS DE CONVERGENCIA Y DIVERGENCIA EN CONEXIÓN RAMALES-TRONCO DE LA SE-40. AÑO 2030. ESCENARIO DEL 2,5%

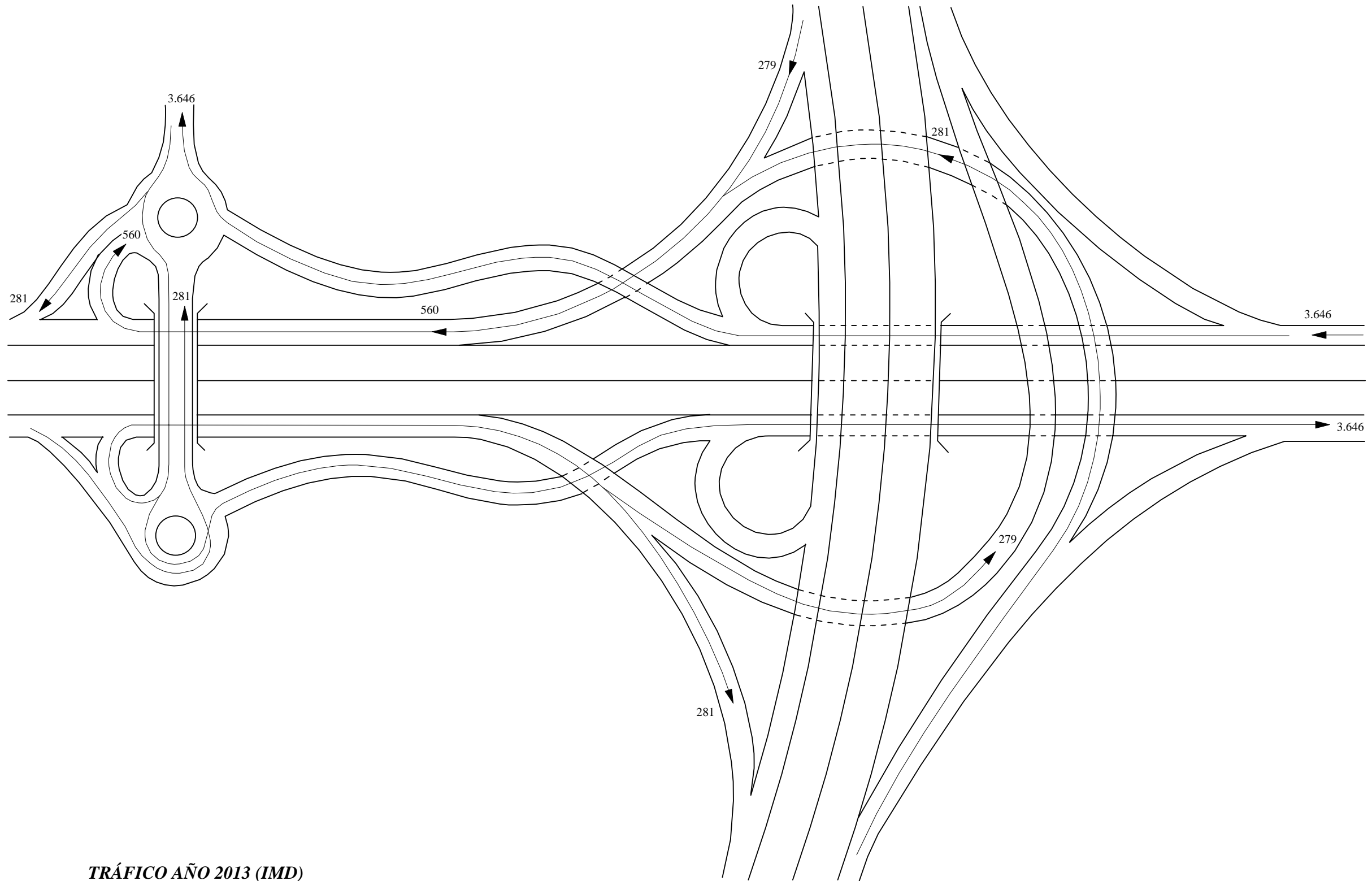
Zona	Tipo	Tráfico (veh/h)		Long. Aceleración Deceleración	Parámetros		
		Qa	Qr		V <sub>R</sub>	D	N.S.
Salida de SE-40 (Almensilla) hacia A-49	Divergencia	2787	2661	350/350	77,5	0,2	B
Entrada a Se-40 (Espartinas) desde A-49	Convergencia	126	1386	200	90,5	8,6	B
Salida de SE-40 (Espartinas) hacia A-49	Divergencia	1512	1386	150	81,9	8,9	B
Entrada a SE-40 (Almensilla) desde A-49	Convergencia	126	2661	200/200	91,9	10,2	B

**3.6.2.- Según Microsimulador Dinámico de Tráfico tipo “AIMSUN”**

Se establecen dos escenarios (año 2013 y año 2030) con el objeto de analizar y comparar con el futuro tráfico simultáneo del Parque Comercial.



TRÁFICO AÑO 2013 (IMD)



**TRÁFICO AÑO 2013 (IMD)  
EN ACCESO A ESPARTINAS**

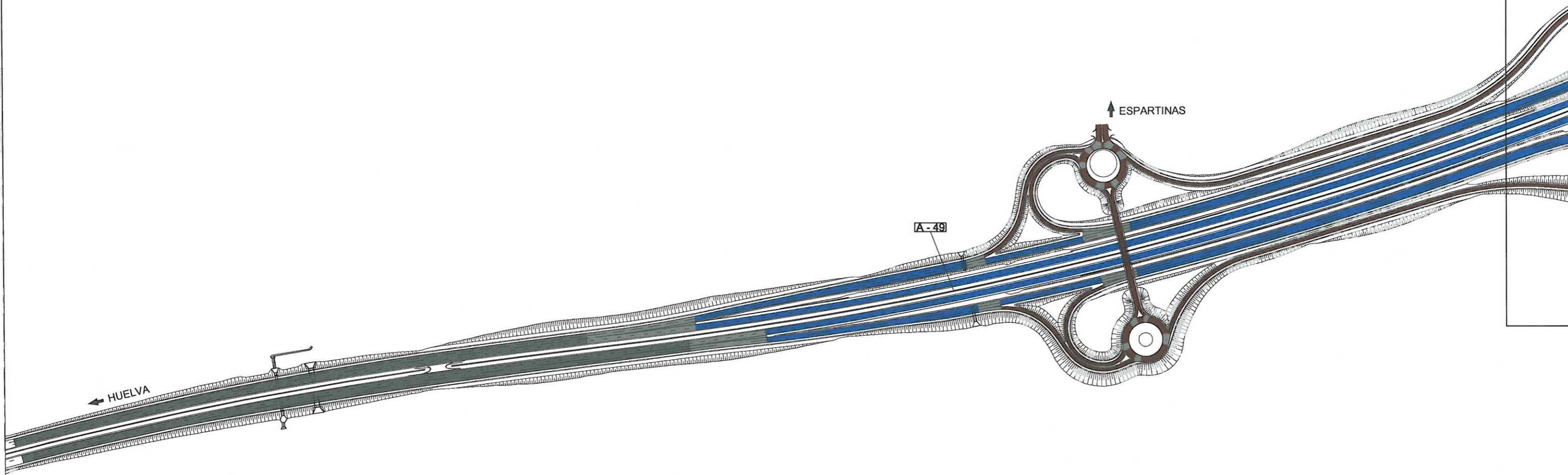
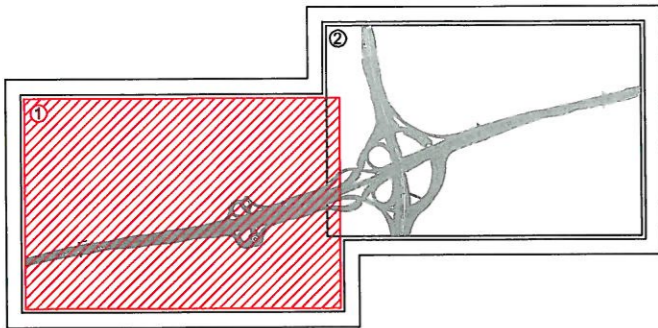
Ejecutando la simulación obtenemos los siguientes resultados:

- Flujo
  
- Densidad
  
- Demora media

Se observa un nivel de servicio "C" más desfavorable en el tronco de la A-49 y ramales del enlace con la SE-40 respecto al polo de atracción. Huelva.

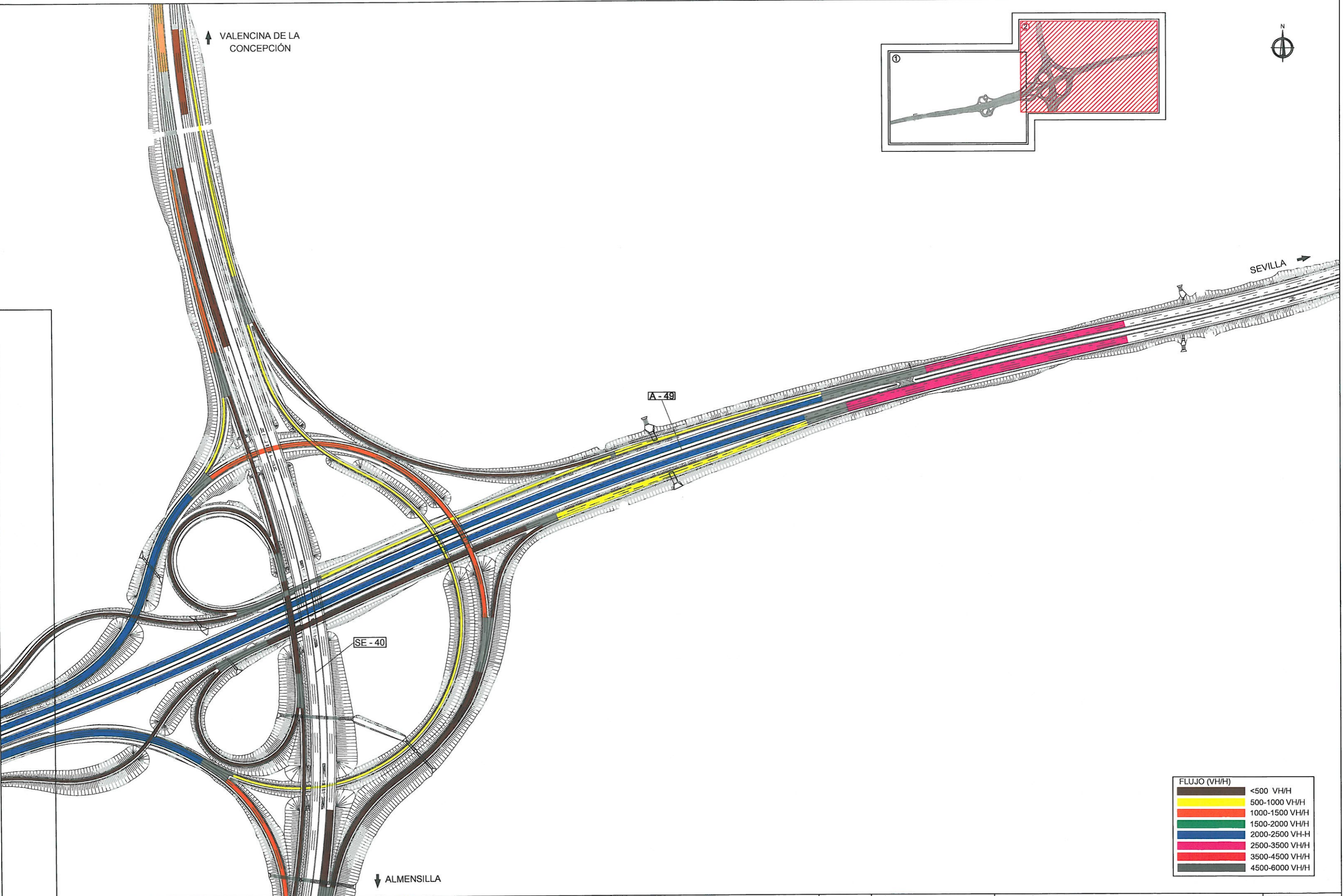
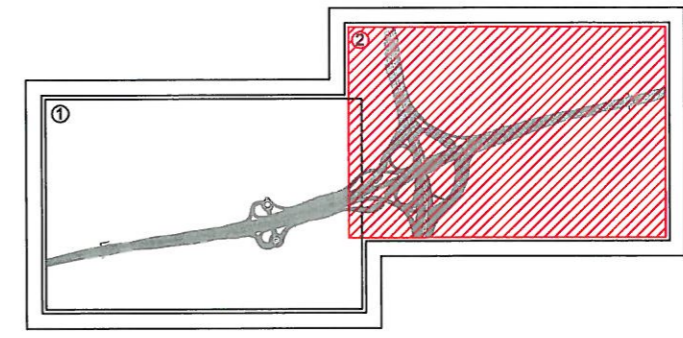
Respecto al tiempo de demora media de los vehículos en las intersecciones, divergencias y convergencias se obtiene un nivel de servicio "A", por lo que, su funcionamiento es correcto.

Se adjuntan los planos con los resultados a continuación:



FLUJO (VH/H)	
[Dark Grey Box]	>500 VH/H
[Yellow Box]	500-1000 VH/H
[Orange Box]	1000-1500 VH/H
[Green Box]	1500-2000 VH/H
[Blue Box]	2000-2500 VH/H
[Pink Box]	2500-3500 VH/H
[Red Box]	3500-4500 VH/H
[Light Grey Box]	4500-6000 VH/H

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:

EMPRESA CONSULTORA:

AUTOR DEL ESTUDIO:  
  
ENRIQUE FERNÁNDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:  
ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

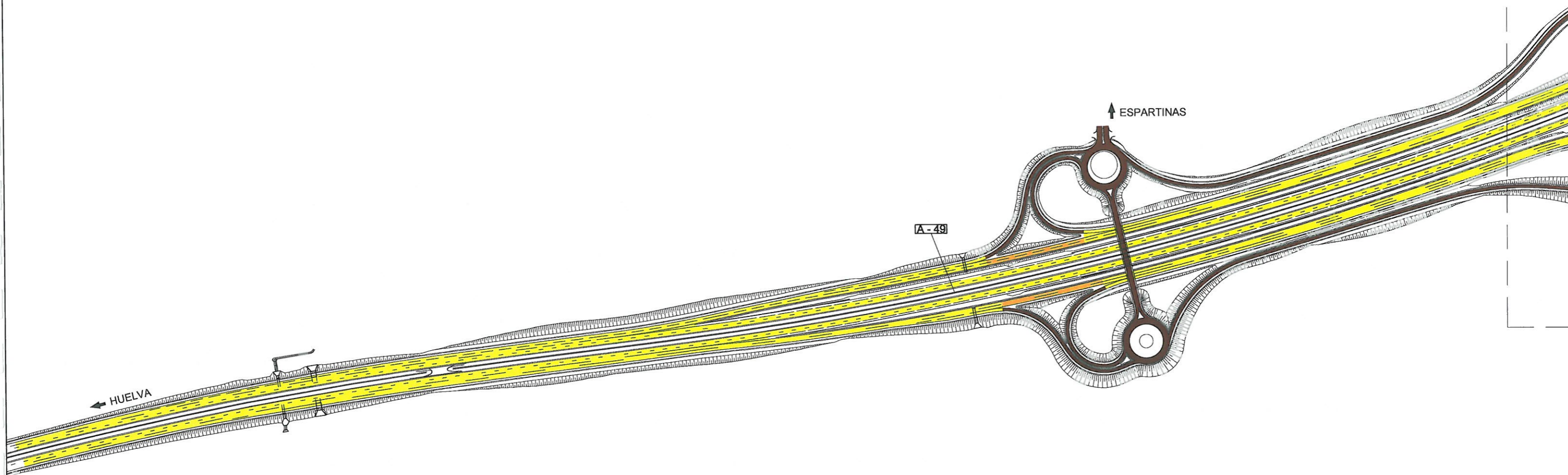
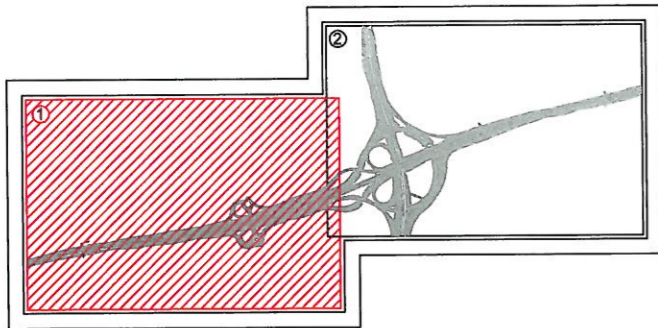
ESCALAS:  
1/5.000

FECHA:  
ABRIL-2009

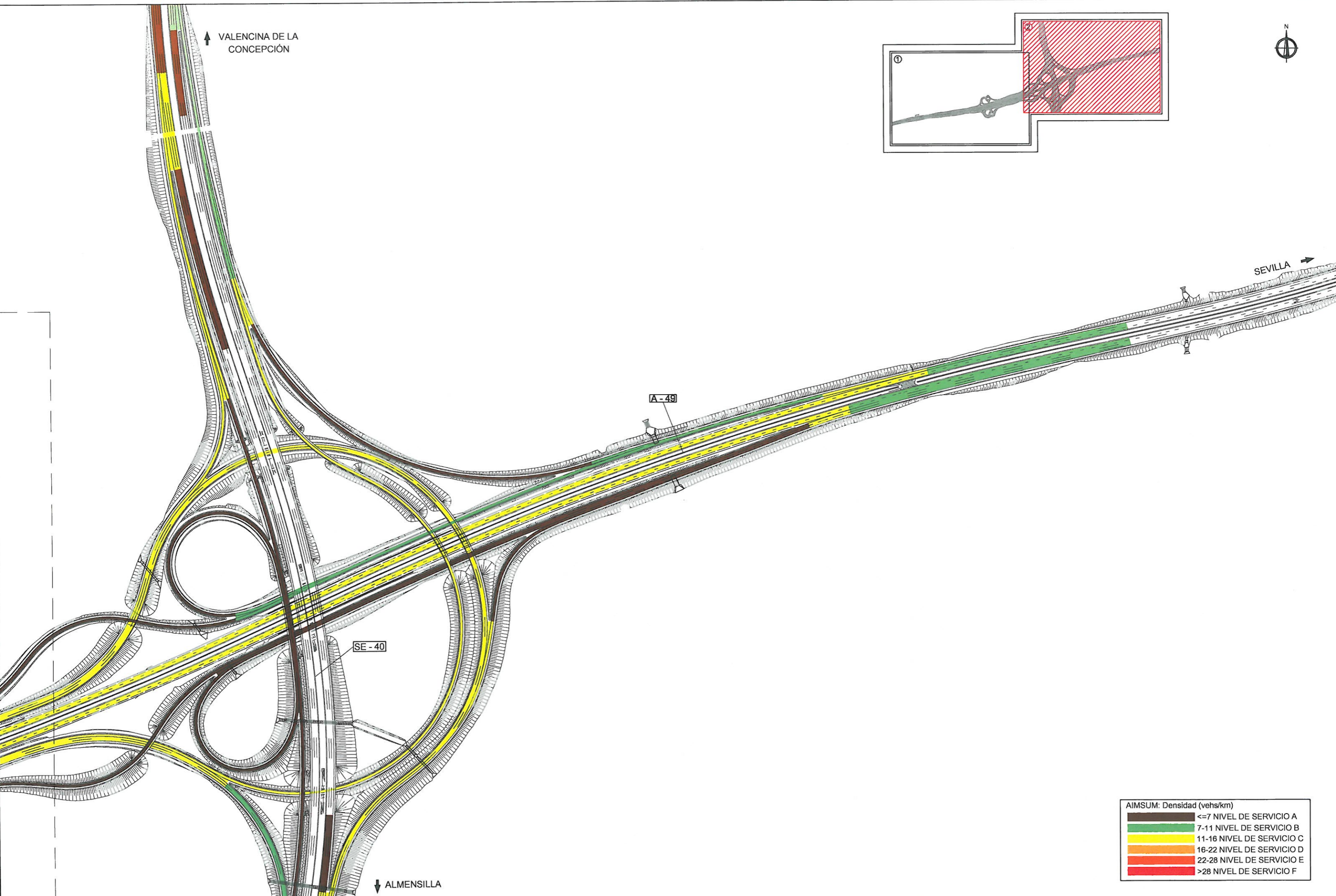
DESIGNACIÓN DEL PLANO:  
FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. ENLACE A-49

Nº DE PLANO:  
**1**  
HOJA 2 DE 2

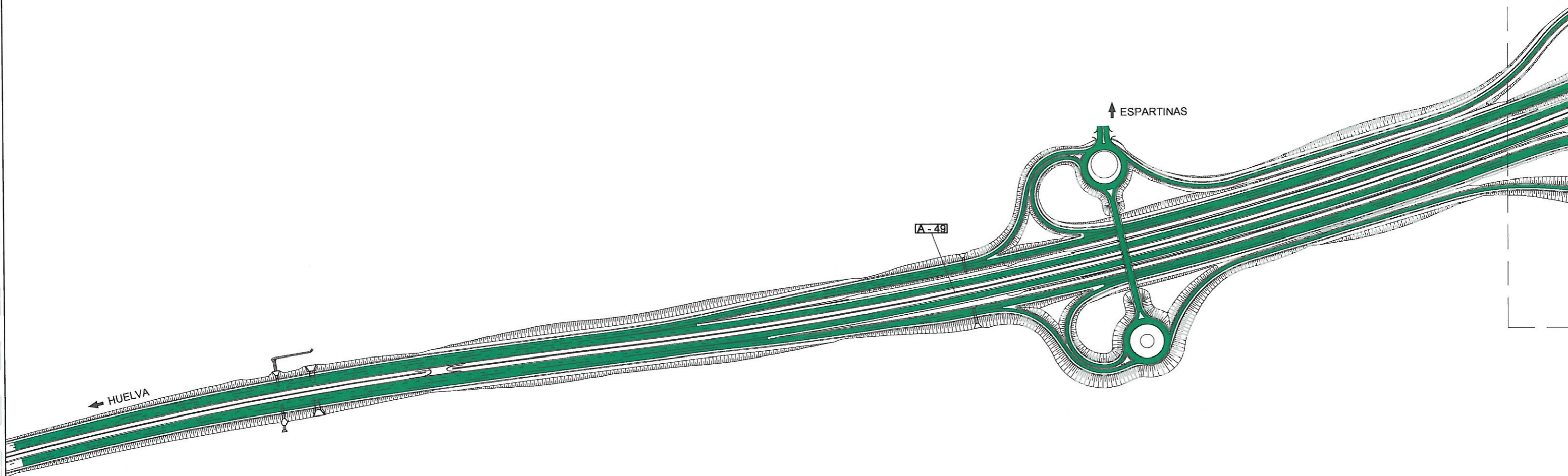
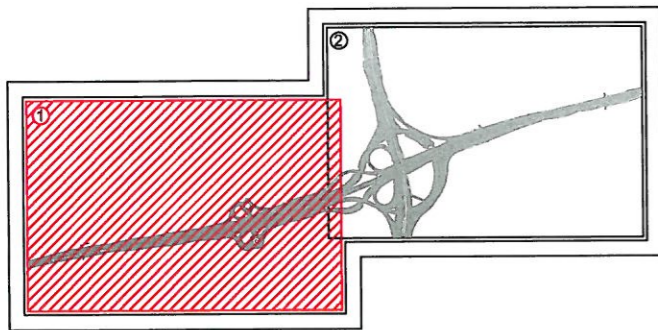




AIMSUM: Densidad (veh/km)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkgrey;"></span>	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green;"></span>	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow;"></span>	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange;"></span>	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red;"></span>	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkred;"></span>	>28 NIVEL DE SERVICIO F



AIMSUM: Densidad (vehs/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

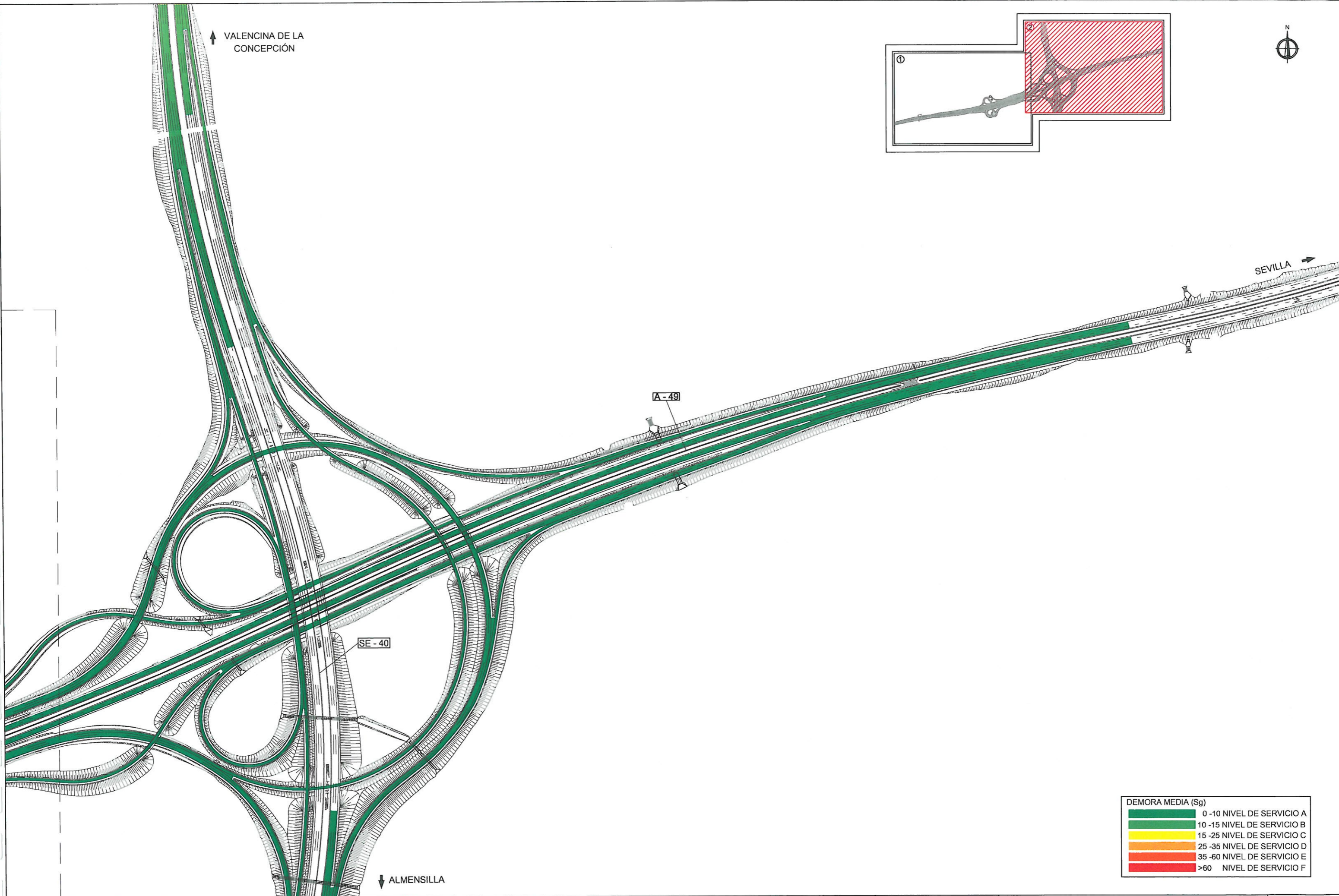
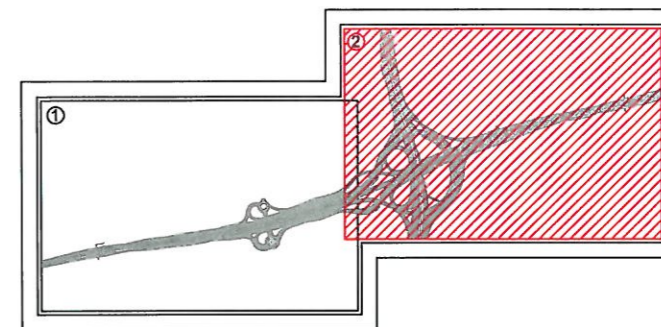
DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. ENLACE A-49

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2013. ENLACE A-49

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

### Escenario año 2030

Procediendo de igual forma, y con el dato de partida del tráfico, según la prognosis del Ministerio, se obtienen los siguientes resultados:

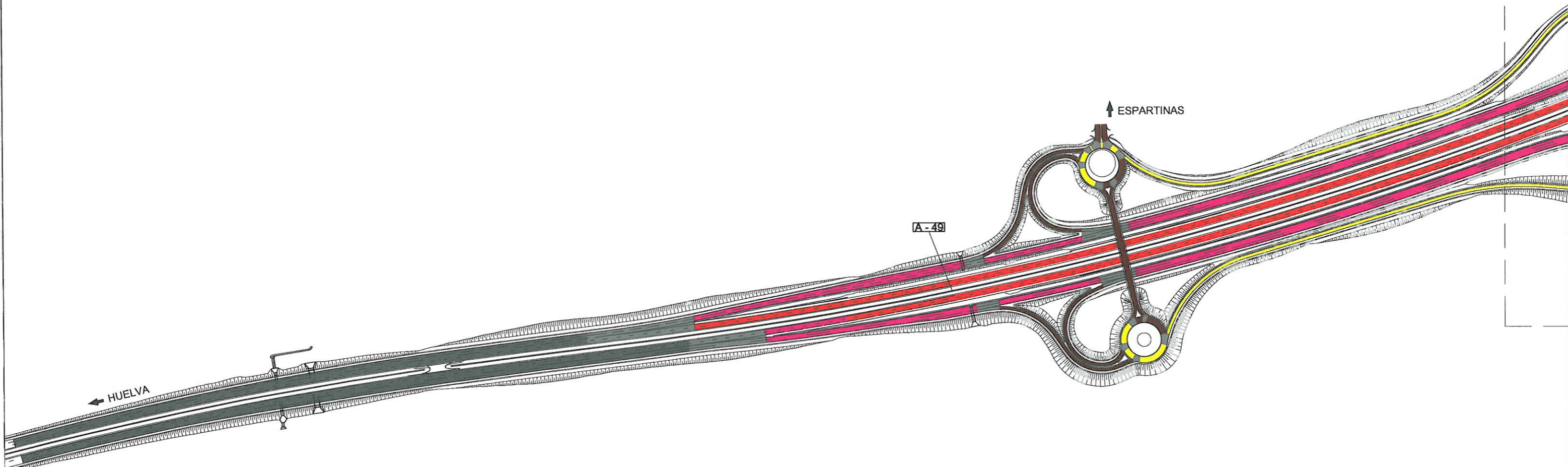
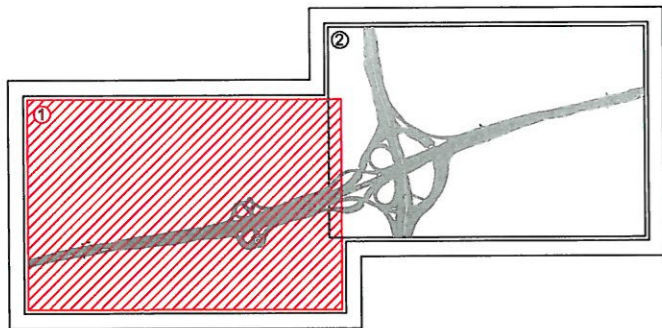
- Flujo
- Densidad
- Demora media

Se constata colapso circulatorio (Nivel de servicio "F") en el movimiento SE-40 (Norte) en dirección Huelva, con efecto en el ramal SE-40 (Sur).

En tronco de la A-49 estará funcionando con nivel de servicio "D" y parte en "E" por efectos en la convergencia con el movimiento anterior en colapso.

El resto de ramales funcionan con niveles de servicio aceptables para el escenario de cálculo.

Respecto al tiempo de demora de los vehículos se verá afectado por los tramos en colapso, tal y como se reflejan en los planos adjuntos:



FLUJO (Vh/h)	
	<500 Vh/h
	500-1000 Vh/h
	1000-1500 Vh/h
	1500-2000 Vh/h
	2000-2500 Vh/h
	2500-3500 Vh/h
	3500-4500 Vh/h
	4500-6000 Vh/h

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

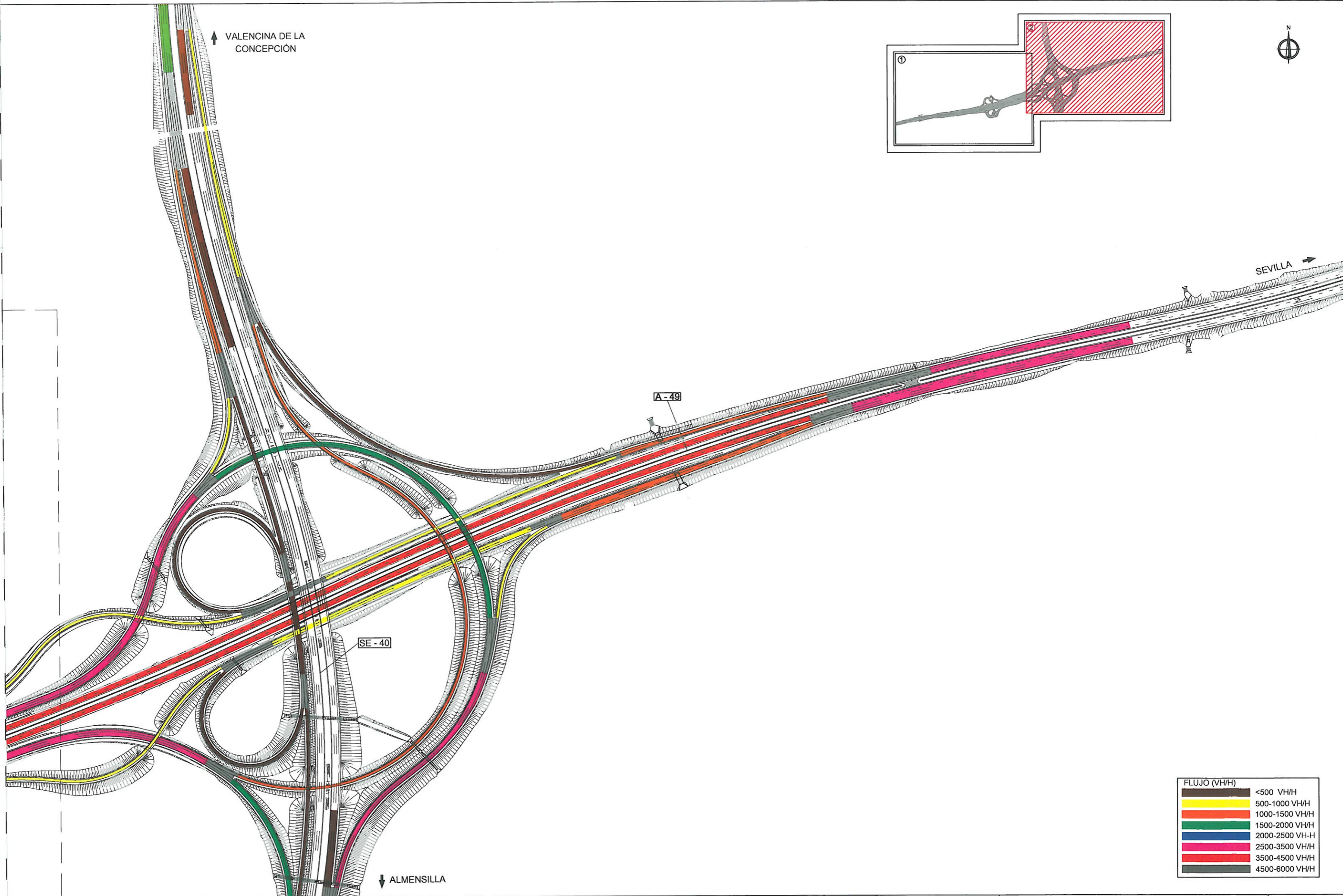
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2030. ENLACE A-49

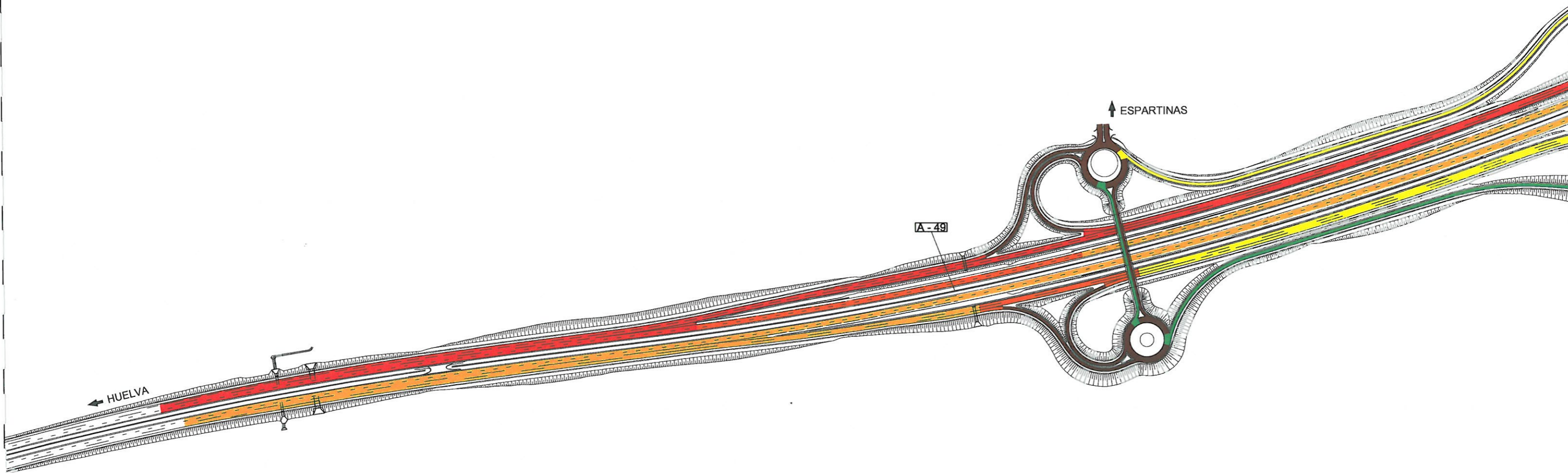
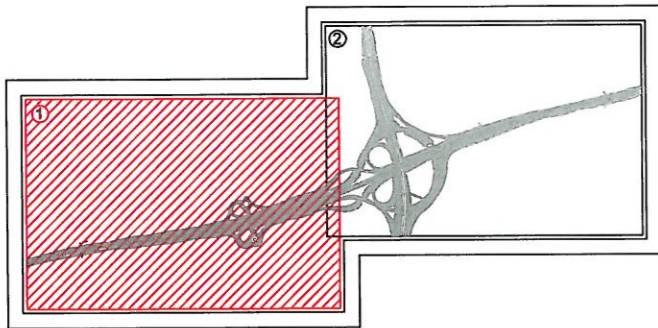
Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2



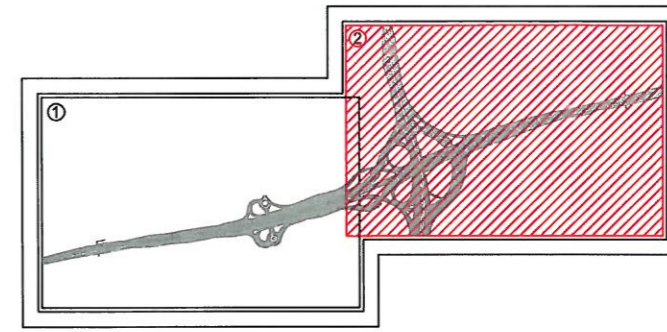
FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H



AIMSUM: Densidad (vehs/km)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkred;"></span>	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green;"></span>	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow;"></span>	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange;"></span>	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red;"></span>	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkred;"></span>	>28 NIVEL DE SERVICIO F



↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN









SEVILLA →

A-49

SE-40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

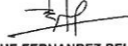
PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

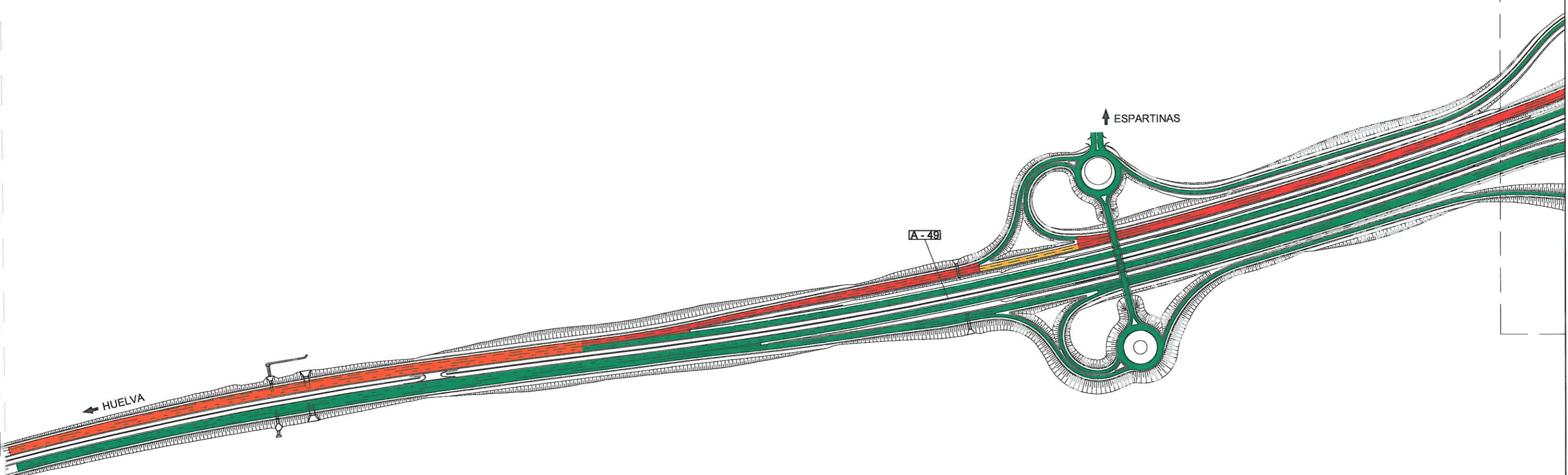
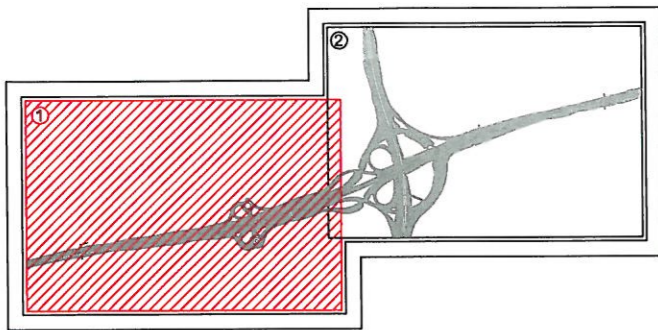
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vehs/Km)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2030. ENLACE A-49

Nº DE PLANO:

1

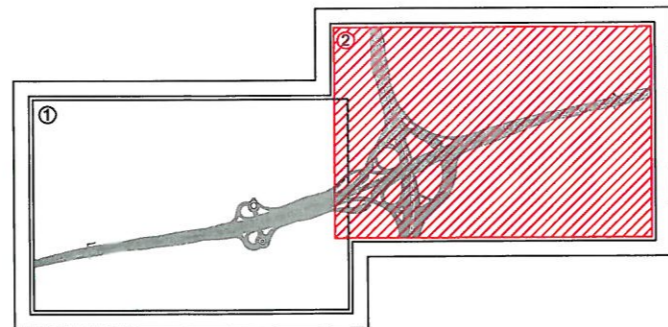
HOJA 2 DE 2



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F



↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*[Handwritten signature]*

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE PROYECTO AÑO 2030. ENLACE A-49

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

### 3.6.3.- Análisis comparativo

El análisis comparativo a los resultados entre ambos procedimientos arroja los siguientes resultados:

1. En el año 2013, tanto el tronco de la SE-40 y el enlace con la A-49 funcionará a un nivel de servicio aceptable.
2. En el año 2030, los resultados que ofrece la simulación dinámica son más desfavorables que el cálculo estático del HCM-2000, pronosticando tramos en colapso circulatorio en el movimiento SE-40 (Norte) en dirección Huelva.

#### 4. ESTUDIO DE TRÁFICO INDUCIDO POR EL PARQUE COMERCIAL

##### 4.1. RESUMEN DE SUPERFICIES COMERCIALES E INDUCTORAS DE TRÁFICO

A los efectos de determinar aquellos usos de suelo que generan un número significativo de viajes de automóvil en uno u otro sentido, y en relación a las superficies construidas y destino que se determinan en la documentación que se acompaña, se precisan estas superficies señalando las brutas y las netas comerciales o superficies G.L.A.

##### PARQUE LÚDICO COMERCIAL ESPARTINAS APROCOM

	EDIFICABILIDAD	Sup. G.L.A.
USO COMERCIAL (Hiper, Moda, Medianas)	110.000 m <sup>2</sup>	82.500 m <sup>2</sup>
USO OCIO (locales...)	25.000 m <sup>2</sup>	17.500 m <sup>2</sup>
USO TERCIARIO (Hoteles, oficinas, Gasolineras y equipamientos)	38.779,59 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>173.779,59 m<sup>2</sup></b>	<b>100.000 m<sup>2</sup></b>
APARCAMIENTO (en superficie y bajo rasante)		

##### 4.2. TRÁFICO GENERADO POR EL PARQUE COMERCIAL

###### 4.2.1.- Intensidad Media Diaria

De los datos obtenidos en Centros Comerciales análogos, la intensidad media diaria obedece a un ratio aproximado de 14 viajes día por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, en cada uno de los sentidos.

Luego:

Entrada de vehículos.....173.779,59 x 14/100 = 24.329 vehículos/día

I.M.D. en ambos sentidos ..... = 48.658 vehículos/día

Debe destacarse para este tipo de establecimientos que la I.M. diaria puede oscilar entre 0,65 y 1,5 según el día de la semana, e incluso duplicarse en algunas fechas.

Considerando una hipótesis habitual de 1,8 personas por vehículo y que las visitas en vehículo particular suponen el 75% de la clientela, al año supondrían:

Visitas en vehículo	14.553.000	Personas en vehículo particular (75%)
Visitas otros medios	4.851.000	Personas otros medios (25%)
Total visitas año	19.404.000	Visitas año

Que resulta una previsión razonable.

##### 4.2.2.- Procedencia y destino de los desplazamientos

Dada la ubicación de este Parque Comercial y de Ocio en un Sector de reciente promoción, el análisis de la clientela presenta algunas incertidumbres por cuanto dependerá del estado de ejecución de las infraestructuras de acceso básicas, que están por realizar. Por otro lado es previsible que el desarrollo residencial proyectado en los alrededores, signifique un aumento progresivo y considerable del primario o clientela inmediata que por su proximidad arrojará un flujo porcentualmente inferior de desplazamientos en automóvil sin que pueda descartarse una posible reducción de visitantes procedentes de destinos alejados.

No obstante, a partir de los estudios de movilidad realizados en la zona, así como a las evoluciones de impacto comercial, dada la existencia de otros centros comerciales en la zona de atracción, se han determinado las procedencias que se expresan en el cuadro que figura en la siguiente página, de las que se han despreciado aquellas poblaciones que arrojan porcentajes inferiores a los indicados.

La agrupación que se observa se ha realizado según la previsión inicial de su acceso al sector o área comercial y de ocio, a partir de las infraestructuras fundamentales que en nuestro caso están formadas por las conexiones con el enlace entre la SE-40 y la A-49, así como la actual A-8076. El desarrollo del viario complementario aliviará lógicamente estas previsiones.

Del citado cuadro se desprende la siguiente distribución y porcentajes en sentido de entrada al Parque Comercial o salida del mismo.

		I.M.D.
1. Desde – hacia Sevilla (A-49)	55 %	13.475 v/día en c/sentido
2. Desde – hacia Huelva (A-49)	15 %	3.675 v/día en c/sentido
3. Desde – hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10 %	2.450 v/día en c/sentido
4. Desde – hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20 %	4.900 v/día en c/sentido
Totales	100,00 %	24.500 v/día en c/sentido

En los planos de este estudio se recogen las intensidades medias de tráfico previstas para los sistemas generales del área de estudio según prognosis realizada por el Ministerio de Fomento.

##### 4.2.3.- Evolución de la clientela para el año 2013 (año de la puesta en servicio) y 2030.

En el momento de la redacción de este Estudio de Tráfico se realiza el planeamiento que desarrollará el Sector, por lo que la previsión e tráfico inducido al Parque Comercial que nos ocupa genera, obviamente, ciertas incertidumbres dados los condicionantes de diseño de los accesos previstos desde dicho Sector, así como la cantidad definitiva de viviendas que tendrá y los equipamientos comerciales que se desarrollarán en dicha actuación. Por todo ello, y quedándonos del lado de la seguridad, se ha previsto que el tráfico inducido por este sector se compensa con la disminución de clientela debido a la existencia actual y futura de otros Centros comerciales, competencia del que nos ocupa.

##### 4.2.4.- Tráfico en hora punta generado por el Parque Comercial

Las expectativas recogidas para este tipo de establecimientos reflejan que las máximas intensidades de tráfico se producen los viernes y sábados, siendo este último día de la semana el de mayor intensidad. Las magnitudes generadas en ambos días nos permiten evaluar el impacto de tráfico sobre los accesos al conjugarlo con el tráfico preexistente y el de la red viaria futura.

El tráfico en hora punta medio (THP) obedece, según experiencias contrastadas, a un ratio inicial medio de 5 vehículos/hora por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie GLA en ambos sentidos, con una posible desviación o incremento del 12% para los sábados y una disminución de otro 12% los viernes.

En estas condiciones, para la superficie G.L.A. considerada, el tráfico en hora punta en ambos sentidos para este Centro será:

- Día viernes, T.H.P.:  
100.000 m<sup>2</sup> G.L.A./100 x 5 veh/hora x 0,88 = 4.400 vehículos/hora en a/sentidos.
- Día sábado, T.H.P.:  
100.000 m<sup>2</sup> G.L.A./100 x 5 veh/hora x 1,12 = 5.600 vehículos/hora en a/sentidos.

Lo que viene a suponer en relación a los 49.000 veh/día de IMD, el 8'9 % y 11'4% para el viernes y sábado respectivamente de la IMD, proporciones que nos sitúan dentro de las características de las vías urbanas con puntas destacables.

Estas intensidades o flujos se reparten entre las 18,30 y las 22 horas, según sentido de entradas o salidas al Centro Comercial de la siguiente forma:

Horas	Entradas	Salidas	
18,30 – 20,30	3,25	1,75	60% / 40%
20,30 - 22	1,50	3,50	35% / 65%

Lo que nos permite establecer los distintos flujos horarios según sentido de entrada o salida.

Por otro lado, el escenario de proyecto pasa por garantizar un número de horas máximas en las que la situación generada por el centro comercial resulta superada. El número de horas establecido para éste y otros centros comerciales estudiados, es veinte (20 h), es decir, aquella que se vería excedida en no más de 19 horas anuales con el fin de reproducir las condiciones de mayor afluencia del año, Navidades, rebajas, ofertas especiales, etc. Los datos resultantes se emplean en cálculo de capacidad de entradas y salidas de los nudos de acceso.

#### 4.2.5.- Distribución del tráfico en hora punta.

De acuerdo con el origen o destino de las visitas al Parque Comercial antes señalado, su distribución para el año 2.013 y 2.030, para los sábados como día de la semana de mayor flujo sería la siguiente:

En esta última hipótesis, una vez ejecutado el Plan y el viario previsto, se produciría una desviación o mejora de flujo sobre la red externa del orden del 20% sobre los flujos obtenidos.

TRÁFICO HORA PUNTA		5.600 Veh/hora	
DÍA SÁBADO			
PREVISIÓN AÑO 2013		Veh/hora	Veh/hora
De 18,30 a 20,30 horas		Entradas 60,00%	Salidas 40,00%
Desde – hacia Sevilla (A-49)	55%	1.848	1.232
Desde – hacia Huelva (A-49)	15%	504	336
Desde – hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10%	336	224
Desde – hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20%	672	448
	100,00%	3.360	2.240
De 20,30 a 22 horas		Entradas 35,00%	Salidas 65,00%
Desde – hacia Sevilla (A-49)	55%	1.078	2.002
Desde – hacia Huelva (A-49)	15%	294	546
Desde – hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10%	196	364
Desde – hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20%	392	728
	100,00%	1.960	3.640

TRÁFICO HORA PUNTA		5.600 Veh/hora	
DÍA SÁBADO			
PREVISIÓN AÑO 2030		Veh/hora	Veh/hora
De 18,30 a 20,30 horas		Entradas 60,00%	Salidas 40,00%
Desde – hacia Sevilla (A-49)	55%	1.848	1.456
Desde – hacia Huelva (A-49)	15%	504	112
Desde – hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10%	336	224
Desde – hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20%	672	448
	100,00%	3.360	2.240
De 20,30 a 22 horas		Entradas 35,00%	Salidas 65,00%
Desde – hacia Sevilla (A-49)	55%	1.078	2.366
Desde – hacia Huelva (A-49)	15%	294	182
Desde – hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10%	196	364
Desde – hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20%	392	728
	100,00%	1.960	3.640

Dado que el consumo de edificabilidad comercial del Parque será la total prevista por el Planeamiento Urbano en el año 2013, no se prevé un aumento de tráfico por razones de nuevas superficies comerciales.

### 4.3. TRÁFICO SIMULTÁNEO EN LA HORA PUNTA DE ACCESOS AL PARQUE COMERCIAL

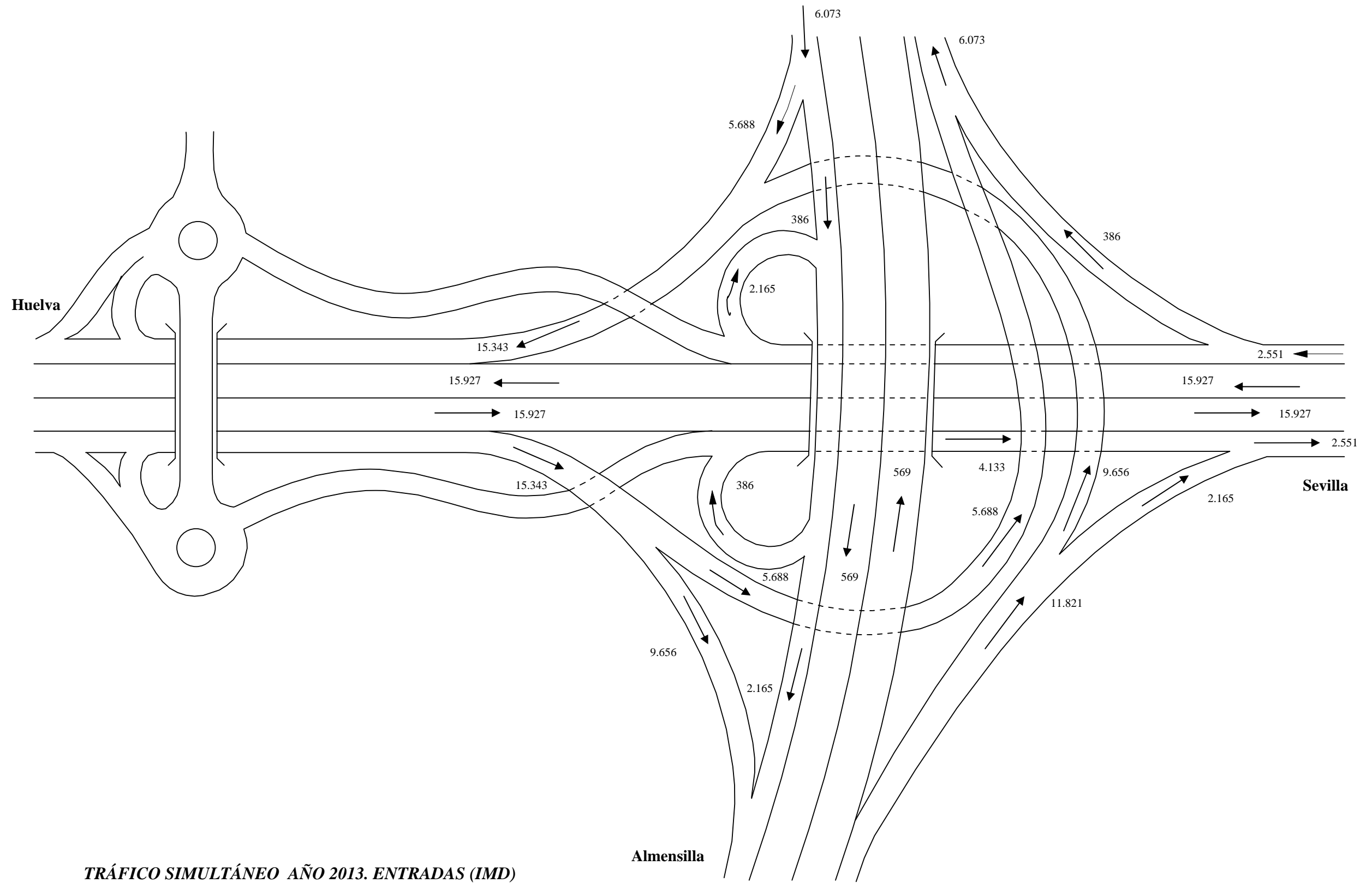
#### 4.3.1.- Entradas en la hora punta

Para simultanear el tráfico en la hora punta de entrada (18,30 h a 20,30 h) un sábado con el tráfico existente en la Autovía y sus ramales se hacen las siguientes hipótesis:

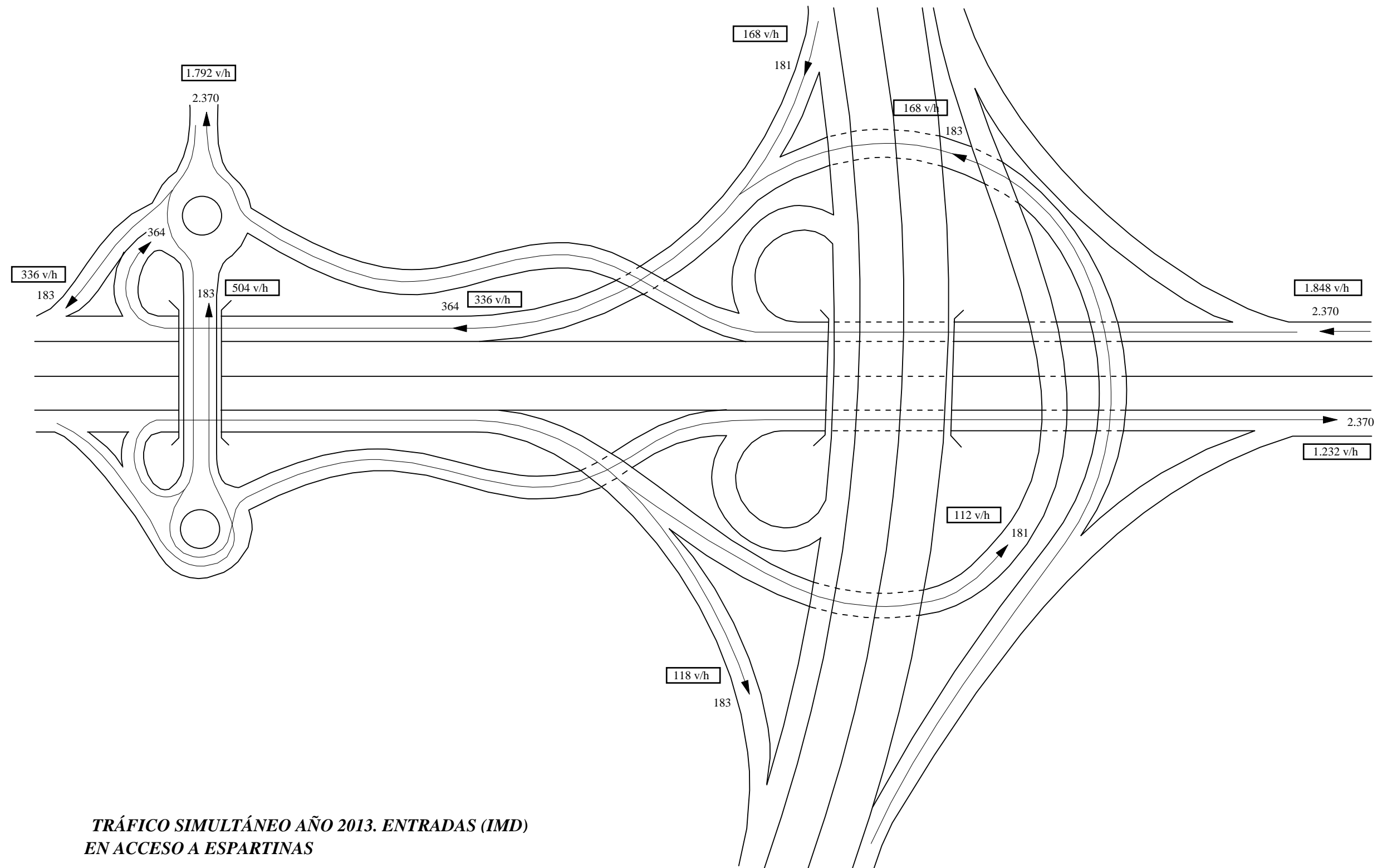
1º. Se reduce un 25% de tráfico existente la hora punta (IH100) de un día laborable en base a la caracterización del tráfico que arrojan las estaciones de aforo más cercanas.

2º. Se descuenta el 10% igualmente, dado que ya se tiene en cuenta en la prognosis un 10% de tráfico inducido.

Bajo estas hipótesis se observa en la figura adjunta los flujos de intensidades en la hora punta de entradas al Parque Comercial.





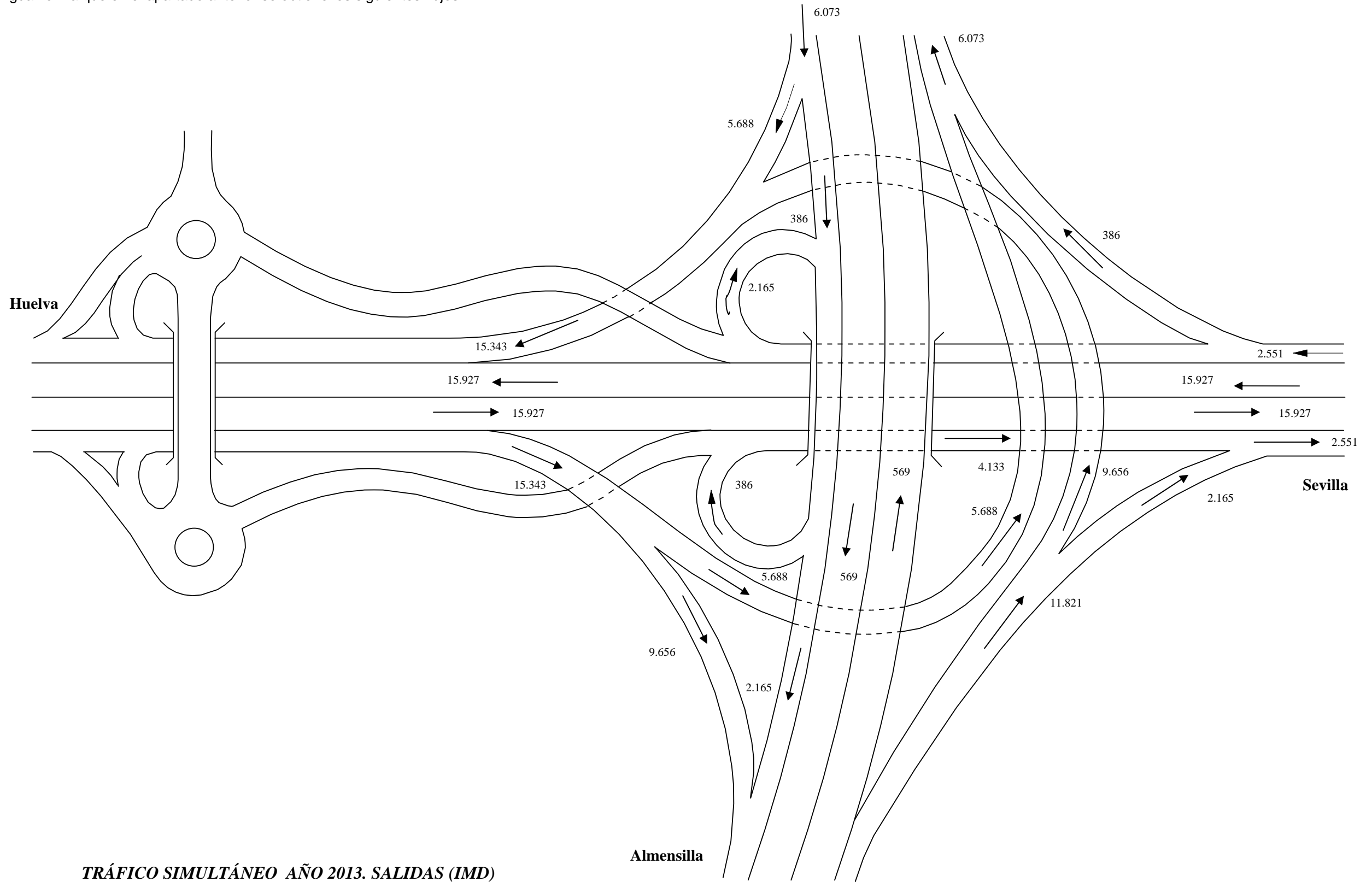


**TRÁFICO SIMULTÁNEO AÑO 2013. ENTRADAS (IMD)  
EN ACCESO A ESPARTINAS**

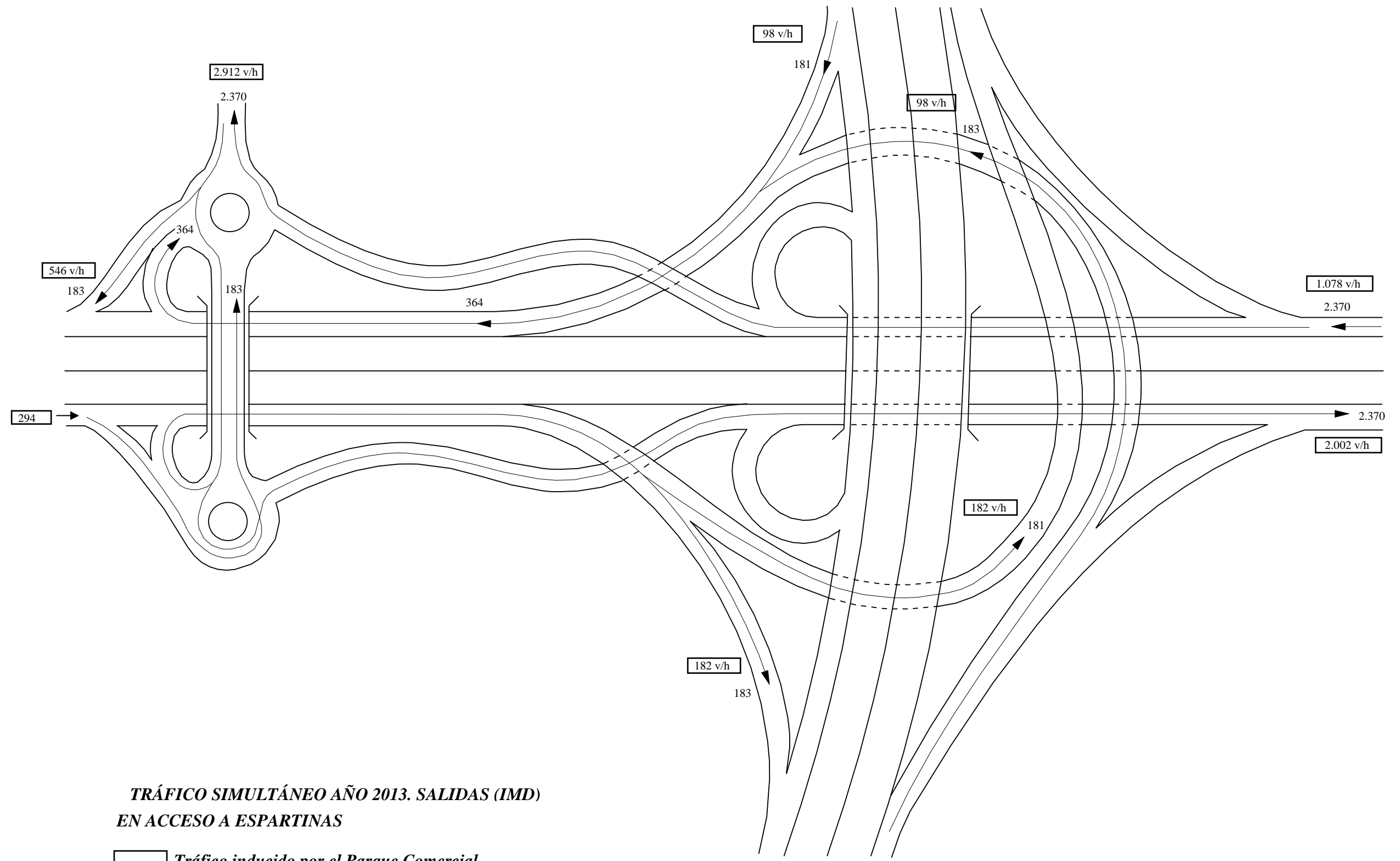
**Tráfico inducido por el Parque Comercial**

**4.3.2.- Salidas en la hora punta**

Procediendo de igual forma que en el apartado anterior se obtiene los siguientes flujos:



**TRÁFICO SIMULTÁNEO AÑO 2013. SALIDAS (IMD)**



#### 4.4. ACCESIBILIDAD EXTERIOR AL PARQUE COMERCIAL

Los accesos exteriores previstos al Parque Comercial y de Ocio tienen previsto realizarse a través de las infraestructuras proyectadas por el Ministerio de Fomento en su proyecto de Construcción Autovía SE-40. Tramo: Enlace SE-648 (Almensilla) – Enlace A-49 (Huelva) de clave 48-SE-4540.

Estas infraestructuras prevén un enlace tipo “trébol parcial” con dos rotondas para los cambios de sentido y conexiones urbanas, conectando a través de vías colectoras-distribuidoras que independizan los movimientos de entrada/salida al núcleo urbano de Espartinas con los movimientos importantes entre la SE-40 y la A-49. En los planos se reflejan estas infraestructuras con el actual planeamiento urbano de Espartinas.



PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/10.000

FECHA:

ABRIL-2009

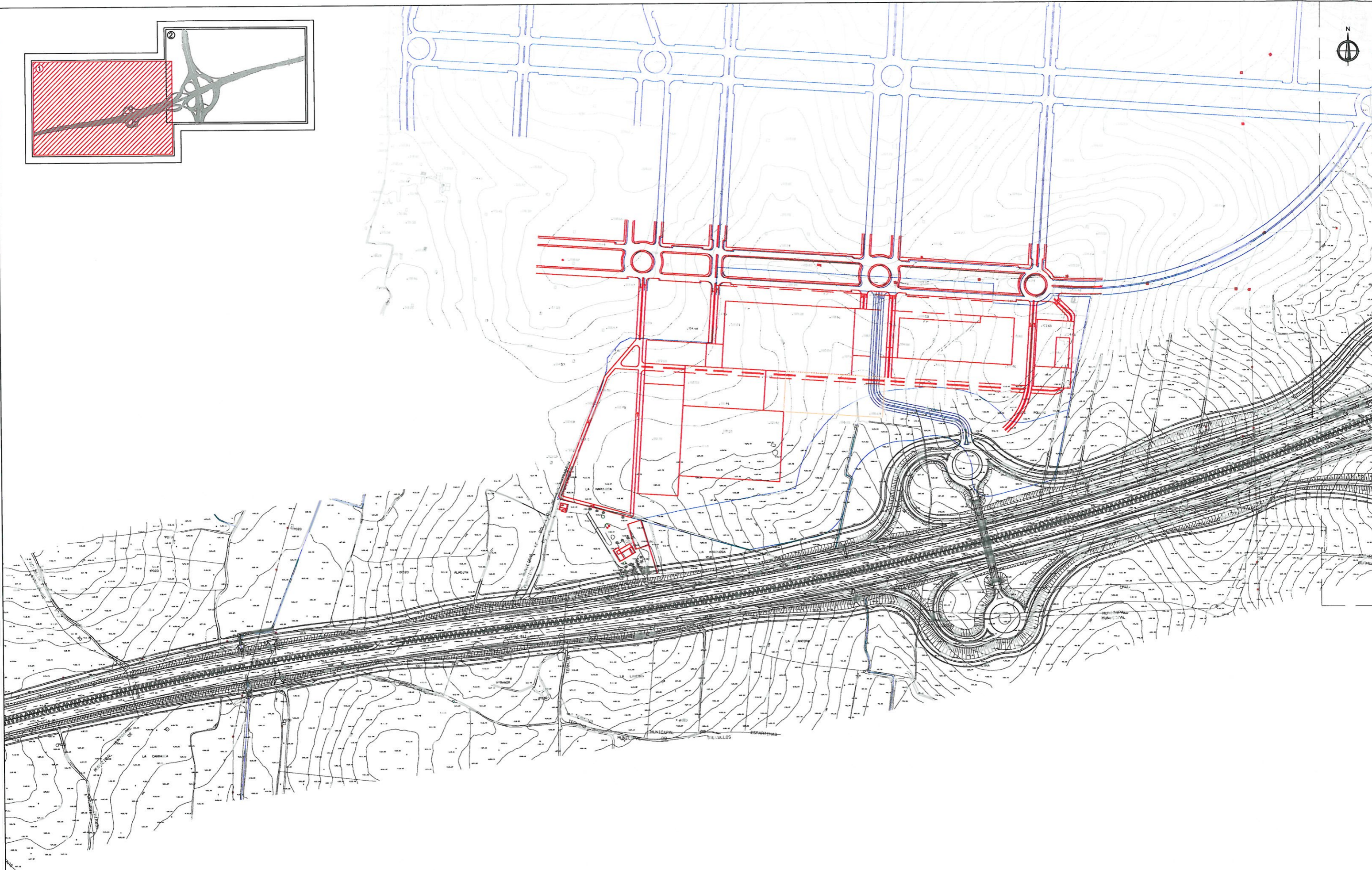
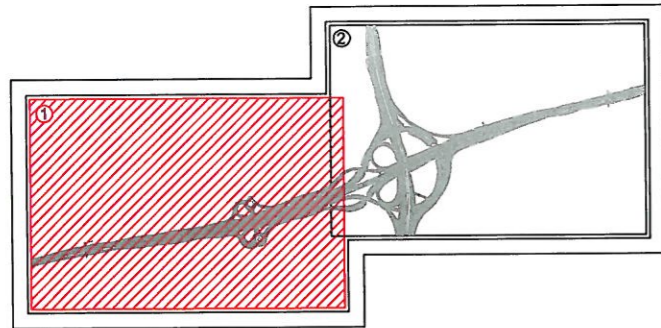
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE  
ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 3



PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*[Signature]*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

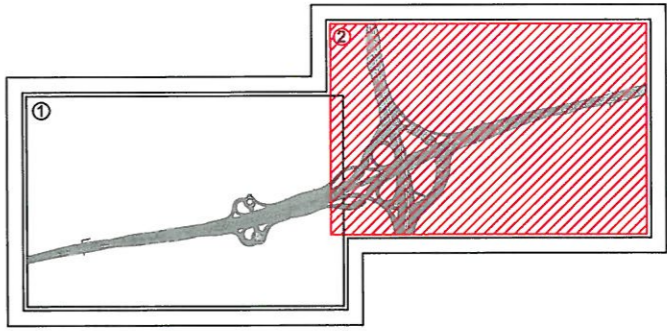
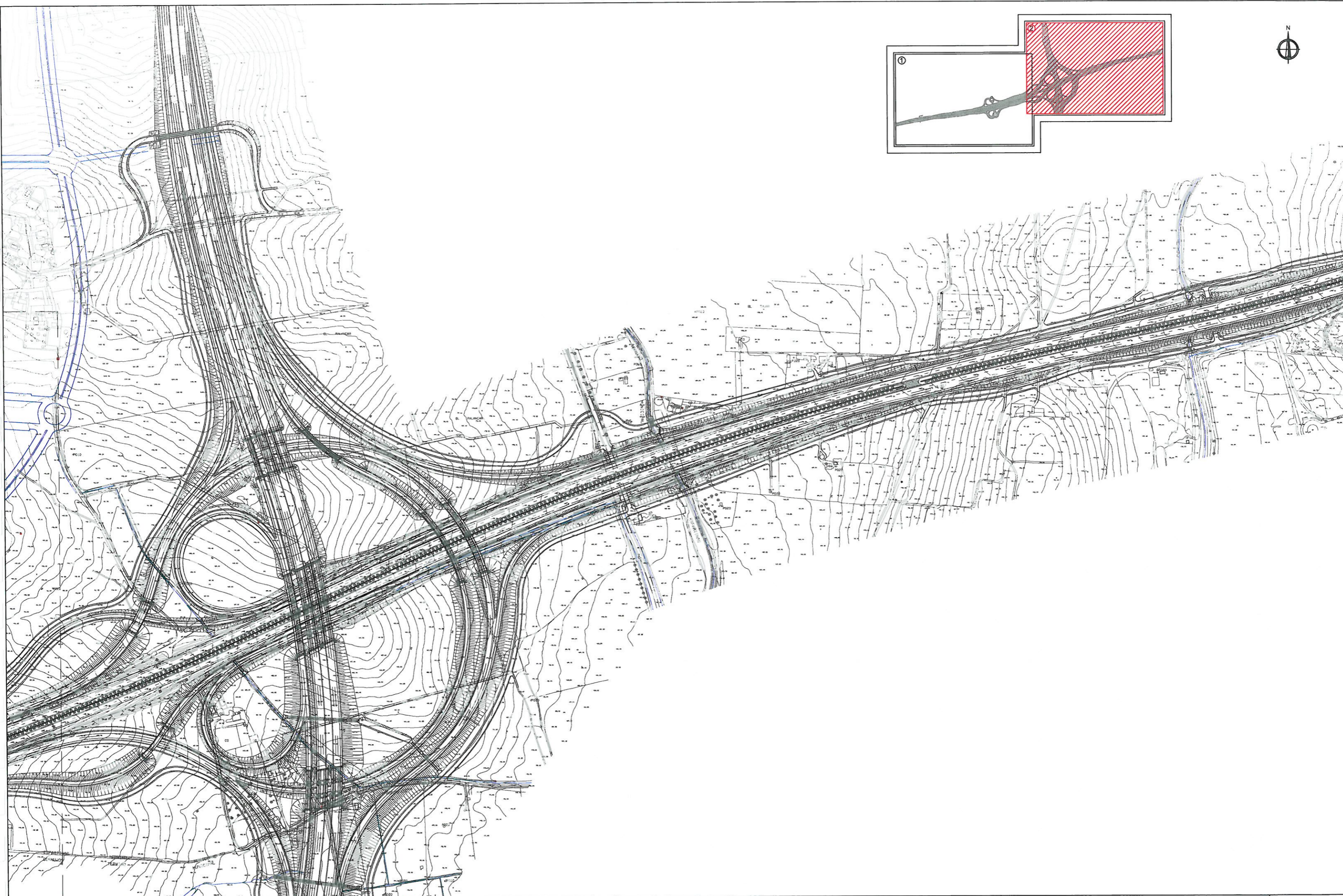
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE  
ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 3



PROMOTOR: 	EMPRESA CONSULTORA: 	AUTOR DEL ESTUDIO:  ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO	TITULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARINAS-APROCOM	ESCALAS: 1/5.000	FECHA: ABRIL-2009	DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANTA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESOS	N° DE PLANO: <b>1</b> HOJA 3 DE 3
--	--	--	---	---------------------	----------------------	--	---

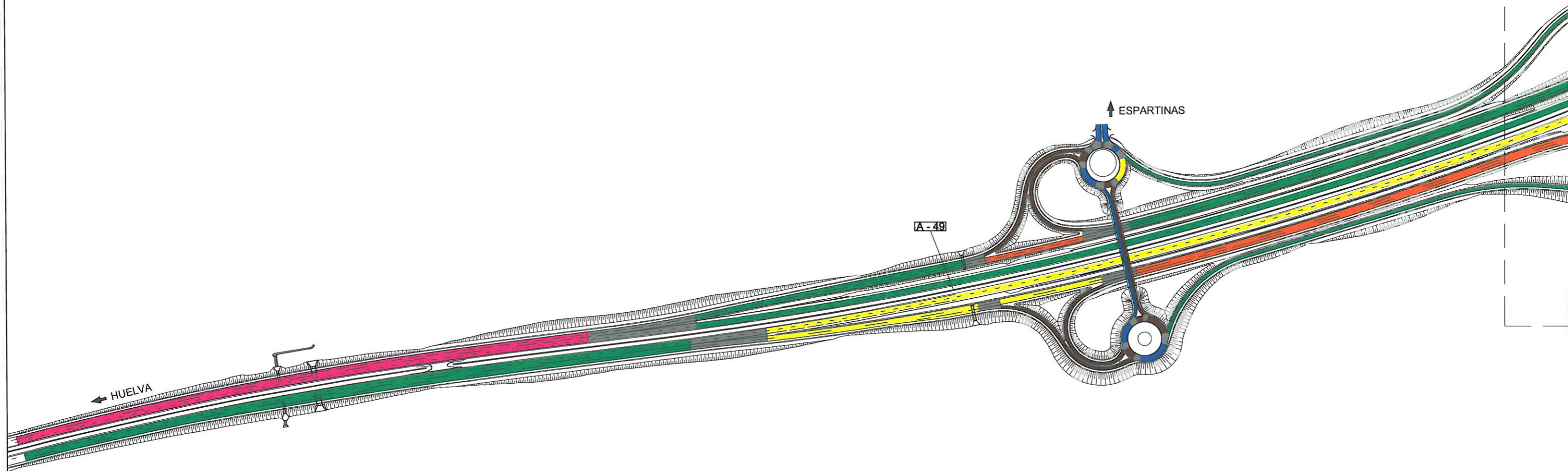
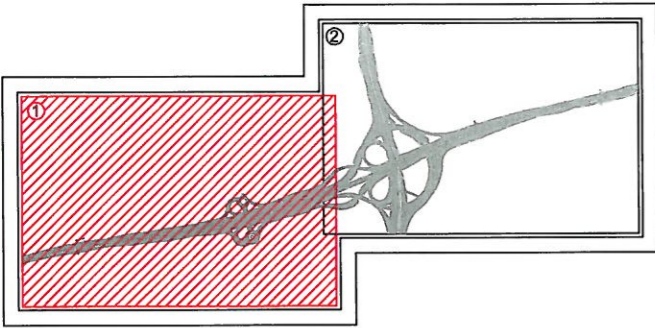
#### **4.5. ANÁLISIS DE LOS ACCESOS AL PARQUE COMERCIAL**

Se procede a continuación a analizar la capacidad y niveles de servicio de los accesos previstos y descritos anteriormente. Se analizan previamente para el año 2013 (año de puesta en servicio del Parque Comercial) teniendo en cuenta obviamente el tráfico simultáneo.

##### **4.5.1.- Capacidad y niveles de servicio en hora punta de Entradas**

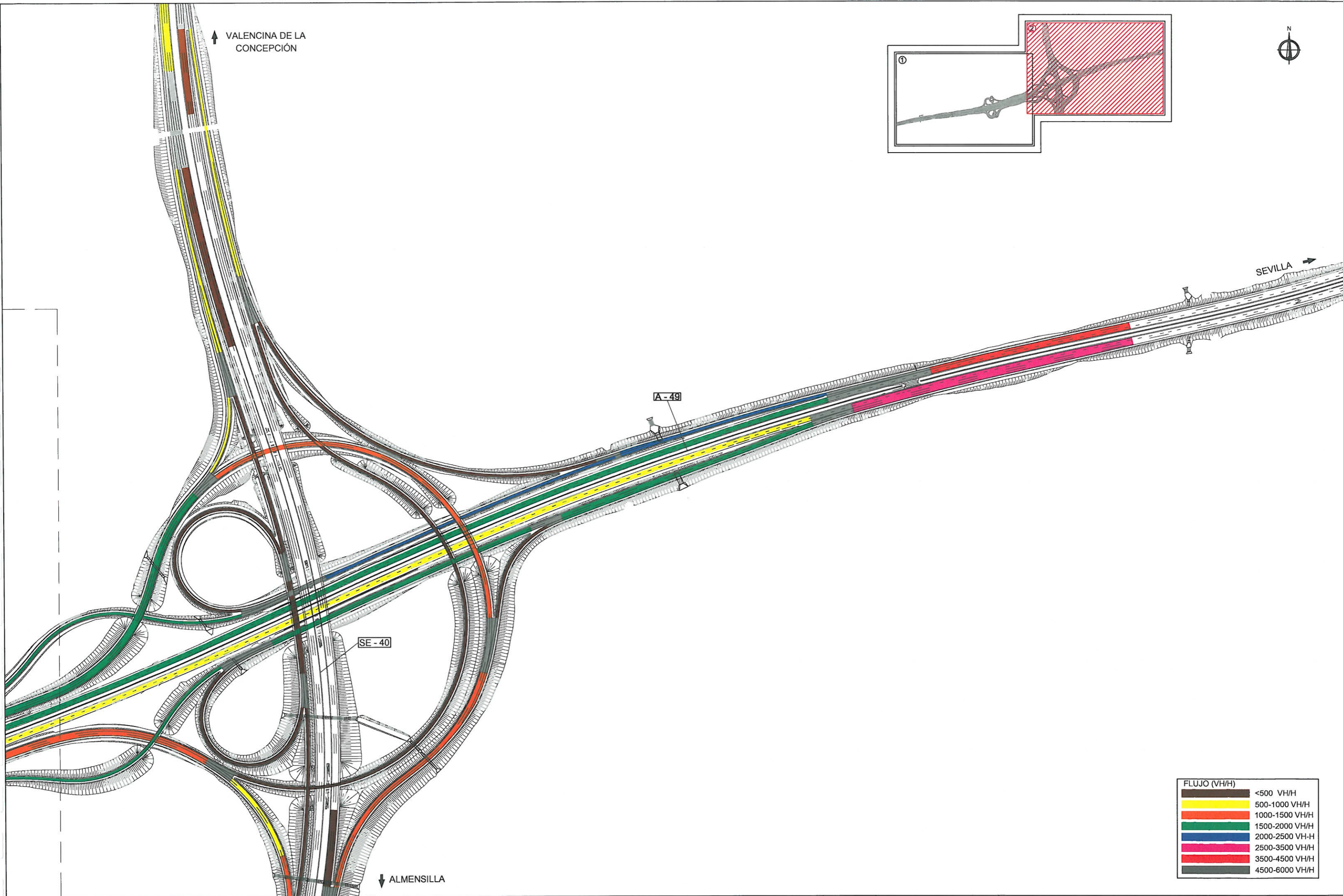
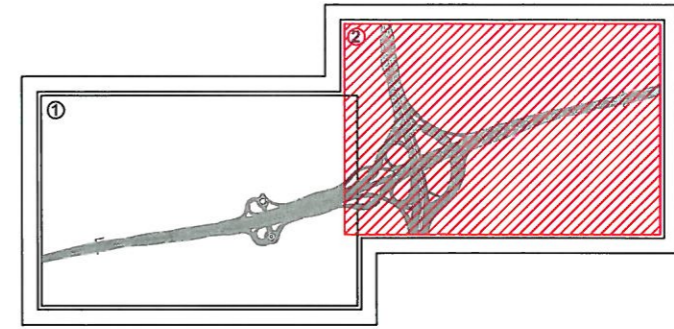
Se adjuntan a continuación los resultados obtenidos con la simulación dinámica tipo "AIMSUN".





FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SE - 40

A - 49

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

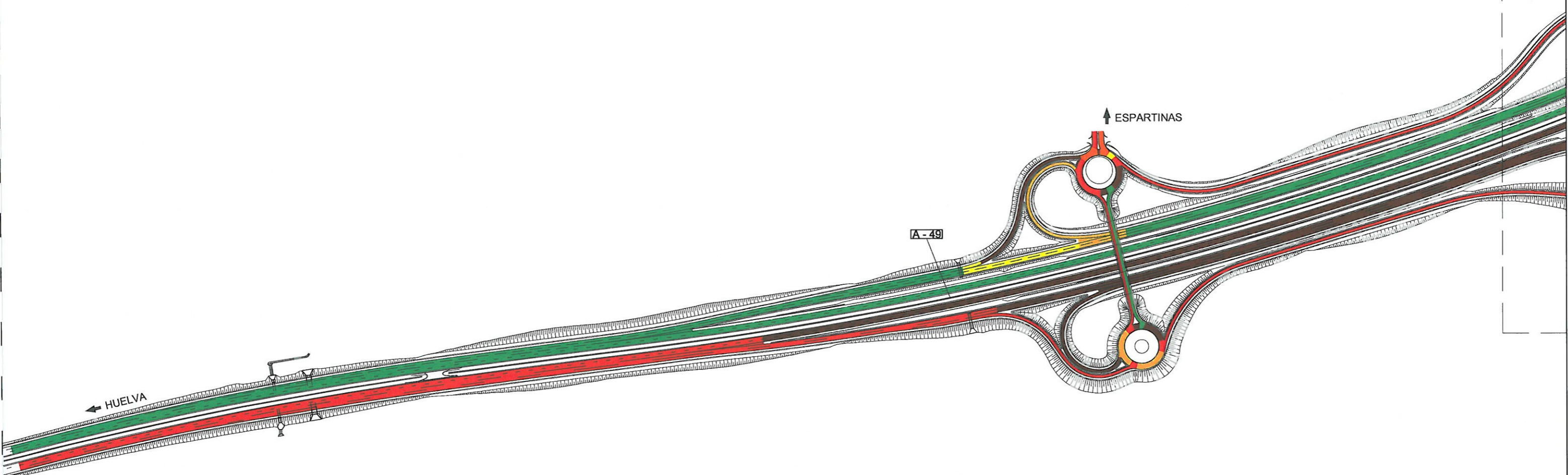
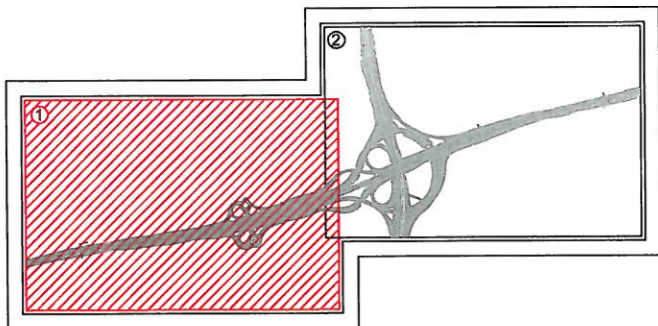
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO SIMULTANEO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS.  
AÑO 2013

Nº DE PLANO:

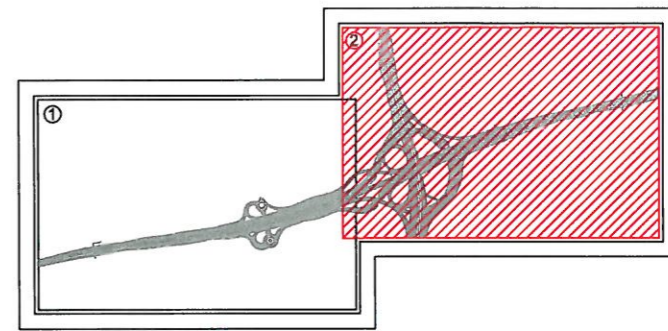
1

HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN









SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Handwritten signature*

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

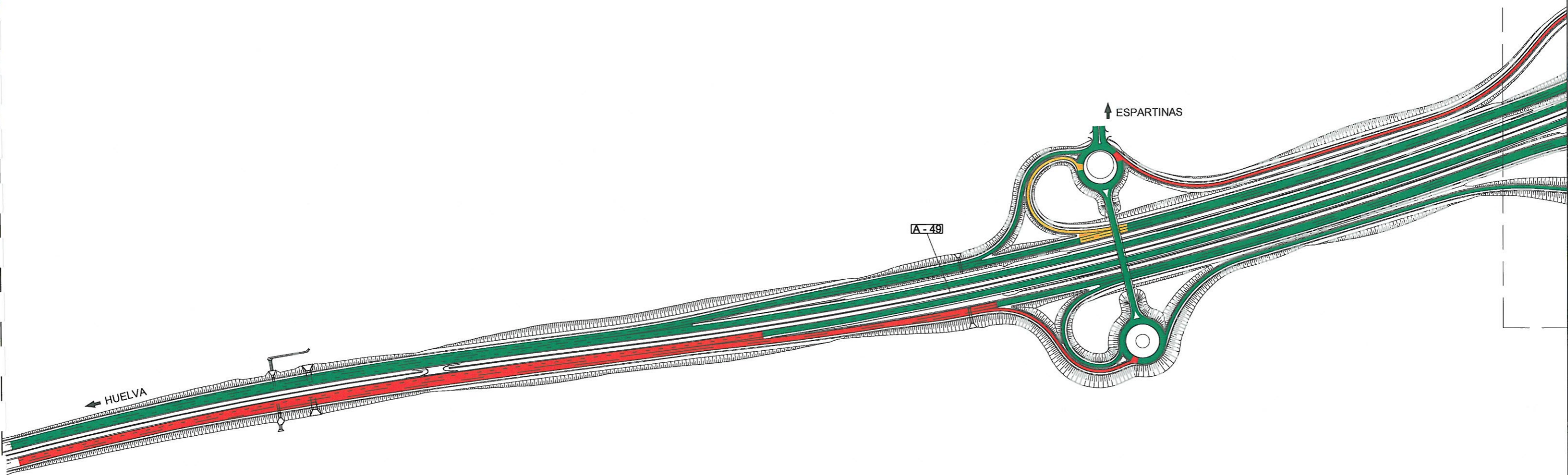
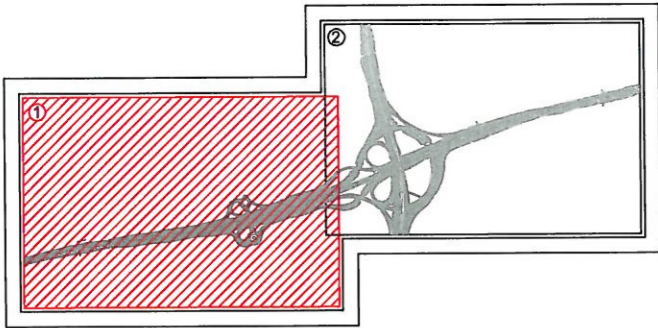
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vehs/Km)  
TRÁFICO SIMULTÁNEO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS.  
AÑO 2013

Nº DE PLANO:

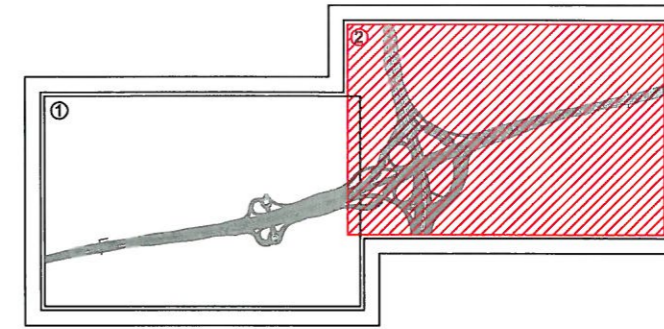
1

HOJA 2 DE 2



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO SIMULTÁNEO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS.  
AÑO 2013

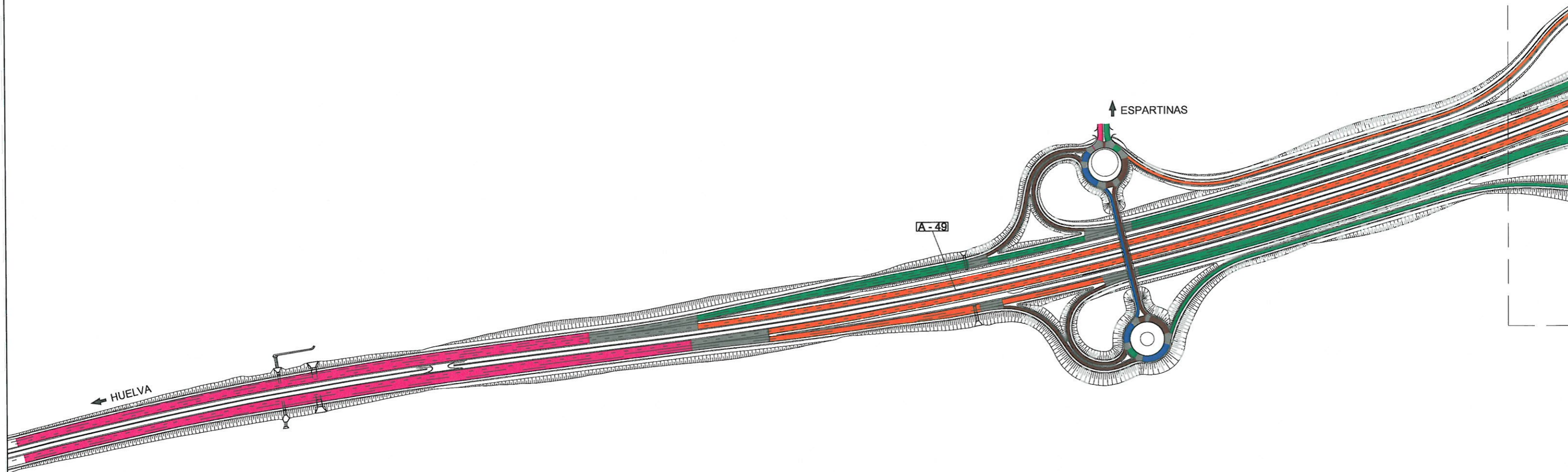
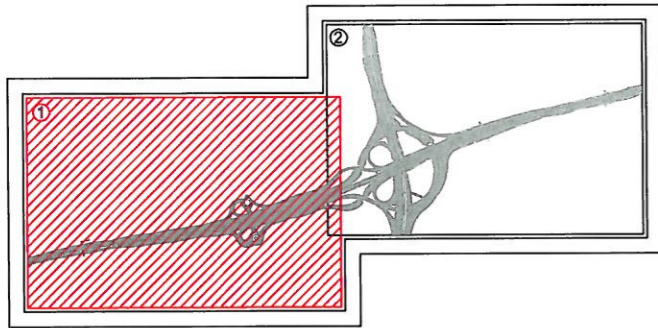
Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

#### **4.5.2.- Capacidad y niveles de servicio en hora punta de Salidas**

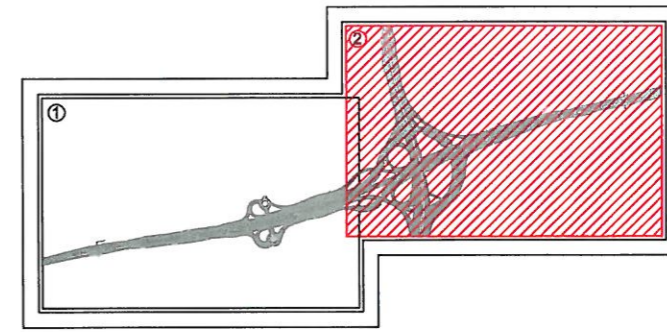
Se adjuntan a continuación los resultados obtenidos con la simulación dinámica tipo "AIMSUN".



FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H



↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
	<500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

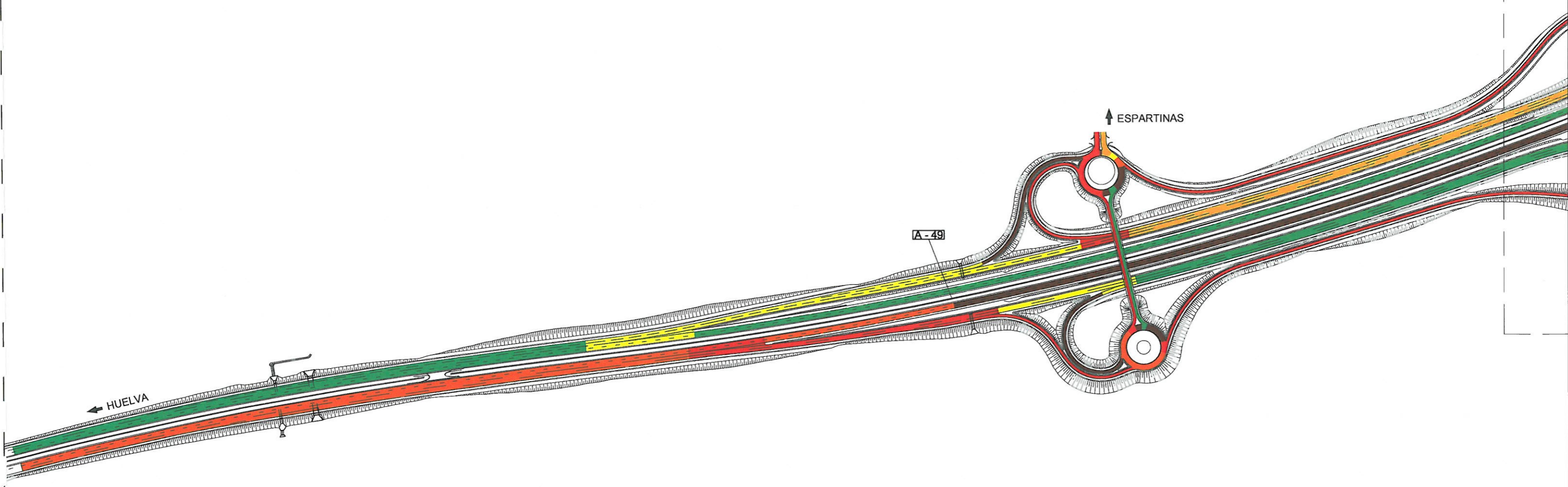
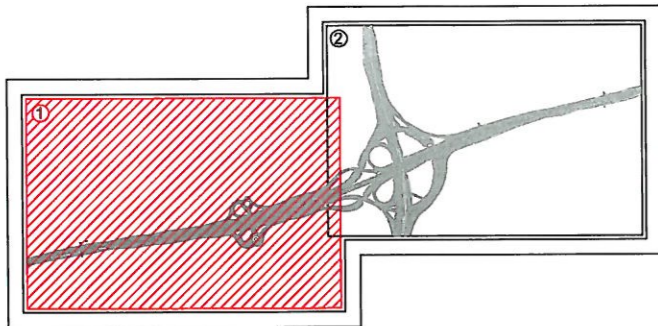
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO SIMULTANEO DE HORA PUNTA DE SALIDAS.  
AÑO 2013

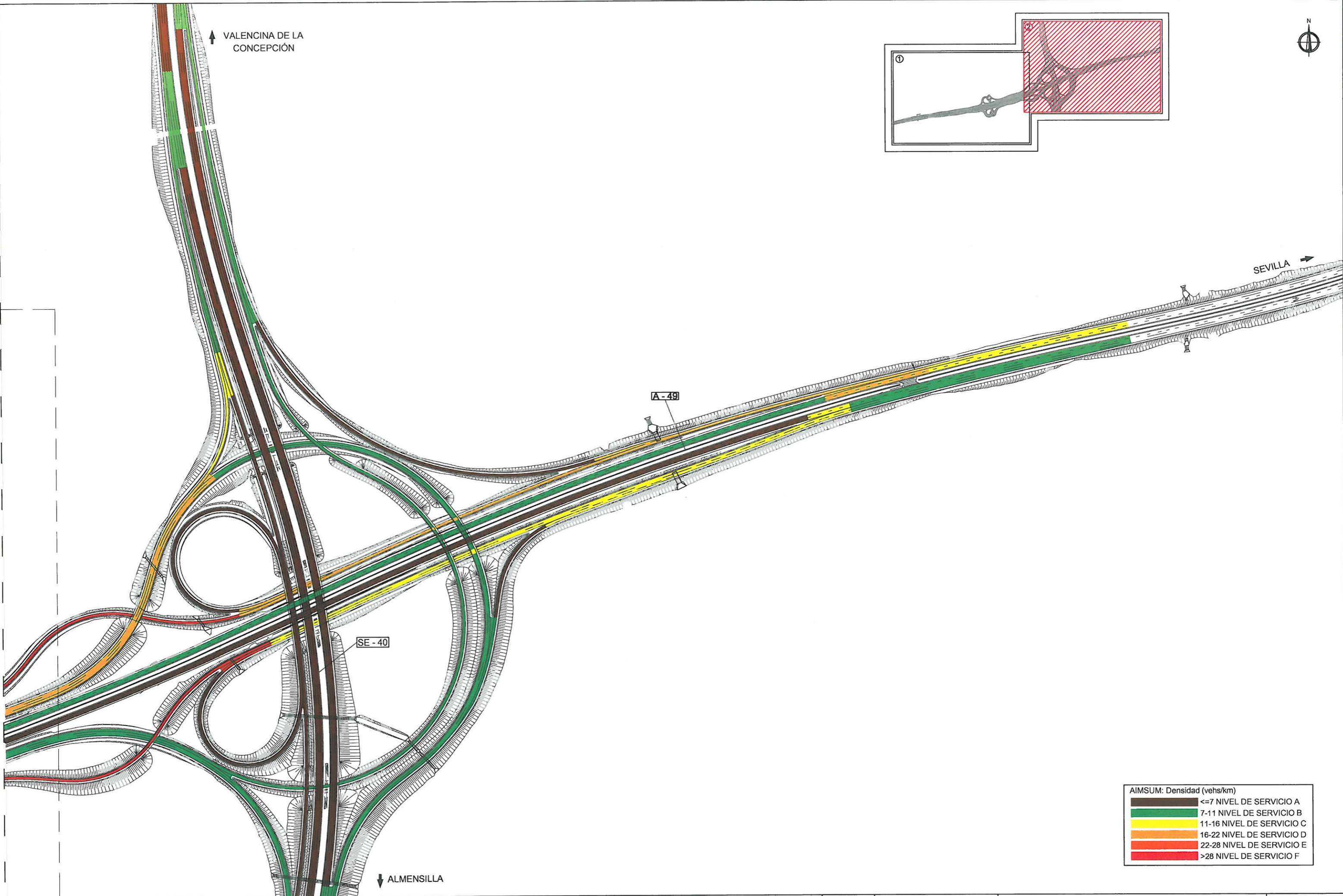
Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (vehs/km)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:brown;"></span>	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green;"></span>	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow;"></span>	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange;"></span>	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red-orange;"></span>	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red;"></span>	>28 NIVEL DE SERVICIO F









↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN

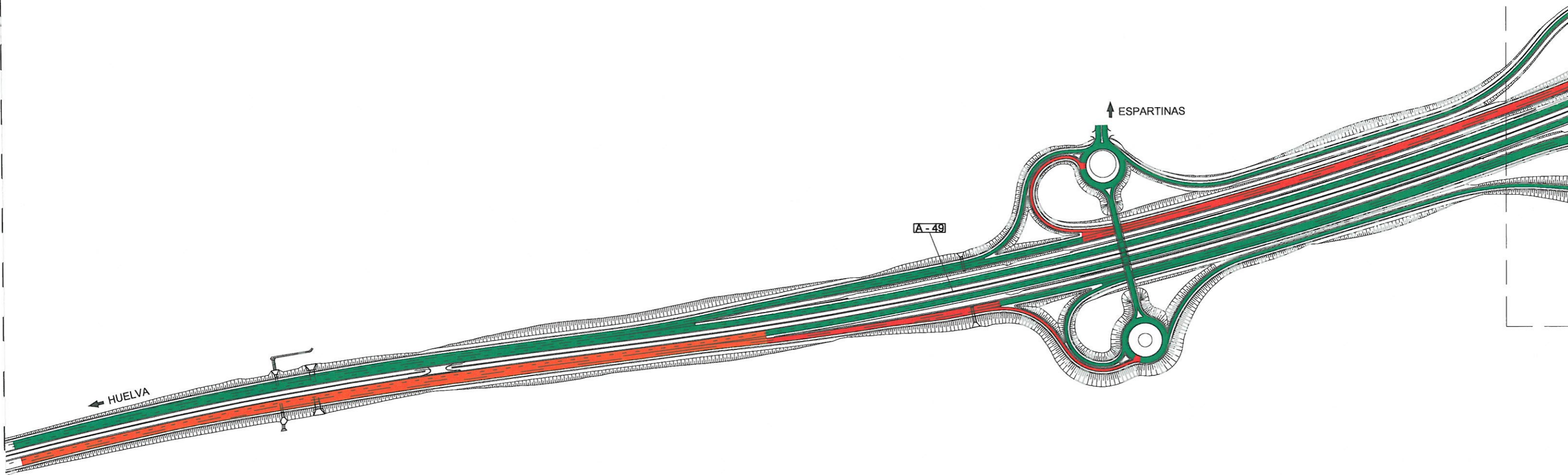
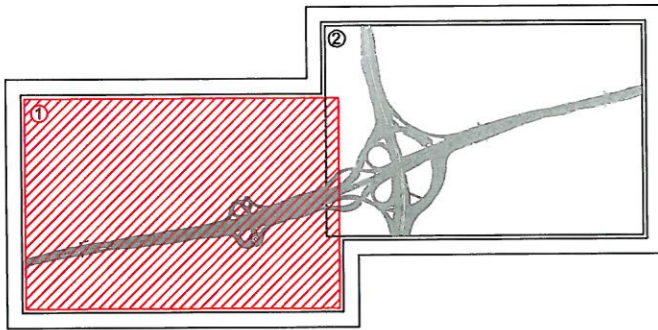
SEVILLA →

A - 49

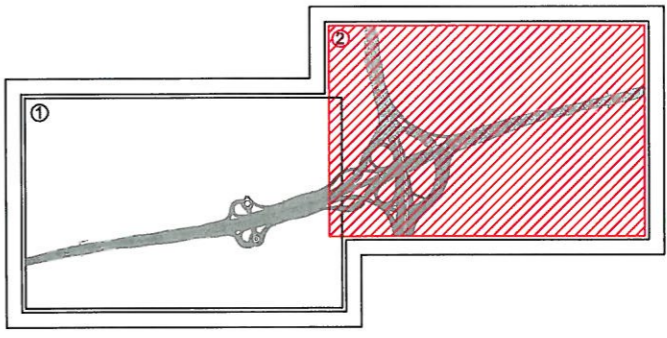
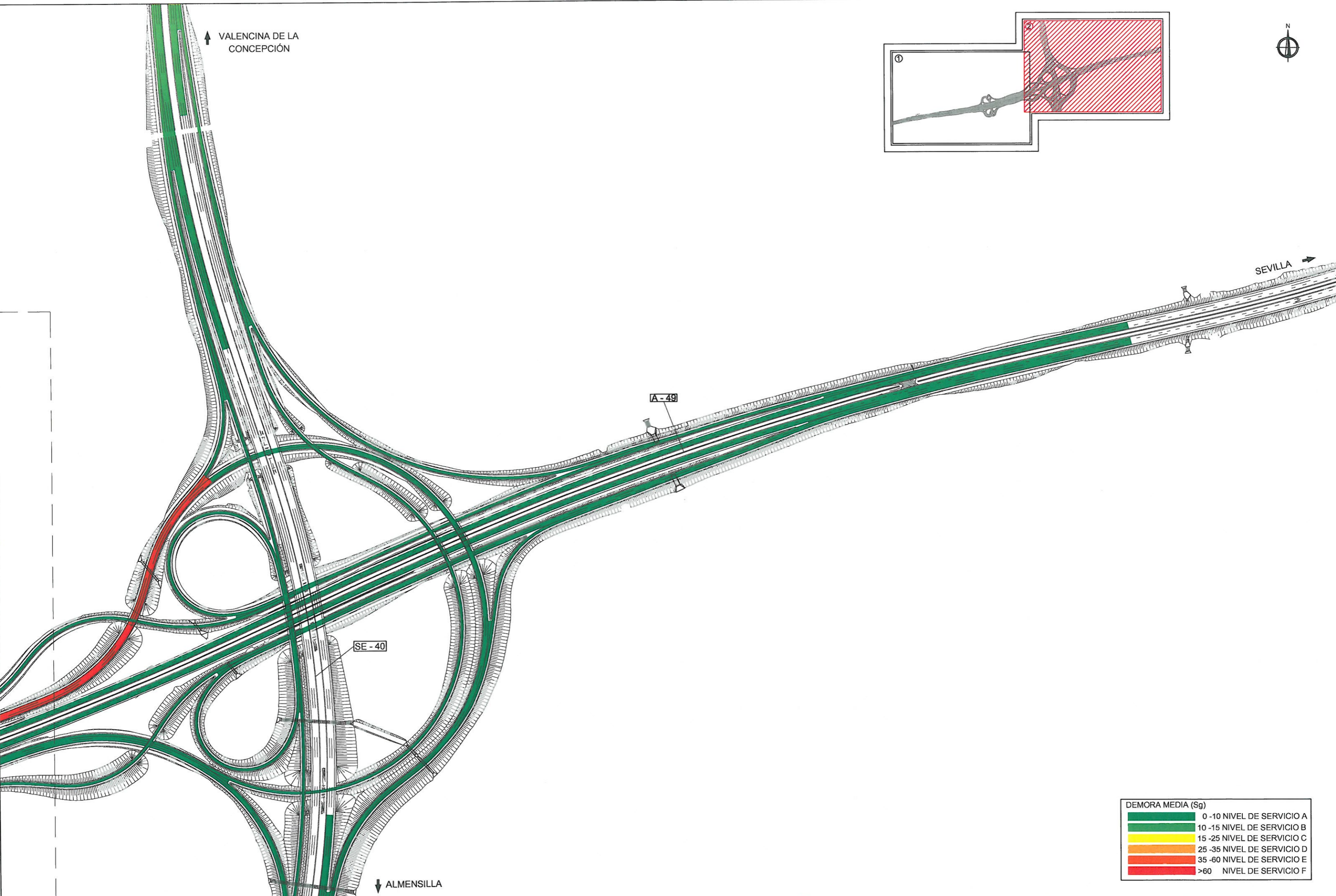
SE - 40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (vehs/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkgreen;"></span>	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green;"></span>	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow;"></span>	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange;"></span>	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightcoral;"></span>	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red;"></span>	>60 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

## 5. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 5.1. HORA PUNTA DE ENTRADAS

Se observa el colapso circulatorio (Nivel de Servicio "F"), ya en el año 2013, en los troncos de la A-49 en ambas direcciones, así como en los ramales de entrada desde Sevilla y desde Huelva. También en el ramal de salida en dirección Sevilla desde el Parque Comercial.

### 5.2. HORA PUNTA DE SALIDAS

Se producen problemas de congestión (año 2013) en la salida desde el Parque Comercial, así como en la salida hacia Sevilla. Igualmente en la entrada desde la SE-40 al enlace de Espartinas.

En resto de ramales de acceso trabajan con niveles de servicio próximos a la capacidad.

A la vista de los resultados, se recomienda realizar una propuesta de mejora de la accesibilidad prevista en el sentido de mejorar la capacidad de estos accesos para garantizar un nivel de servicio aceptable, para los años 2013 y 2030.

## 6. PROPUESTA DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

En base al análisis y conclusiones precedentes, es necesario proponer una reordenación en la accesibilidad prevista para el municipio de Espartinas, así como su futuro Parque Comercial. Esta remodelación a proponer deberá diseñarse bajo el criterio irrenunciable de cumplimiento estricto de la Normativa 6.1.IC "Trazado de Carreteras" en sus aspectos relativos en materia de accesos. Además, deberá garantizar unos niveles de servicio aceptables, según el Manual de Capacidad (HCM-2000) para el año de puesta en servicio del Parque Comercial (2013) y el año horizonte de vida de la infraestructura (2030).

### 6.1. ENTRADAS AL PARQUE COMERCIAL/ESPARTINAS

Se propone aumentar en un carril la calzada colectora-distribuidora que conecta desde Sevilla (A-49), para aumentar la capacidad de esta vía frente a la demanda importante provocada por el tráfico inducido por el Parque Comercial. Además esta vía cruzará a distinto nivel la nueva glorieta Norte del enlace de Espartinas, conectando directamente con el futuro aparcamiento del Parque Comercial y la red viaria municipal Oeste. Desde esta vía se ejecutará un ramal de salida a la glorieta Norte que, a su vez conecta con la red viaria municipal Este.

Las entradas desde la SE-40 (Norte-Sur) se realizarán mediante un ramal directo (eliminando el lazo actual) desde el ramal de conexión de la SE-40 con la A-49, en dirección Huelva.

Desde la A-49, procedencia de Huelva se mantienen las entradas.

### 6.2. SALIDAS DESDE EL PARQUE COMERCIAL/ESPARTINAS

Hacia Sevilla se resuelven a través de la nueva glorieta Norte, llegando desde la red viaria municipal y desde los aparcamientos del Parque Comercial, se aumenta a dos carriles el vano de salida del puente previsto y eliminando el ramal directo en la glorieta Sur del enlace de Espartinas, sustituyéndolo por el lazo existente previa duplicación de carril para luego ejecutar la divergencia entre el destino de la A-49 (Sevilla) o de la SE-40 (Norte-Sur).

En dirección Huelva se remodela el ramal de salida que conecta con el ramal SE-40 – A-49.

### 6.3. PROPUESTA DE ACCESOS

Se adjuntan a continuación los planos propuestos con la Reordenación antes descrita.



PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/10.000

FECHA:

ABRIL-2009

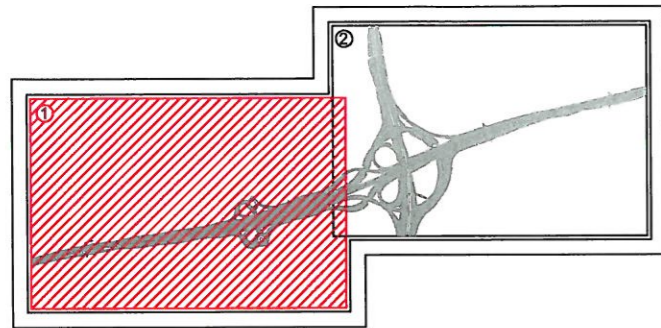
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 3



PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*[Signature]*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

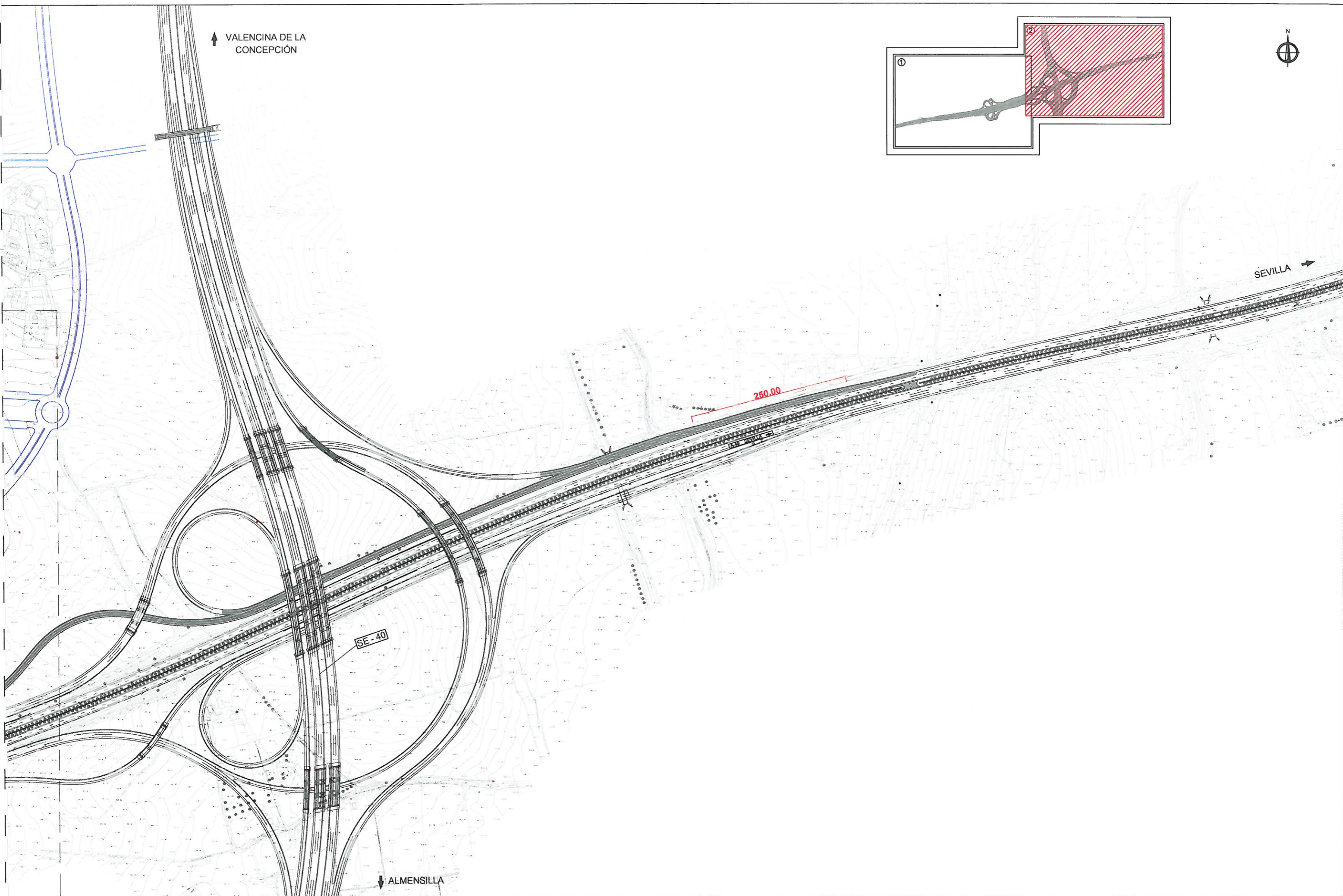
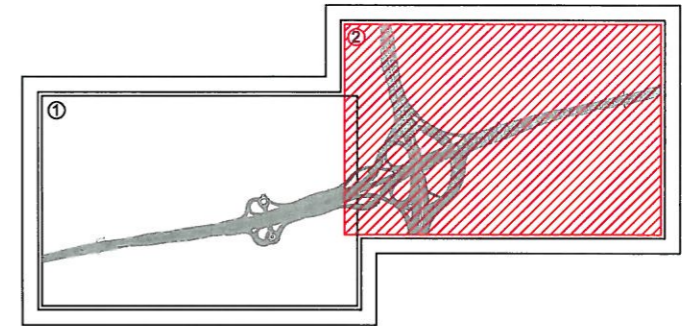
Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 3



↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



↓ ALMENSILLA

PROMOTOR: 	EMPRESA CONSULTORA: 	AUTOR DEL ESTUDIO:  ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO	TITULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARINAS-APROCOM	ESCALAS: 1/5.000	FECHA: ABRIL-2009	DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS	Nº DE PLANO: <b>1</b> HOJA 3 DE 3
--	--	--	---	---------------------	----------------------	---	---

## **7. ANÁLISIS DE LA REORDENACIÓN DE ACCESOS PROPUESTA**

Se procede a implementar la reordenación propuesta en el Simulador Dinámico de Tráfico tipo "AIMSUN" manteniendo la misma carga de tráfico simultáneo que se ha calculado en el apartado 4.3 de este documento.

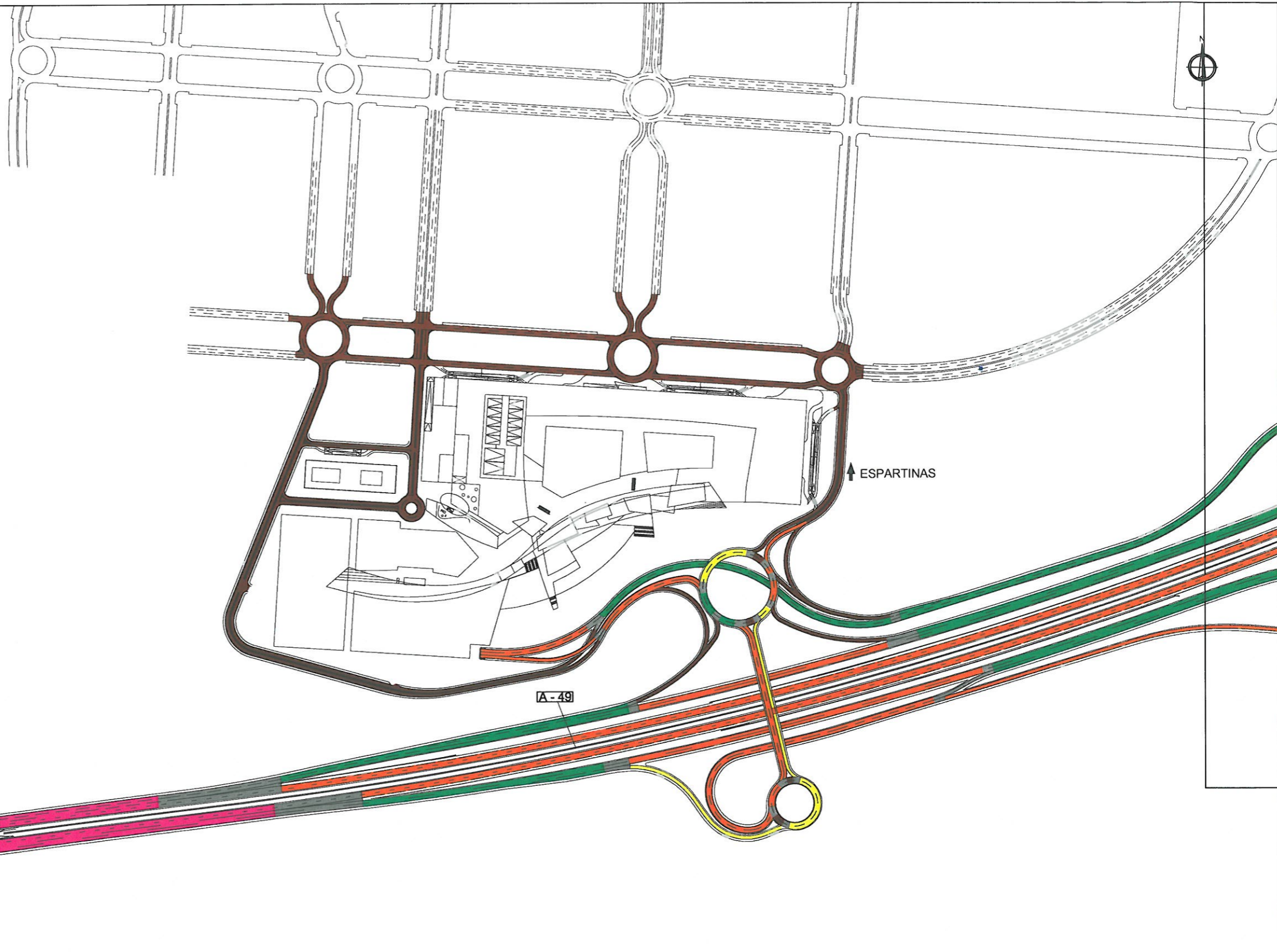
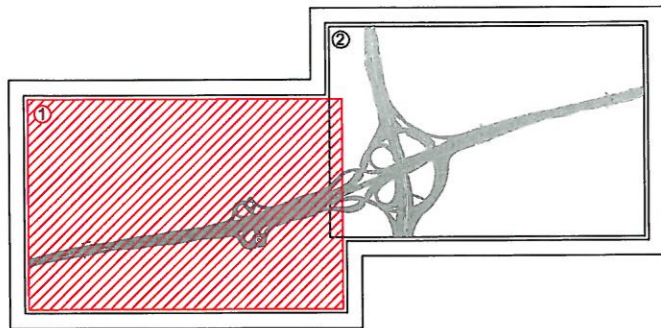
De esta forma se estudian los siguientes casos:

### **7.1. CAPACIDAD DE NIVELES DE SERVICIO EN HORA PUNTA DE ENTRADAS**

#### **Escenario Horizonte Año 2013**

Se adjuntan los resultados obtenidos con la simulación dinámica, para las variables características de:

- Flujo (vh/h)
- Densidad (vh/km.carril)
- Demora media (sg)



FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Grey	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

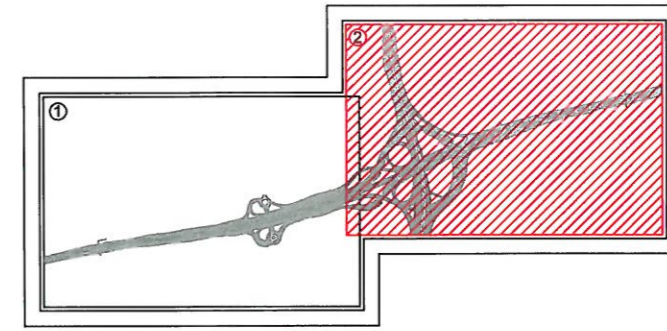
FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Dark Grey	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

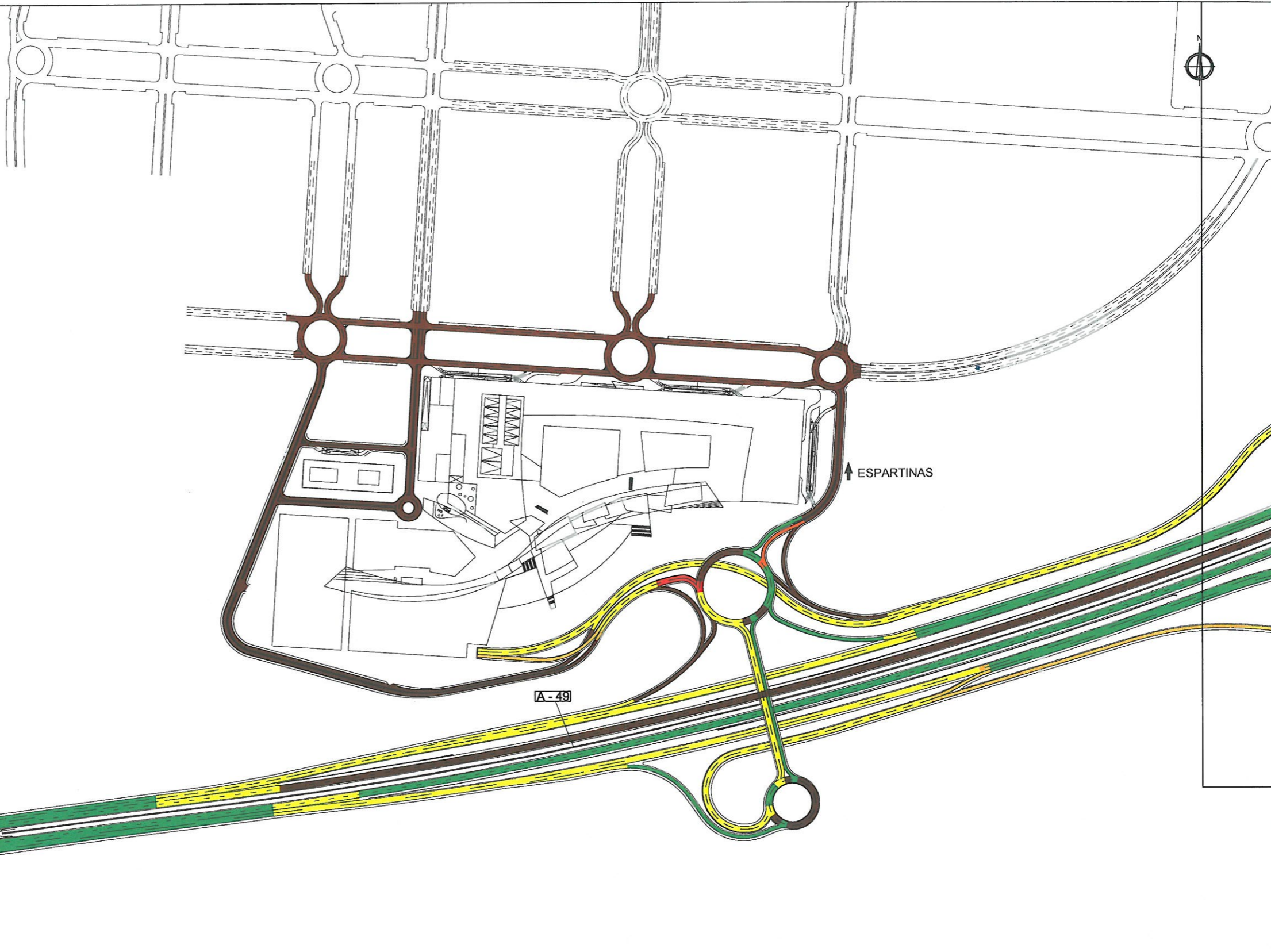
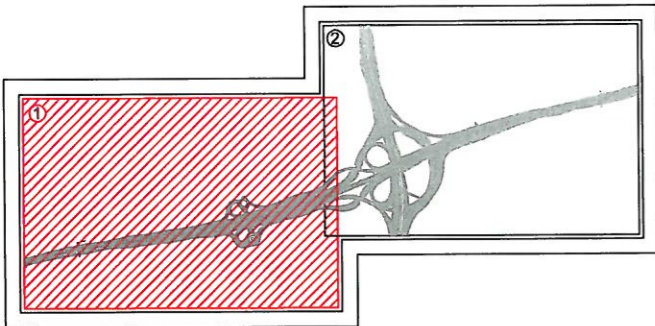
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/s/km)	
Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

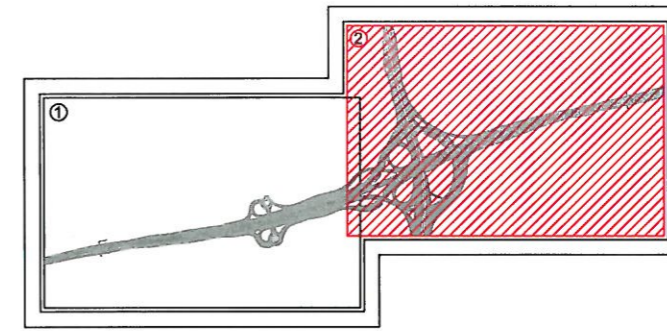
DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
Dark Green	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Light Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

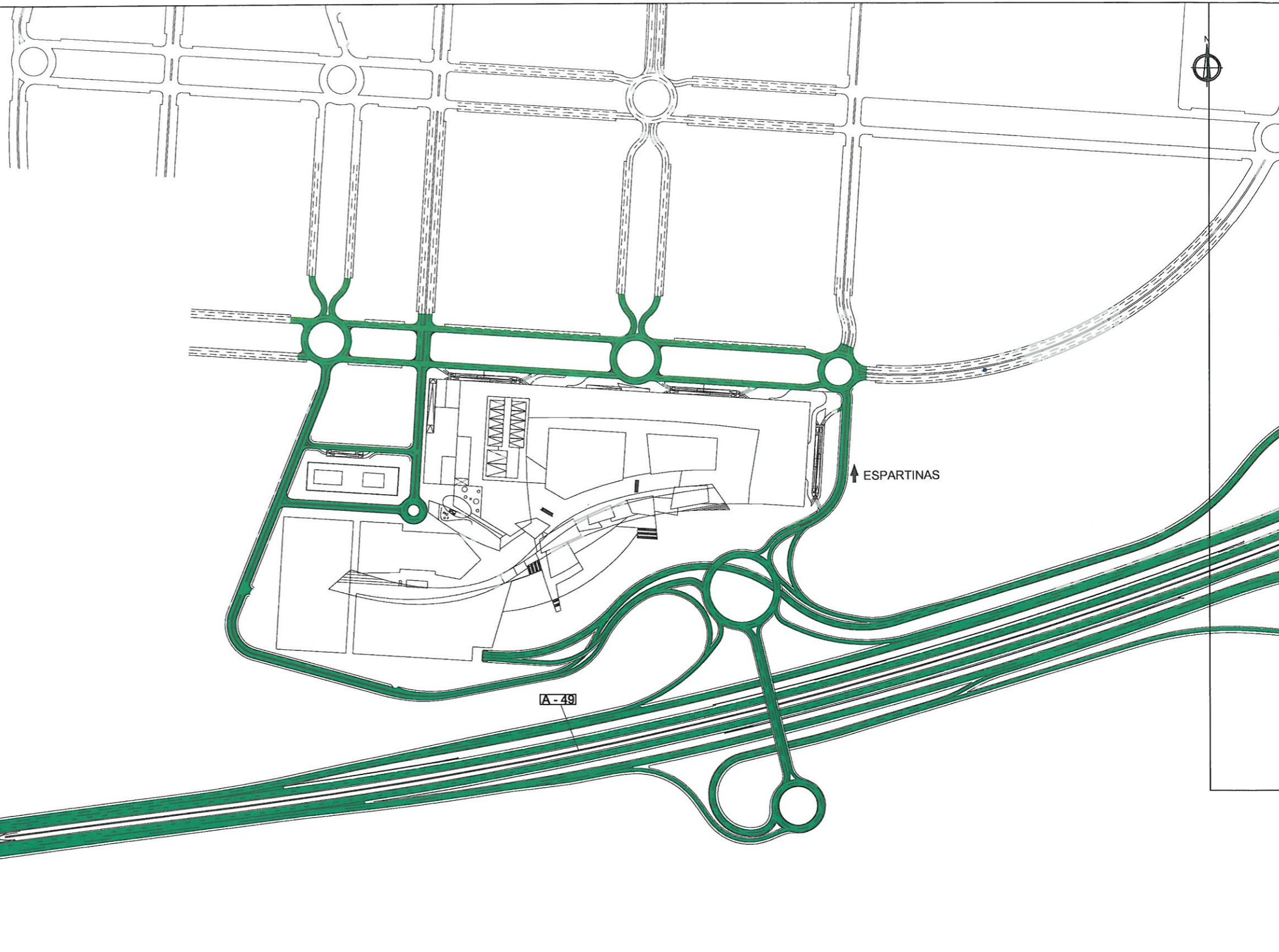
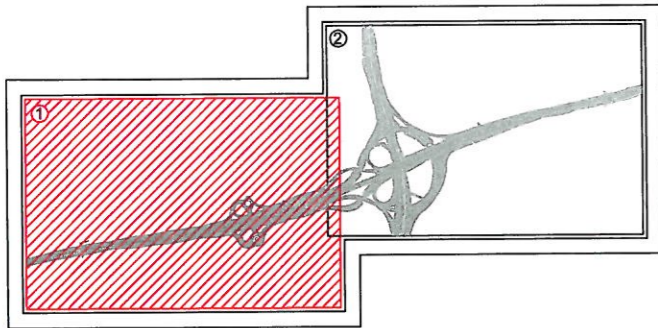
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*[Signature]*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

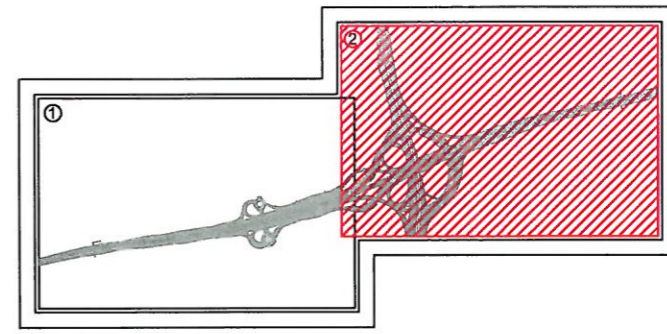
DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNÁNDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

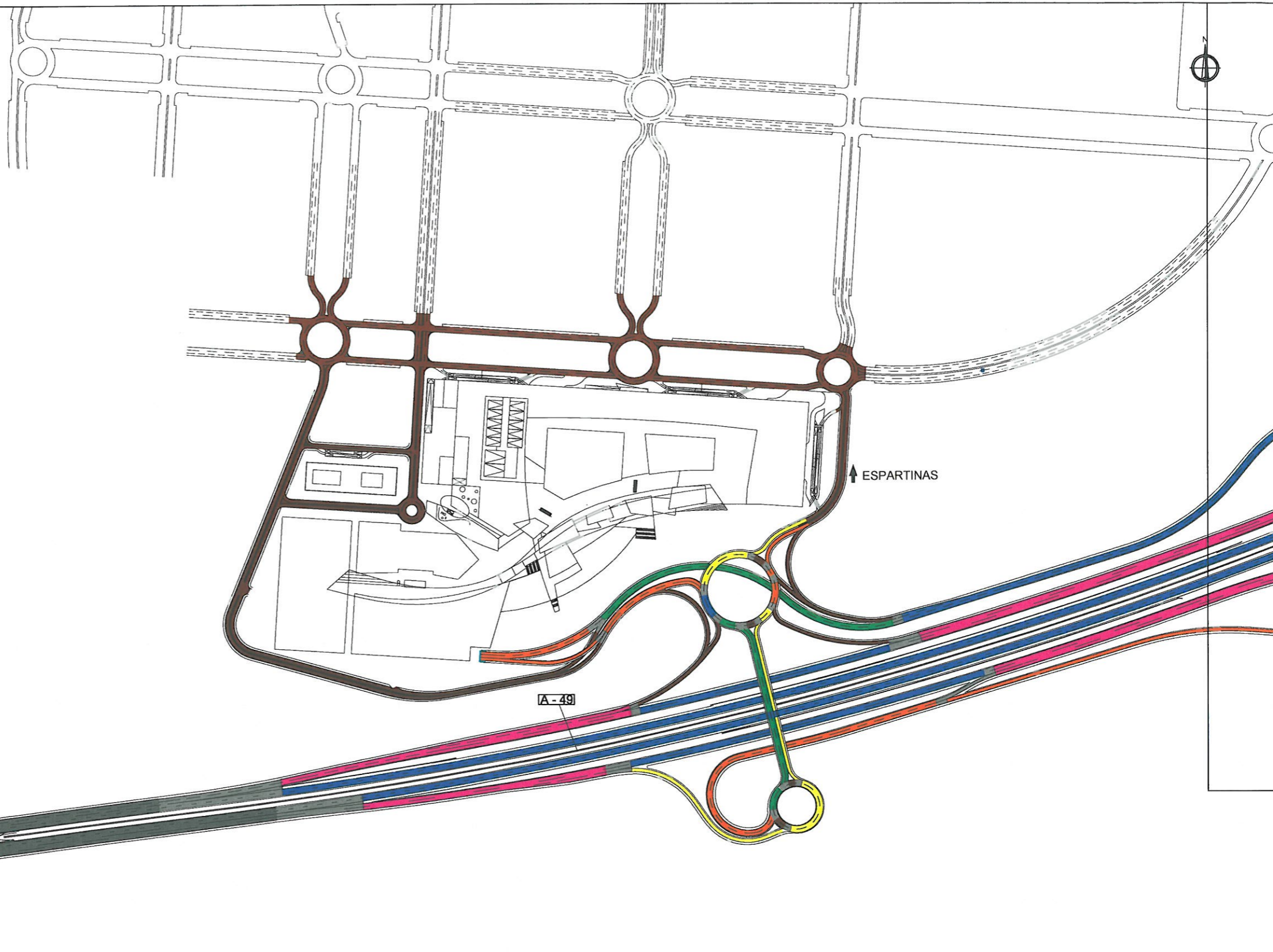
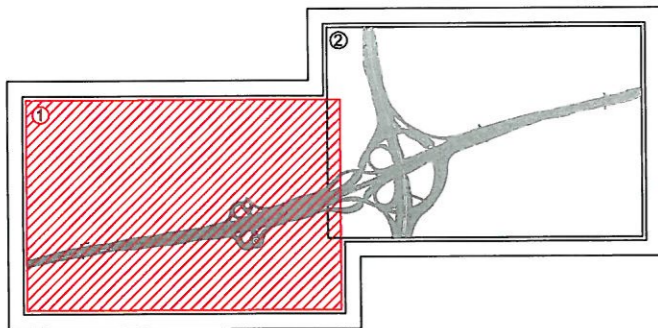
HOJA 2 DE 2



### **Escenario Horizonte Año 2030**

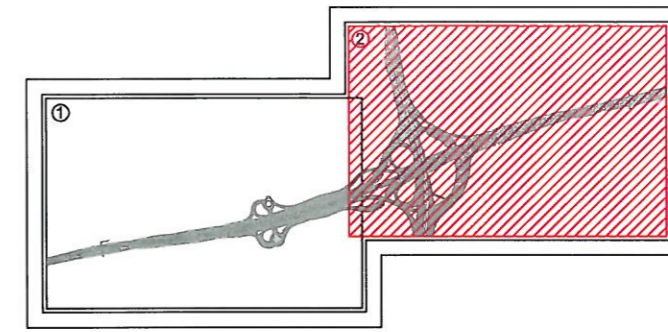
Se adjuntan los resultados obtenidos con la simulación dinámica: para las variables características de:

- Flujo (vh/h)
- Densidad (vh/km.c)
- Demora media (sg)



FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Grey	4500-6000 VH/H

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Dark Grey	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

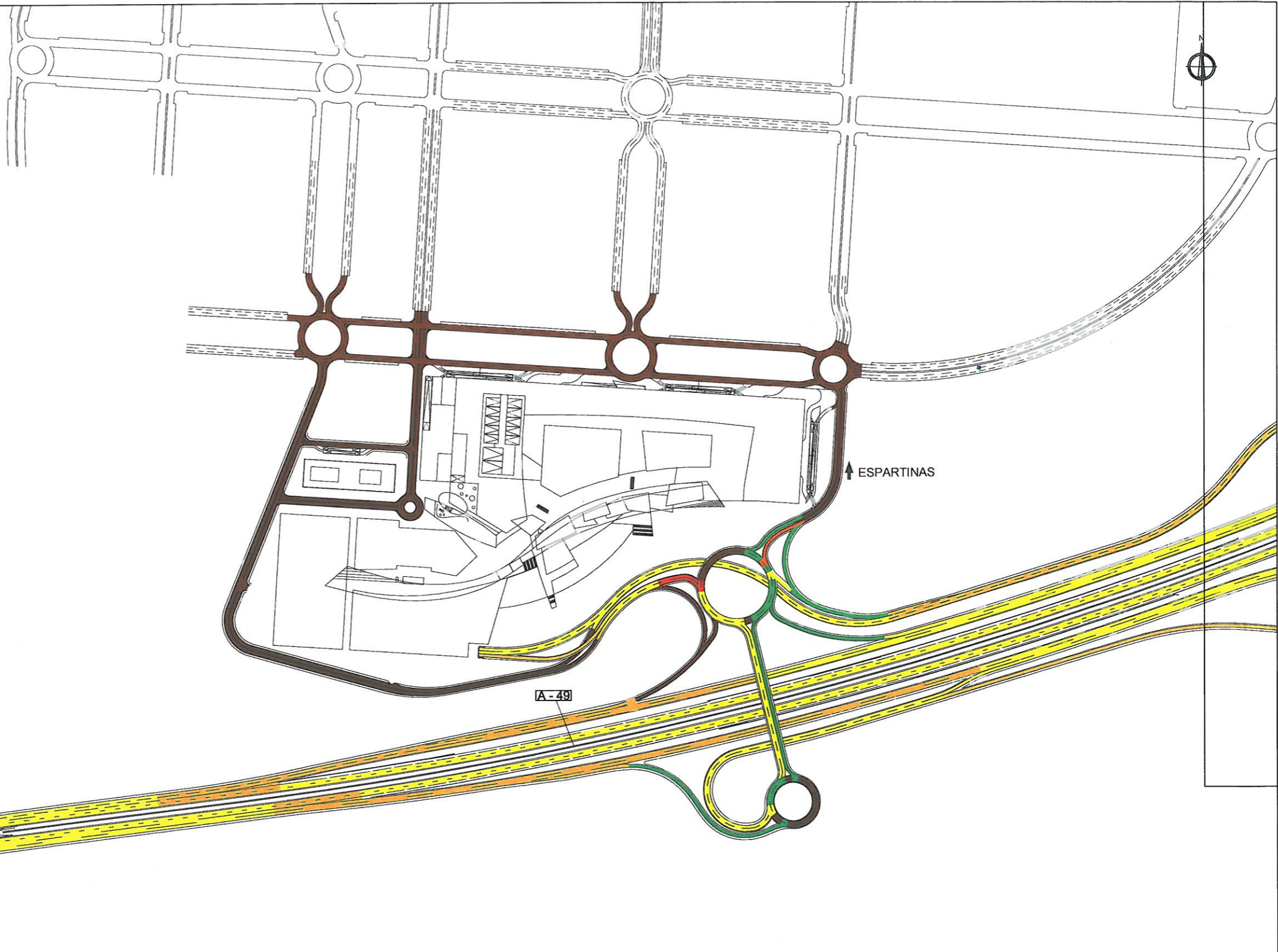
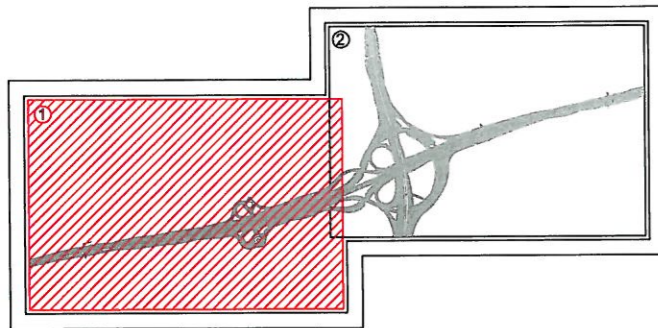
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

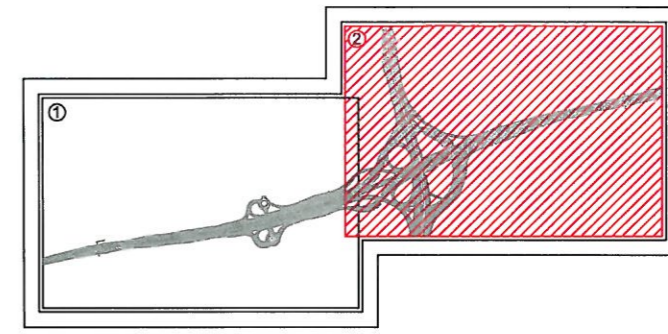
HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/km)

Dark Green	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Light Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN




SEVILLA →

[A - 49]

[SE - 40]

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNÁNDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

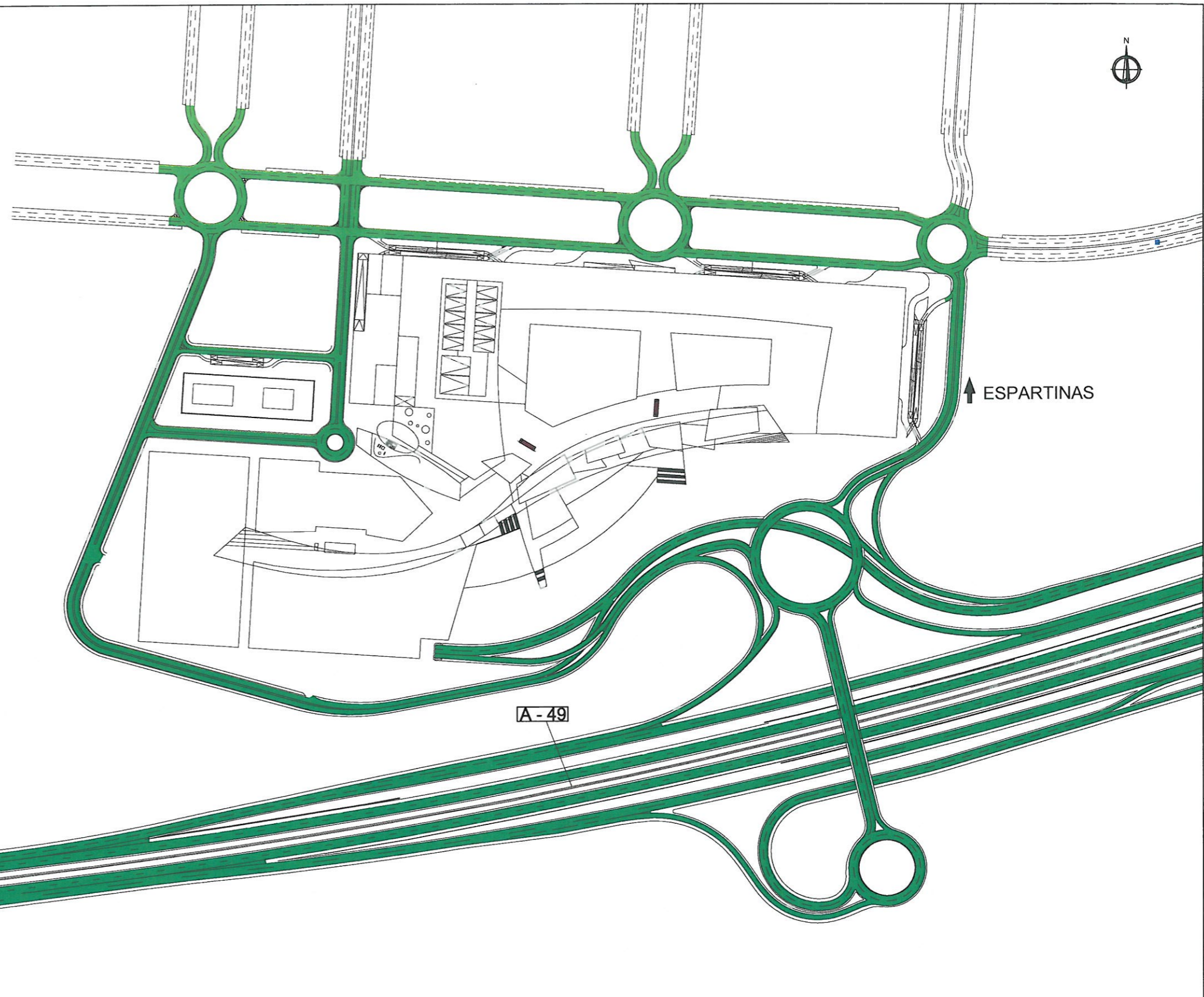
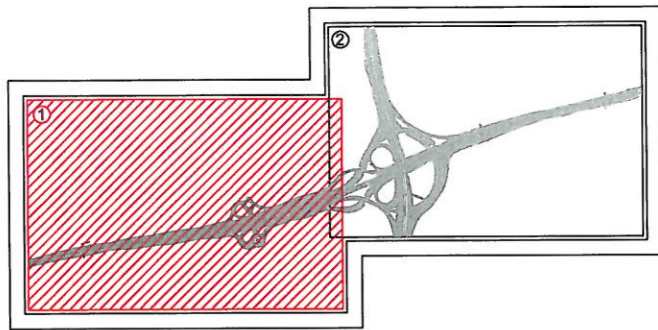
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

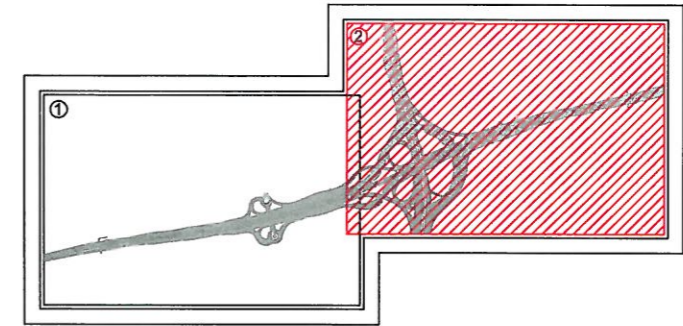
1

HOJA 2 DE 2



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

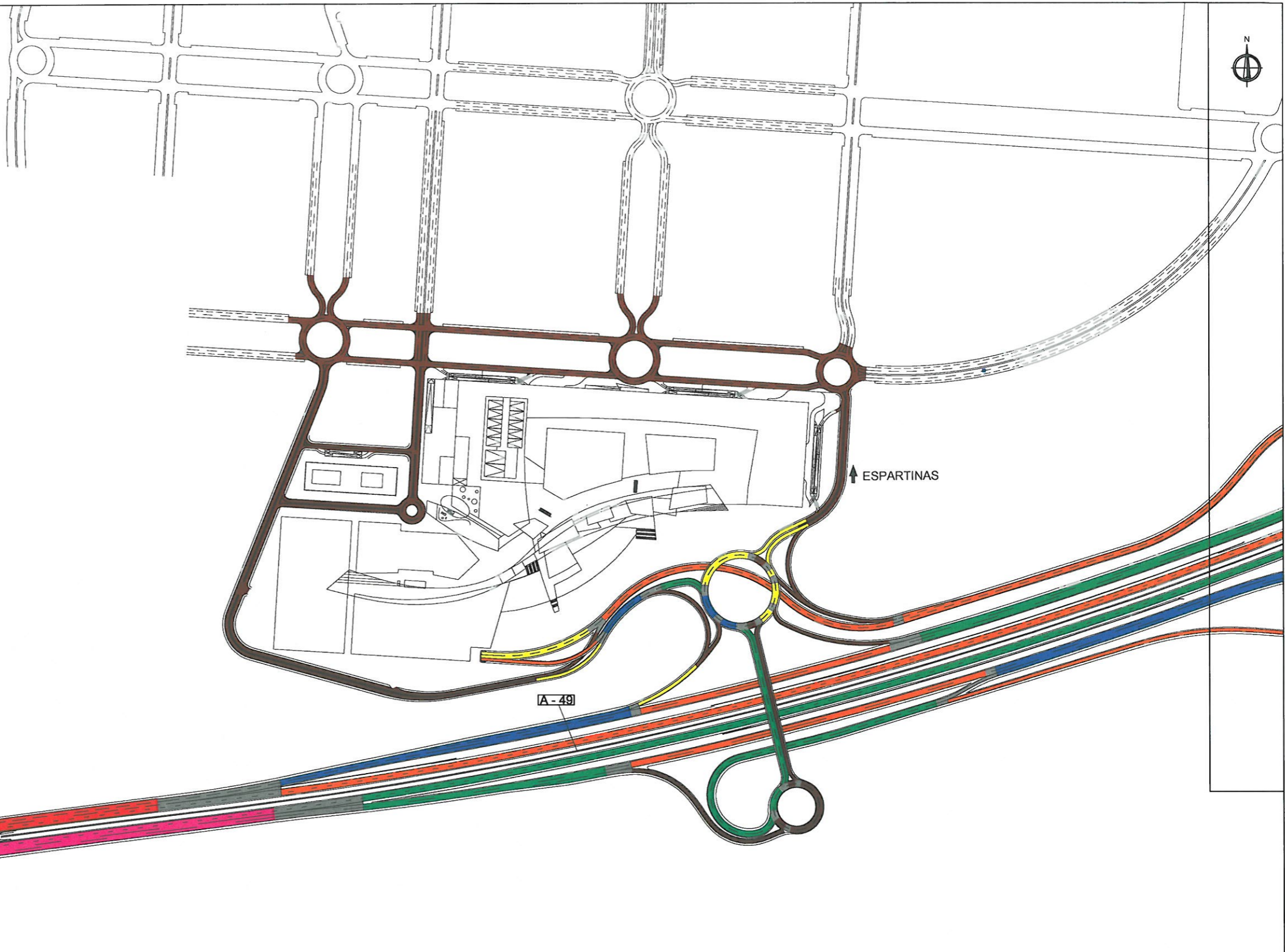
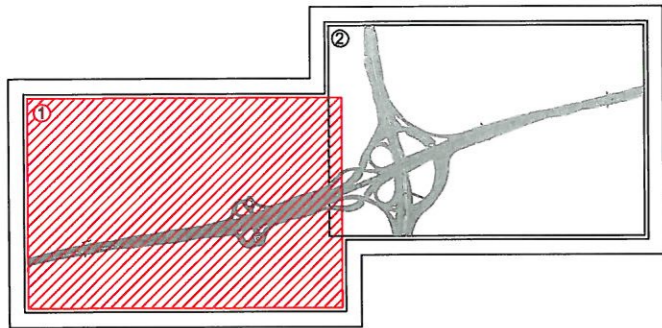
## 7.2. CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO EN HORA PUNTA DE SALIDAS

### Escenario Horizonte Año 2013

Se adjuntan los resultados obtenidos con la simulación dinámica: para las variables características de:

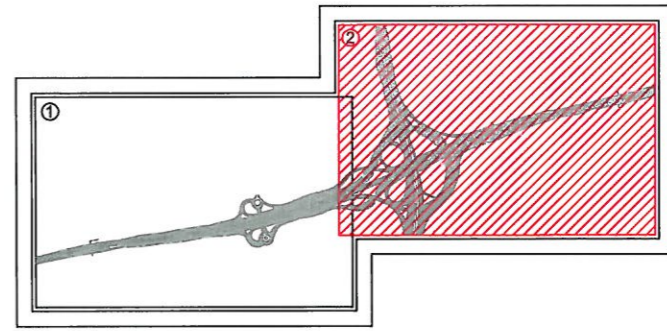
- Flujo (vh/h)
- Densidad (vh/km.c)
- Demora media (sg)





FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Dark Grey	4500-6000 VH/H

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
	≤ 500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

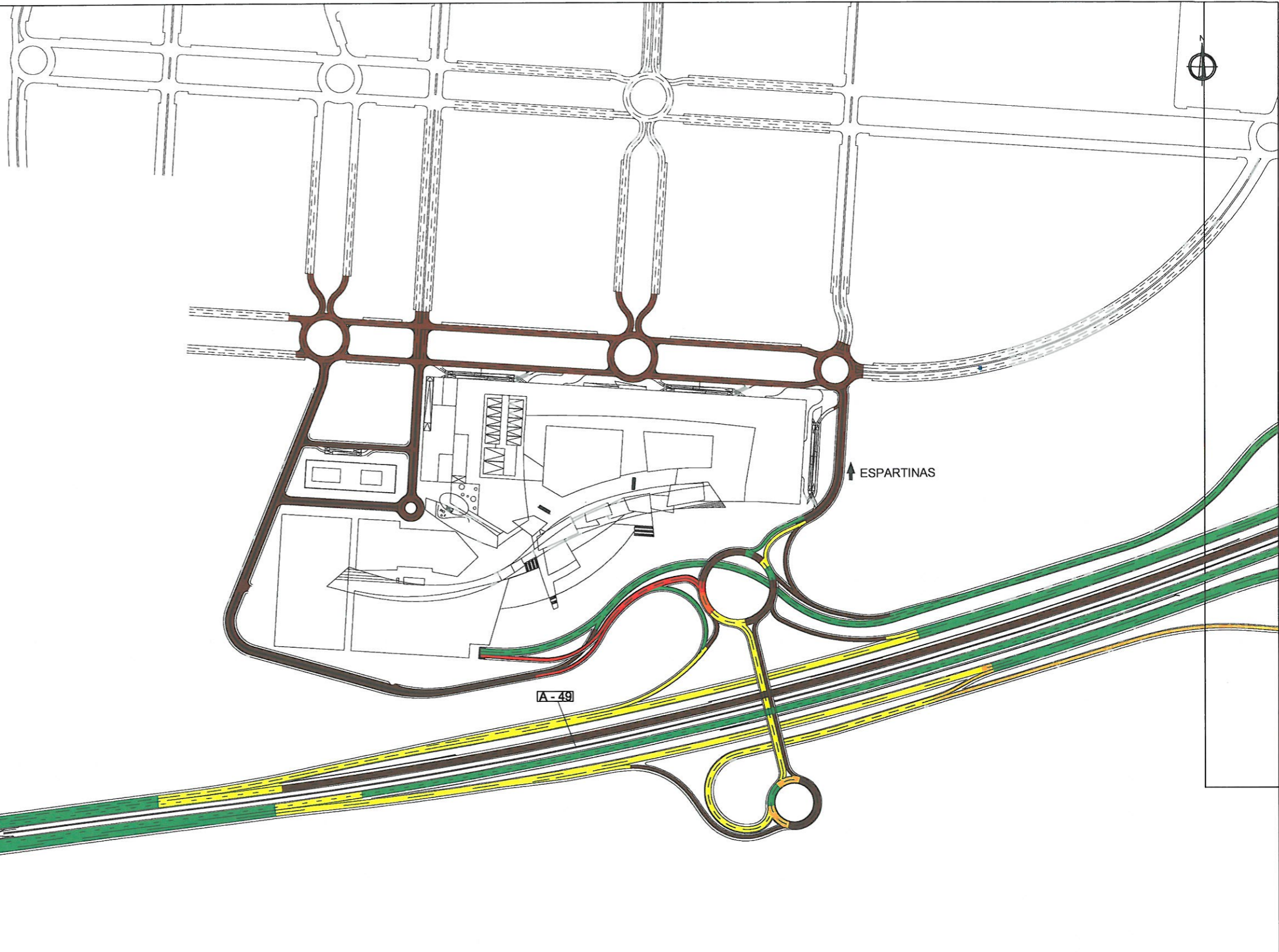
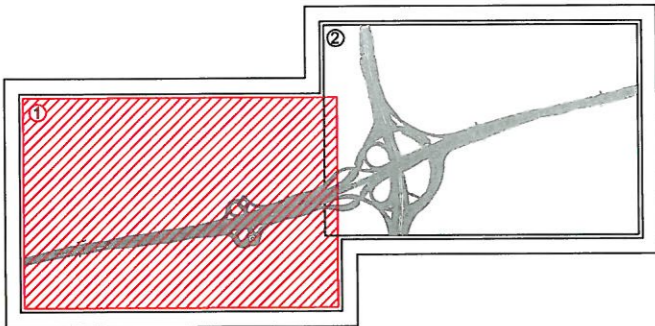
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO HORAPUNTA DE SALIDAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/km)

Dark Green	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

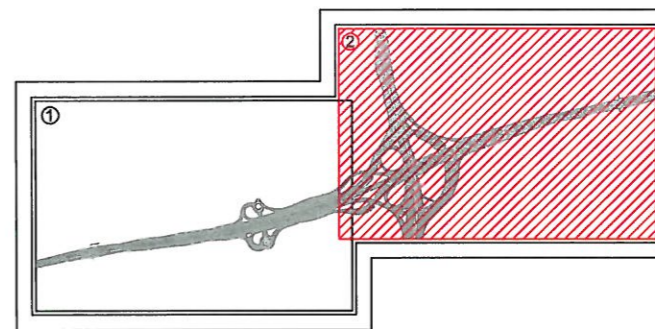
DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN









SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

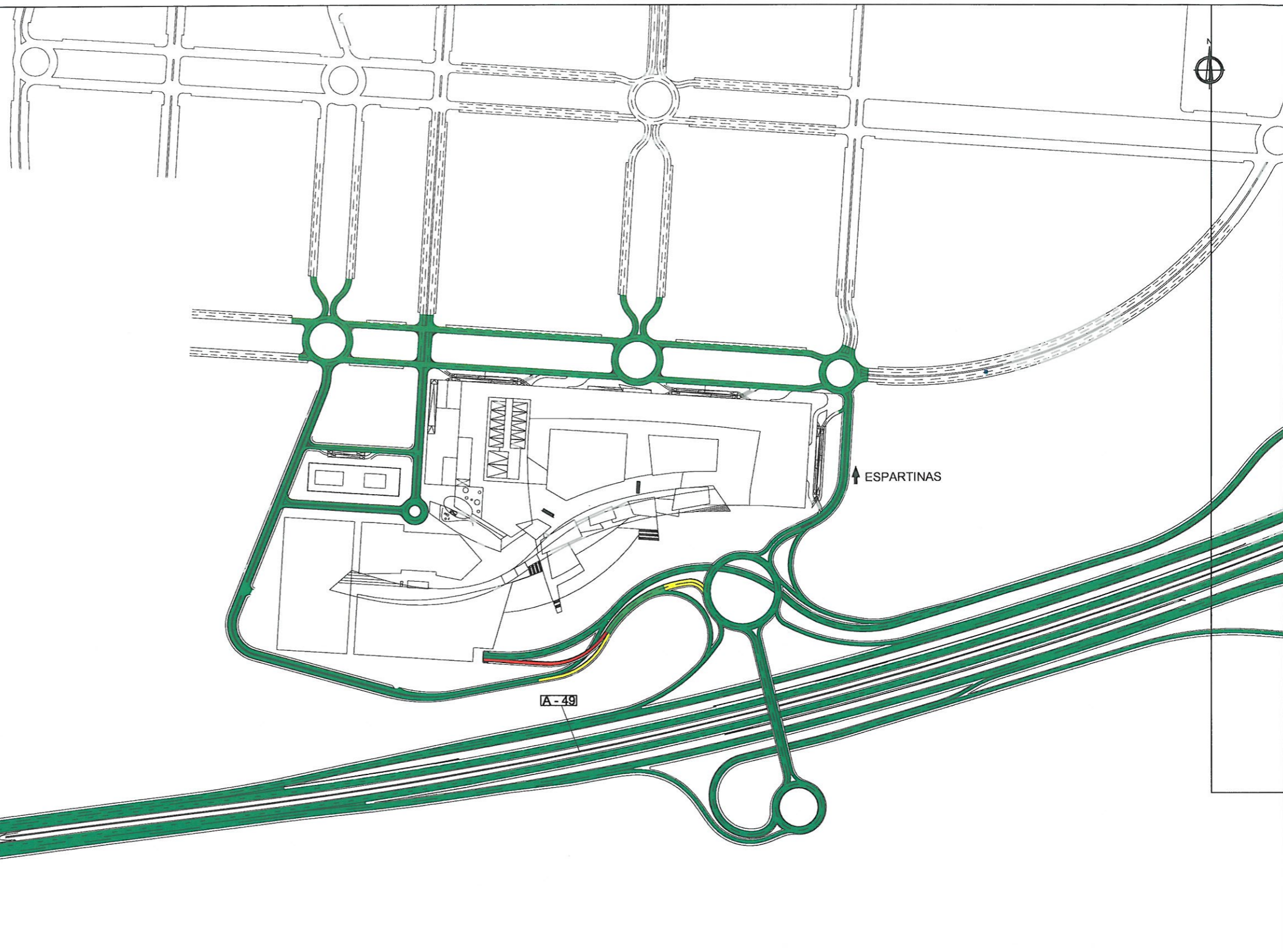
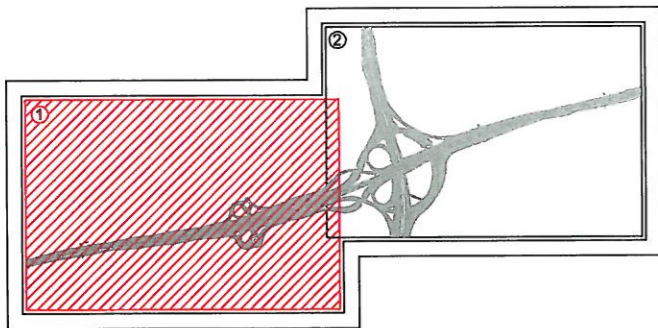
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2

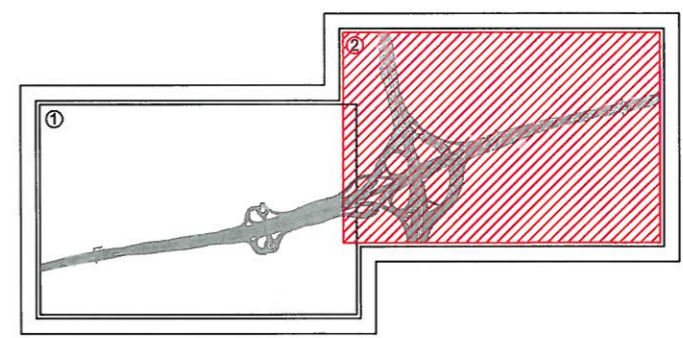
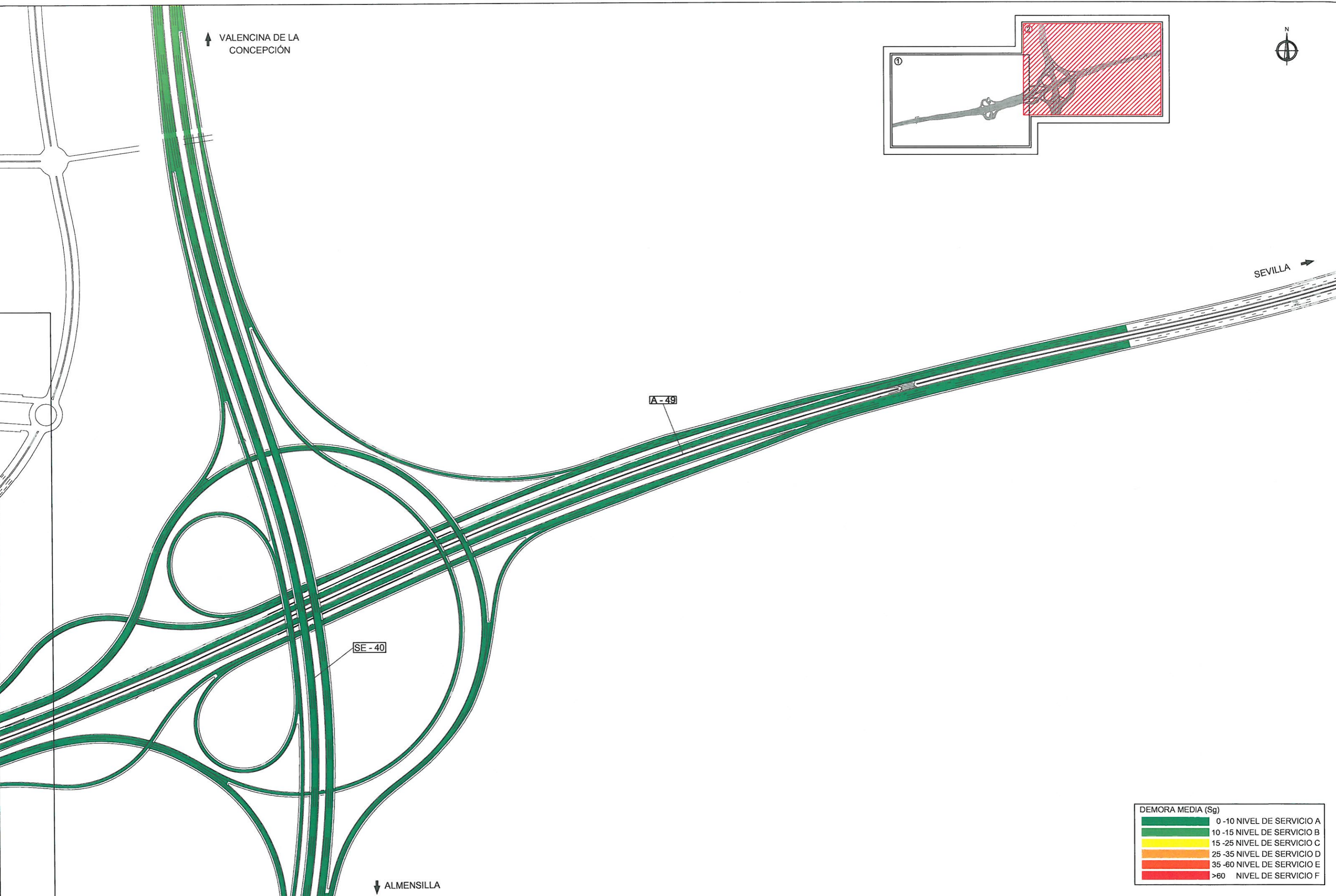


← HUELVA

↑ ESPARTINAS

A-49

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

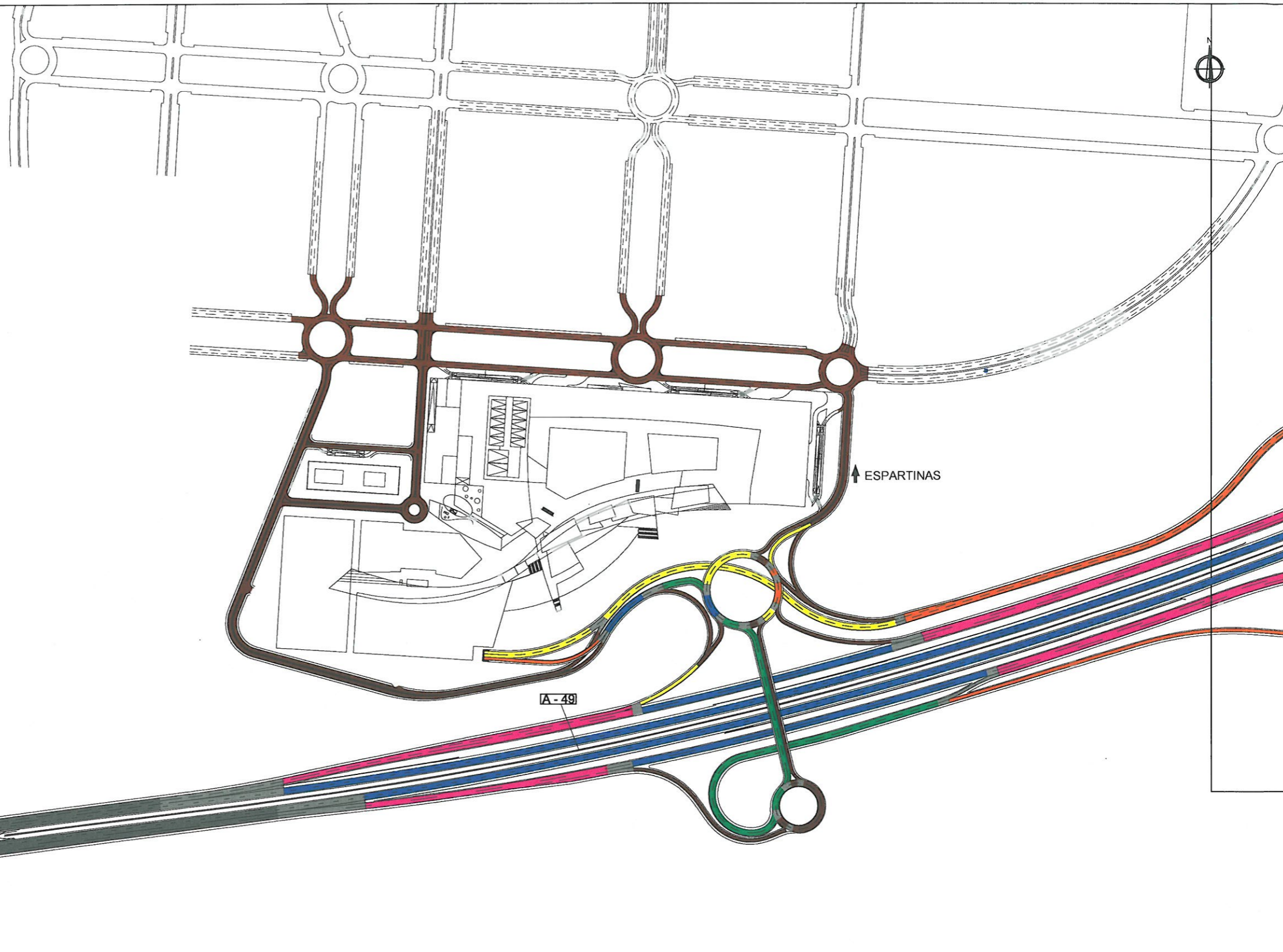
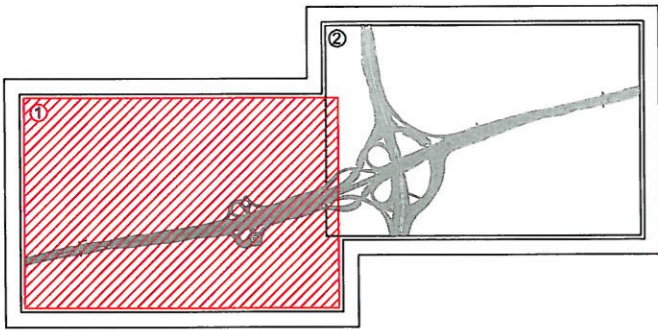


DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

**Escenario Horizonte Año 2030**

Se adjuntan los resultados obtenidos con la simulación dinámica: para las variables características de:

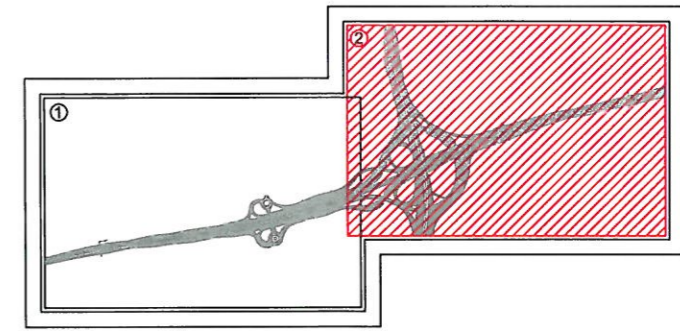
- Flujo (vh/h)
- Densidad (vh/km.c)
- Demora media (sg)



FLUJO (VH/H)	
Black	≤ 500 VH/H
Yellow	500-1000 VH/H
Orange	1000-1500 VH/H
Green	1500-2000 VH/H
Blue	2000-2500 VH/H
Pink	2500-3500 VH/H
Red	3500-4500 VH/H
Grey	4500-6000 VH/H



↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

FLUJO (VH/H)	
≤ 500 VH/H	Yellow
500-1000 VH/H	Orange
1000-1500 VH/H	Green
1500-2000 VH/H	Blue
2000-2500 VH/H	Pink
2500-3500 VH/H	Red
3500-4500 VH/H	Dark Red
4500-6000 VH/H	Black

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

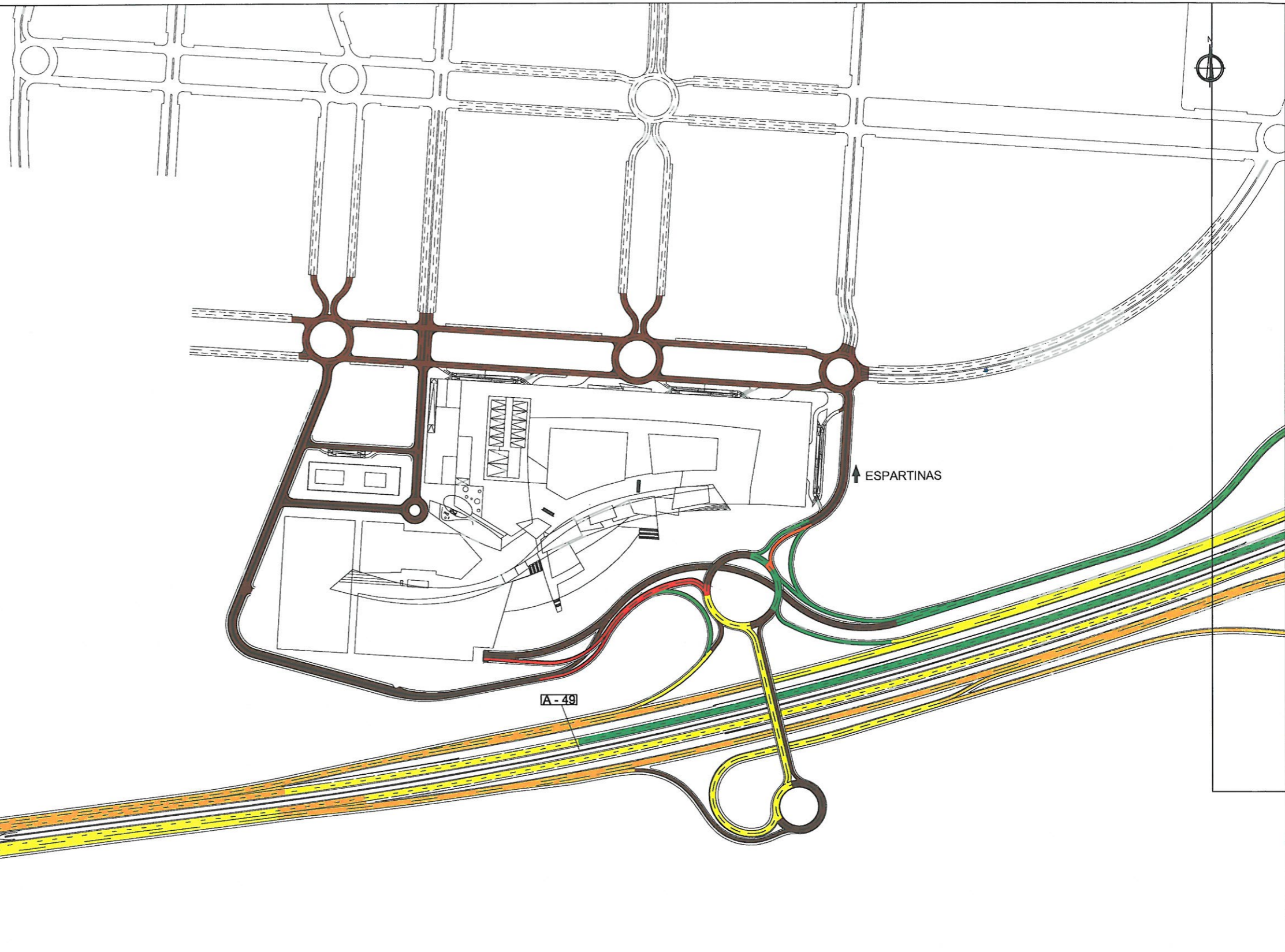
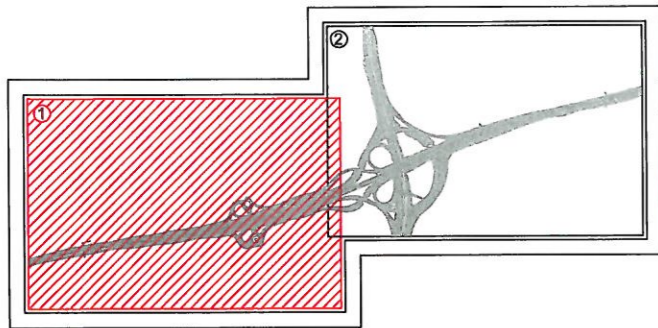
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

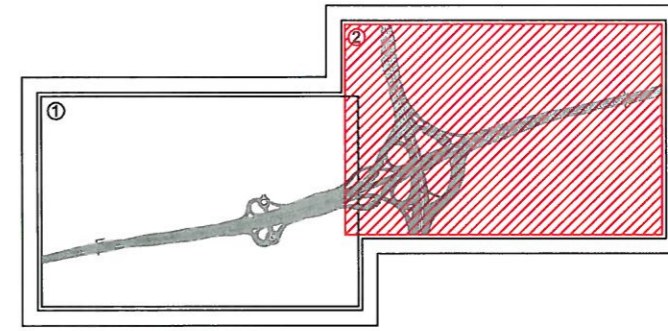
1

HOJA 2 DE 2



AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
≤7	NIVEL DE SERVICIO A
7-11	NIVEL DE SERVICIO B
11-16	NIVEL DE SERVICIO C
16-22	NIVEL DE SERVICIO D
22-28	NIVEL DE SERVICIO E
>28	NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

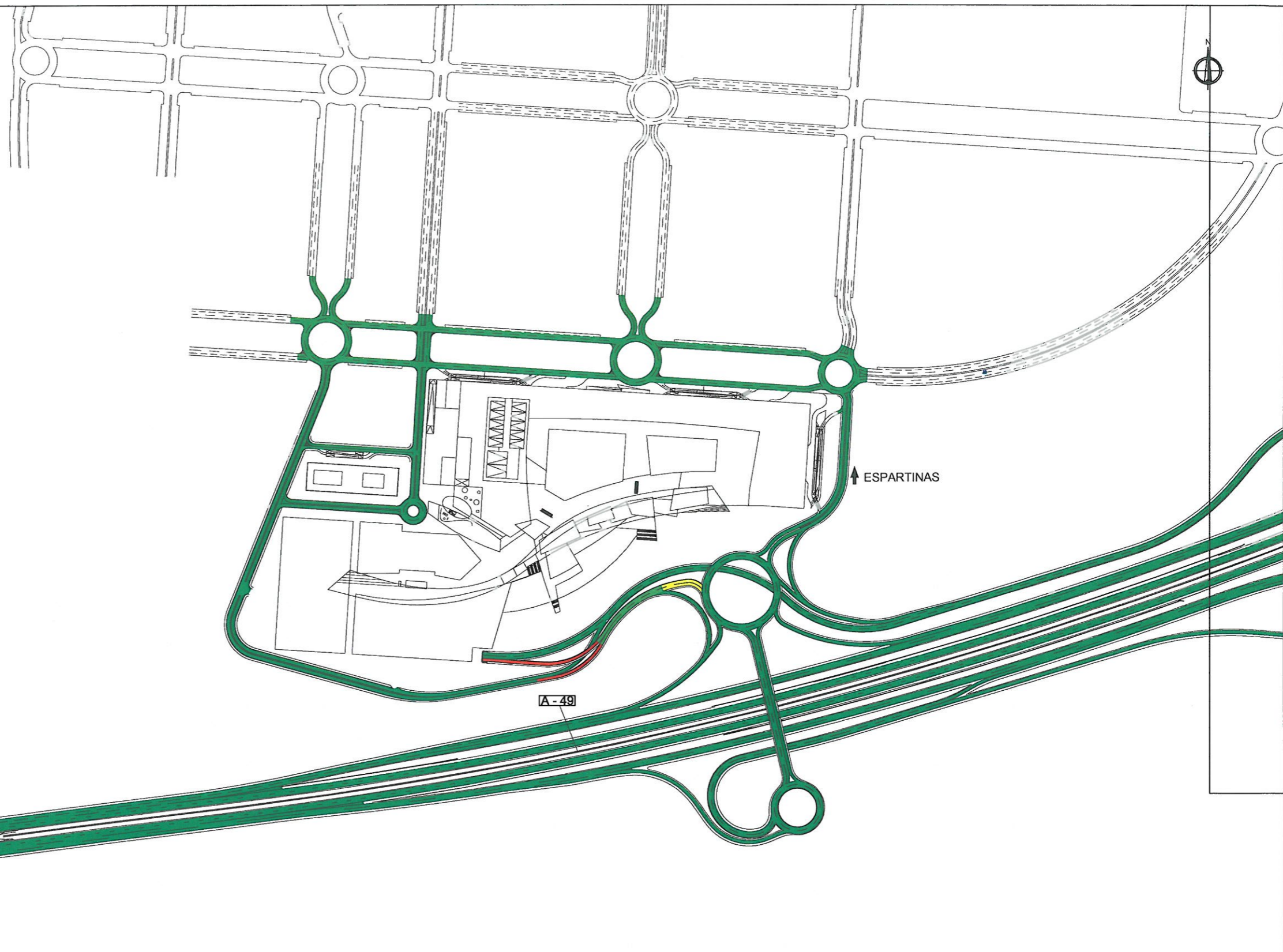
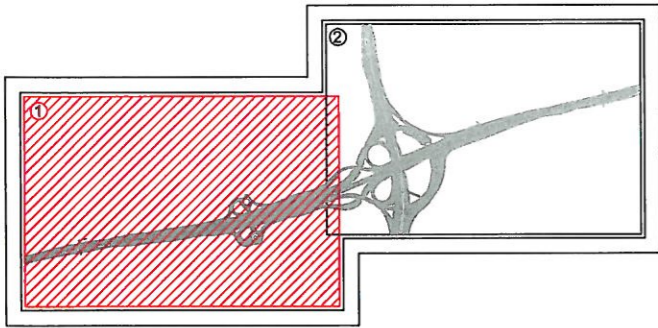
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DENSIDAD (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 2 DE 2



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*[Signature]*  
ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

ABRIL-2009

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

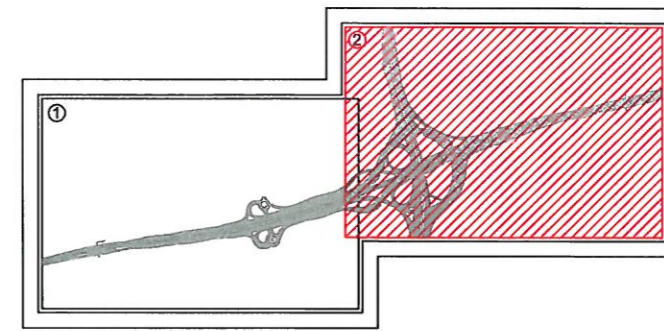
DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

1

HOJA 1 DE 2

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



SEVILLA →

A - 49

SE - 40

↓ ALMENSILLA

DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

## 8. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 8.1. HORA PUNTA DE ENTRADAS

#### Escenario Horizonte Año 2013

En base a los resultados expuestos en el apartado anterior, se observa que el nivel de servicio en el tronco de la A-49 es como máximo el Nivel "C" (Procedencia Sevilla) por lo que es aceptable.

En el tronco de la SE-40 se mantiene el nivel de servicio "A".

En los ramales de entrada se mantiene el nivel de servicio "C".

En el ramal de salida hacia Sevilla en la margen izquierda, el nivel de servicio es el "D".

En el enlace de Espartinas se producen niveles de servicio aceptables con el funcionamiento estudiado.

#### Escenario Horizonte Año 2030

Para este año se produce una disminución de la calidad de la circulación traducida en el aumento a un nivel de servicio "D" en el tronco de la A-49 (Procedencia desde Sevilla) y en el ramal de entrada.

En cuanto al resto de ramales se mantiene el nivel de servicio que en el escenario anterior.

### 8.2. HORA PUNTA DE SALIDAS

#### Escenario Horizonte Año 2013

En los troncos de ambas Autovías (A-49 y SE-40) se mantienen los niveles de servicios (máximo nivel "C" en procedencia de Sevilla).

Se producen problemas de congestión en las salidas del aparcamiento del Parque Comercial que se van laminando paulatinamente y que nunca afectan a los ramales del enlace ni por supuesto al tronco de las autovías.

El ramal de salida hacia Sevilla funciona con un nivel de Servicio "D".

#### Escenario Horizonte Año 2030

Respecto al escenario anterior empeora el tronco de salida de la A-49 en dirección Huelva, alcanzando un nivel de Servicio "D".

El resto de ramales siguen manteniendo el nivel de servicio en su caso más favorable.

**En definitiva se puede concluir que los accesos propuestos permiten garantizar una capacidad viaria suficiente para que la calidad de la circulación sea aceptable, de acuerdo a la normativa vigente, así como la no afectación al nivel de servicio que dispondrá la red viaria existente y/o futura, prevista por la Administración.**

**APÉNDICE Nº 1: Acuerdo de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla**

2. Listado de personas solicitantes cuya solicitud adolece de alguna causa de exclusión de carácter general, que deberán subsanar la exclusión y presentar la documentación específica para esta modalidad de ayuda, debiendo realizar ambas actuaciones, en el plazo que se concede en el apartado segundo de esta parte dispositiva.

Segundo. Conceder un plazo de quince días hábiles, a contar desde el día siguiente al de la publicación de esta resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, para que los interesados presenten la referida documentación, y, en su caso, subsanen la exclusión de carácter general, lo que deberán hacer a través de los Registros Generales de las Consejerías y Organismos Autónomos y sus Delegaciones Provinciales, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

A tales efectos, los listados quedarán expuestos en esta Consejería de Justicia y Administración Pública (Plaza de la Gavidía, núm. 10) y en las Delegaciones Provinciales de Justicia y Administración Pública y su consulta podrá realizarse, a su vez, a través de la web de la Junta de Andalucía [www.junta-deandalucia.es/justiciayadministracionpublica](http://www.junta-deandalucia.es/justiciayadministracionpublica), seleccionando Profesionales Públicos, Administración General, Ayudas de Acción Social, Ayudas sujetas a convocatoria pública y Ayuda de Alquileres, así como de la web del empleado público [www.juntadeandalucia.es/justiciayadministracionpublica/empleado-publico](http://www.juntadeandalucia.es/justiciayadministracionpublica/empleado-publico).

Sevilla, 13 de noviembre de 2006.- El Director General, Javier de la Cruz Ríos.

#### CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPRESA

*RESOLUCIÓN de 30 de octubre de 2006, de la Dirección General de Economía Social y Emprendedores, por la que se hace pública la relación de subvenciones concedidas al amparo de la Orden que se cita.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 109 de la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, esta Dirección General ha resuelto dar publicidad a la relación de expedientes subvencionados con cargo al Programa Presupuestario 72A y al amparo de la Orden de 29 de marzo del 2001 por la que se regula el Programa Andaluz para el Fomento de la Economía Social.

Medida: Estudios y Difusión de la Economía Social

Núm. expediente: ED.0009.AN/06.  
Beneficiario: CEPES.  
Municipio y provincia: Sevilla.  
Subvención: 500.000 €.

Sevilla, 30 de octubre de 2006.- La Directora General, Ana Barbeito Carrasco.

#### CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

*DECRETO 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.*

La Aglomeración Urbana de Sevilla constituye un ámbito en el que las vinculaciones funcionales entre los municipios muestran un elevado grado de madurez fruto de la consoli-

dación de las relaciones metropolitanas, lo que permite hablar de un espacio que se conforma como un mercado unitario de trabajo, suelo y vivienda. Los análisis recientes, especialmente los que se derivan del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, ponen de manifiesto cómo esta aglomeración urbana ha extendido su radio de influencia abarcando, junto a la ciudad de Sevilla y la primera corona metropolitana, a una segunda corona de municipios en los que, con mayor o menor intensidad, se producen relaciones y vinculaciones metropolitanas.

En el contexto de la ordenación del territorio a escala regional, recogida en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 129/2006, de 27 de junio, la Aglomeración Urbana de Sevilla se configura como un centro regional que ha de desempeñar una serie de funciones de gran relevancia para la articulación del conjunto del territorio de Andalucía. En este sentido, los sistemas de transportes y comunicaciones y el resto de infraestructuras que conectan el área de Sevilla con el resto de Andalucía y con el exterior, constituyen elementos esenciales para el desempeño de tales funciones y para lograr una adecuada integración de este ámbito metropolitano en el conjunto de la Comunidad Autónoma.

Pero, además, para favorecer el adecuado desarrollo territorial de la aglomeración urbana de Sevilla es indispensable reformular, de acuerdo a las nuevas orientaciones de la ordenación del territorio, la estructura interna de este espacio metropolitano. La movilidad, como expresión más evidente de la complejidad alcanzada por las relaciones metropolitanas es uno de los aspectos esenciales que deben ser abordados. En este sentido, el ya mencionado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla constituye la herramienta fundamental para desarrollar las infraestructuras y servicios de transporte que permitan garantizar la accesibilidad de la población al conjunto de bienes y servicios del ámbito metropolitano. Por ello, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla coordinará sus contenidos con las determinaciones recogidas en dicho Plan de Transporte.

Por otra parte, la necesidad de que los desarrollos urbanos e infraestructurales se realicen de manera compatible con el respeto a las características y condicionantes del medio físico y natural del ámbito metropolitano exigen que, desde la ordenación del territorio, se establezcan las condiciones en que tales desarrollos han de realizarse, identificando aquellos espacios y recursos que han de ser preservados de los procesos de ocupación en atención a sus valores naturales, ambientales, culturales y paisajísticos, así como a los riesgos naturales, a la vez que se propone una red de espacios de uso público de escala metropolitana.

Así mismo, el conjunto del ámbito metropolitano debe dotarse de los sistemas y redes de infraestructuras y servicios en materia de energía, telecomunicaciones, agua y gestión de residuos, que posibiliten su adecuada distribución en el territorio metropolitano, a la vez que favorezcan un uso sostenible de los recursos naturales.

La ordenación del territorio del ámbito metropolitano debe posibilitar, además, un crecimiento ordenado de los diferentes usos y actividades, tanto residenciales como productivos, de acuerdo a unos criterios básicos referidos al sistema de poblamiento y a sus tendencias de evolución física y demográfica en el futuro.

A tal fin, de acuerdo con la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, procede la formulación de un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de los previstos en el Capítulo II del Título I de dicha Ley, para cuya elaboración se requiere la cooperación de todas las Administraciones implicadas. Con carácter previo se ha dado cumplimiento al trámite de audiencia a las Corporaciones Locales afectadas previsto en el artículo 13.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, con el

nocimiento así mismo por parte de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla.

Asimismo el Plan será sometido a evaluación ambiental conforme a los contenidos y procedimientos previstos en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En virtud de lo expuesto, a propuesta de la Consejera de Obras Públicas y Transportes, de conformidad con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión del día 7 de noviembre de 2006,

#### D I S P O N G O

##### Artículo 1. Formulación.

Se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, cuya elaboración se realizará en la forma prevista en el Capítulo II del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y por las disposiciones establecidas en el presente Decreto.

##### Artículo 2. Ámbito territorial.

1. El ámbito territorial del Plan comprenderá los términos municipales completos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, La Algaba, Almensilla, Aznalcázar, Aznalcollar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Carrión de los Cespedes, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Castilleja del Campo, Coria del Río, Dos Hermanas, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Huévar del Aljarafe, Isla Mayor, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Los Palacios y Villafranca, Palomares del Río, Pilas, La Puebla del Río, La Rinconada, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Utrera, Valencina de la Concepción, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Aliskal y El Viso del Alcor.

2. El ámbito territorial del Plan podrá ser modificado como consecuencia de los estudios realizados durante el proceso de redacción, previo informe de la Comisión de Redacción.

##### Artículo 3. Objetivos generales.

Las determinaciones que conformen el contenido del Plan habrán de orientarse, dentro del marco establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, a la consecución de los siguientes objetivos generales:

- Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.

f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.

g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estas sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

##### Artículo 4. Contenido.

De conformidad con el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan contendrá:

- Los objetivos territoriales específicos y las estrategias para su consecución.
- El esquema de articulación territorial, que incluya la jerarquía, funcionalidad y accesibilidad del sistema de asentamientos, las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de carácter supramunicipal.
- La indicación de las zonas para la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural.
- La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio.
- Los criterios y medidas que se deban adoptar por las Administraciones Públicas para las zonas definidas en los párrafos anteriores.
- Las determinaciones de los Planes Urbanísticos y de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio que deban adaptarse por ser contrarias a las contenidas en el Plan, justificando las alteraciones propuestas para los mismos.
- Las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del Plan.
- La naturaleza de las determinaciones del Plan, distinguiendo entre ellas las que tienen carácter de Normas, Directrices o Recomendaciones, todo ello de acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero.
- Las determinaciones cuya alteración hará necesaria la revisión del Plan.
- El Informe de sostenibilidad ambiental previsto en el artículo 8 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, con el alcance a que se refiere el artículo 9 de la citada Ley.
- Los demás aspectos que se consideren necesarios incluir para la consecución de los objetivos propuestos.

##### Artículo 5. Composición y funciones de la Comisión de Redacción.

1. Se constituye una Comisión de Redacción, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en todo lo no previsto por el presente Decreto, que estará presidida por la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

- Titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que desempeñará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.
- Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Sevilla.
- Titular de la Dirección General de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Una en representación de cada una de las siguientes Direcciones Generales: Urbanismo, Arquitectura y Vivienda, Transportes, y Carreteras, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, designada por su titular.



**APÉNDICE Nº 2: Evolución del tráfico en la Red Estatal. Accesos a Sevilla**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación	41-9225-2 (Secundaria)	Nombre	EL ALAMILLO
Calzada 1	CORDOBA ASC	Denominación antigua	
Calzada 2	MERIDA DESC	Denominación nueva	
		Carretera	SE-30
		P.K.	21,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO							FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	%	Hº días	%				
2004	65673	510	58597	446	6120	6566	09.99	13.97	2.00	15.48	16.44	2.03	2.89	12	100.00			
2003	57619	500	50738	383	5998	6381	11.07	13.18	8.22	12.02	20.06	24.07	23.83	12	100.00			
2002	50908	462	45293	319	4834	5153	10.12	-13.05	272.58	-6.17	-24.76	-50.32	-49.26	12	100.00			
2001	58552	124	48272	424	9732	10156	17.34	201.34	77.14	191.53	173.54	267.66	262.45	1	100.00	41-9225-	NC	
2000	19430	70	16558	155	2647	2802	14.42	-56.91	0.00	-55.66	0.00	-65.83	-63.83	1	100.00	41-9225-	NC	
1999	45094	0	37346	0	7748	7748	17.18	52.86	0.00	45.53	0.00	101.82	101.82	1	100.00	41-9225-		
1998	29500	0	25661	0	3839	3839	13.01	3.15	0.00	3.20	0.00	2.78	2.78	0	000.00	41-9225-		
1997	28599	0	24864	0	3735	3735	13.05	6.01	0.00	4.28	0.00	19.17	19.17	0	000.00	41-9225-		
1996	26976	0	23842	0	3134	3134	11.61	-6.97	0.00	-5.47	0.00	-17.02	-17.02	1	100.00	41-9225-		
1995	29000	0	25223	0	3777	3777	13.02	1.75	0.00	0.46	0.00	11.28	11.28	1	100.00	41-9225-		
1994	28500	0	25106	0	3394	3394	11.90	-1.42	0.00	-1.63	0.00	0.17	0.17	1	100.00	41-9225-		
1993	28911	0	25523	0	3388	3388	11.71	95.94	0.00	96.95	0.00	88.64	88.64	1	100.00	41-9225-		
1992	14755	0	12959	0	1796	1796	12.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9225-		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00			
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00			
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00			
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00			

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

**Estación**     **Nombre**   
**Calzada 1**   
**Calzada 2**     **Denominación antigua**    **Denominación nueva**  
**Carretera**   
**P.K.**

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Pesados	Hº días	%			
2004	125232	120	108743	548	15821	16389	13.07	7.82	-39.39	7.77	-12.87	9.70	8.76	12	100.00		
2003	116142	198	100894	629	14421	15050	12.95	5.87	35.61	5.05	43.60	10.34	11.42	12	100.00		
2002	109695	146	96042	438	13069	13507	12.31	4.38	0.00	2.93	0.00	10.91	14.63	12	100.00		
2001	105086	0	93303	0	11783	11783	11.21	4.66	-100.00	6.78	-100.00	3.40	-0.70	12	100.00		
2000	100399	1160	87372	472	11395	11867	11.81	9.93	0.00	8.04	0.00	8.87	13.38	12	100.00		
1999	91329	0	80863	0	10466	10466	11.45	18.61	0.00	39.07	0.00	-44.48	-44.48	12	100.00		
1998	76999	0	58145	0	18854	18854	24.48	1.31	0.00	11.80	0.00	-21.41	-21.41	0	000.00	41-9219-	
1997	75999	0	52007	0	23992	23992	31.56	2.17	0.00	-2.42	0.00	13.80	13.80	0	000.00	41-9219-	
1996	74384	0	53302	0	21082	21082	28.34	7.80	0.00	6.45	0.00	11.37	11.37	1	100.00	41-9219-	
1995	68999	0	50071	0	18928	18928	27.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9219-	
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9219-	
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	0	000.00	41-9219-	
1992	68843	486	47281	607	20469	21076	30.61	63.19	60.92	67.54	61.86	54.05	54.26	1	100.00	41-9219-	
1991	42184	302	28220	375	13287	13662	32.38	-7.07	0.00	-7.96	0.00	-9.82	-7.28	1	100.00	41-9219-	
1990	45397	0	30662	0	14735	14735	32.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9219-	
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9220-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	PADRE PIO
<b>Calzada 1</b>	CADIZ ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MADRID DESC	<b>Carretera</b>	N-4
		<b>P.K.</b>	540,60

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%			
2004	112425	803	97831	701	13090	13791	12.26	8.24	3.74	8.53	18.01	5.98	6.53	11	091.66		
2003	103859	774	90140	594	12351	12945	12.46	12.89	8.40	11.78	20.24	21.64	21.58	12	100.00		
2002	91999	714	80638	494	10153	10647	11.57	-12.71	224.54	-7.20	-35.00	-42.04	-41.75	12	100.00		
2001	105396	220	86896	760	17520	18280	17.34	36.13	-75.28	28.95	108.79	99.52	99.89	1	100.00	41-9220-	NC
2000	77418	890	67383	364	8781	9145	11.81	2.97	0.00	-6.01	0.00	152.25	162.71	1	100.00	41-9220-	NC
1999	75180	0	71699	0	3481	3481	04.63	2.98	0.00	2.78	0.00	7.37	7.37	0	000.00	41-9220-	
1998	72999	0	69757	0	3242	3242	04.44	1.38	0.00	1.97	0.00	-9.84	-9.84	0	000.00	41-9220-	NC
1997	72000	0	68404	0	3596	3596	04.99	5.24	0.00	3.25	0.00	65.86	65.86	0	000.00	41-9220-	NC
1996	68414	0	66246	0	2168	2168	03.16	0.61	0.00	1.24	0.00	-15.57	-15.57	1	100.00	41-9220-	
1995	67999	0	65431	0	2568	2568	03.77	1.49	-100.00	10.71	-100.00	-56.82	-60.07	1	100.00	41-9220-	
1994	66998	1466	59100	484	5948	6432	09.60	1.28	5.61	13.71	-46.34	-49.95	-49.69	1	100.00	41-9220-	
1993	66149	1388	51974	902	11885	12787	19.33	-0.90	53.70	-10.33	53.92	62.85	62.18	1	100.00	41-9220-	
1992	66750	903	57963	586	7298	7884	11.81	65.64	45.88	63.49	-33.33	118.17	86.64	1	100.00	41-9220-	
1991	40296	619	35453	879	3345	4224	10.48	33.70	-22.33	30.33	33.99	125.55	97.47	1	100.00	41-9220-	
1990	30138	797	27202	656	1483	2139	07.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9220-	
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación	41-9019-2 (Secundaria)	Nombre	PINEDA
Calzada 1	CADIZ ASC	Denominación antigua	Denominación nueva
Calzada 2	MADRID DESC	Carretera	N-4
		P.K.	542,50

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%			
2004	130099	954	111064	835	17246	18081	13.89	8.70	5.76	8.39	20.66	10.40	10.83	12	100.00		
2003	119678	902	102463	692	15621	16313	13.63	6.25	1.92	5.87	13.07	8.77	8.94	12	100.00		
2002	112635	885	96777	612	14361	14973	13.29	617.10	0.00	600.16	0.00	661.85	694.32	12	100.00		
2001	15707	0	13822	0	1885	1885	12.00	1.35	0.00	2.52	0.00	-6.45	-6.45	0	000.00	41-9019-	
2000	15497	0	13482	0	2015	2015	13.00	-79.93	0.00	-81.69	0.00	-43.65	-43.65	0	000.00	41-9019-	
1999	77238	0	73662	0	3576	3576	04.62	2.98	0.00	30.06	0.00	-80.52	-80.52	0	000.00	41-9019-	
1998	75000	0	56635	0	18365	18365	24.48	1.35	0.00	11.84	0.00	-21.38	-21.38	0	000.00	41-9019-	
1997	73999	0	50638	0	23361	23361	31.56	-20.96	0.00	-24.52	0.00	-11.97	-11.97	0	000.00	41-9019-	
1996	93634	0	67096	0	26538	26538	28.34	53.27	0.00	51.35	0.00	58.36	58.36	1	100.00	41-9019-	
1995	61088	0	44330	0	16758	16758	27.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9019-	
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	1	100.00	41-9019-	
1993	71502	581	49280	726	20915	21641	30.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9019-	
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación	41-9204-2 (Secundaria)	Nombre	LOS CUARTELES
Calzada 1	HUELVA ASC	Denominación antigua	Denominación nueva
Calzada 2	MADRID DESC	Carretera	N-630
		P.K.	821,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%			
2004	114485	623	97737	545	15580	16125	14.08	7.29	14.52	7.57	30.69	4.67	5.38	12	100.00		
2003	106703	544	90858	417	14884	15301	14.33	6.00	-1.44	5.74	9.16	7.83	7.86	12	100.00		
2002	100657	552	85920	382	13803	14185	14.09	-8.99	0.00	-12.51	0.00	11.31	14.39	12	100.00		
2001	110608	0	98208	0	12400	12400	11.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9204-	NC
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	41-9204-	
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	41-9204-	
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	0	000.00	41-9204-	
1995	80111	326	68450	385	10950	11335	14.14	86.80	103.75	85.39	210.48	92.78	95.29	1	100.00	41-9204-	
1994	42885	160	36921	124	5680	5804	13.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9204-	
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

**Estación**  **Nombre**   
**Calzada 1**  
**Calzada 2** **Denominación antigua** **Denominación nueva**  
**Carretera**   
**P.K.**

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Pesados	IIº días	%			
2004	113411	874	106544	764	5229	5993	05.28	9.73	2.34	12.78	16.46	-29.04	-25.32	12	100.00		
2003	103348	854	94469	656	7369	8025	07.76	-0.14	-2.40	-1.70	8.25	24.60	23.08	12	100.00		
2002	103500	875	96105	606	5914	6520	06.29	24.08	-80.05	27.77	-70.46	236.02	71.03	12	100.00		
2001	83412	4388	75212	2052	1760	3812	04.57	3.48	13.38	3.28	0.19	-5.47	-2.50	1	100.00	41-9221-	
2000	80601	3870	72821	2048	1862	3910	04.85	2.97	0.00	12.33	0.00	-86.15	-70.92	1	100.00	41-9221-	NC
1999	78270	0	64822	0	13448	13448	17.18	2.98	0.00	-1.94	0.00	35.97	35.97	0	000.00	41-9221-	
1998	75999	0	66109	0	9890	9890	13.01	2.01	0.00	2.06	0.00	1.64	1.64	0	000.00	41-9221-	
1997	74499	0	64769	0	9730	9730	13.06	5.98	0.00	4.26	0.00	19.12	19.12	0	000.00	41-9221-	
1996	70289	0	62121	0	8168	8168	11.62	21.18	0.00	23.14	0.00	8.12	8.12	1	100.00	41-9221-	
1995	58000	0	50446	0	7554	7554	13.02	1.75	0.00	0.46	0.00	11.31	11.31	1	100.00	41-9221-	
1994	56998	0	50212	0	6786	6786	11.90	0.59	0.00	0.38	0.00	2.19	2.19	1	100.00	41-9221-	
1993	56659	0	50019	0	6640	6640	11.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9221-	
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9222-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	PTE. R. SOFIA Y JUAN
<b>Calzada 1</b>	HUELVA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MADRID DESC	<b>Carretera</b>	N-630
		<b>P.K.</b>	815,80

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Pesados	Hº días			%
2004	162104	995	147517	870	12722	13592	08.38	9.11	6.64	9.92	21.67	0.00	1.15	12	100.00		
2003	148568	933	134198	715	12722	13437	09.04	1.22	-18.37	0.65	-9.72	10.57	9.27	2	016.66		
2002	146766	1143	133326	792	11505	12297	08.37	-1.58	-85.43	-0.85	-78.41	265.81	80.44	9	075.00		
2001	149135	7845	134475	3670	3145	6815	04.56	142.43	449.77	156.51	645.93	-62.46	-23.17	1	100.00	41-9222-	NC
2000	61516	221	52424	492	8379	8871	14.42	2.98	0.00	0.71	0.00	9.07	15.47	1	100.00	41-9222-	
1999	59732	0	52050	0	7682	7682	12.86	1.24	0.00	1.41	0.00	0.05	0.05	0	000.00	41-9222-	
1998	59000	0	51322	0	7678	7678	13.01	0.34	0.00	0.39	0.00	-0.02	-0.02	0	000.00	41-9222-	NC
1997	58800	0	51120	0	7680	7680	13.06	-43.37	0.00	-44.29	0.00	-36.35	-36.35	0	000.00	41-9222-	NC
1996	103841	0	91774	0	12067	12067	11.62	111.92	0.00	115.34	0.00	89.07	89.07	1	100.00	41-9222-	
1995	49000	0	42618	0	6382	6382	13.02	2.08	0.00	0.78	0.00	11.69	11.69	1	100.00	41-9222-	
1994	47998	0	42284	0	5714	5714	11.90	1.10	0.00	0.88	0.00	2.71	2.71	1	100.00	41-9222-	
1993	47474	0	41911	0	5563	5563	11.71	97.33	0.00	98.34	0.00	89.99	89.99	1	100.00	41-9222-	
1992	24058	0	21130	0	2928	2928	12.17	-14.07	-100.00	-16.87	-100.00	136.89	77.34	1	100.00	41-9222-	
1991	27998	927	25420	415	1236	1651	05.89	3.89	0.00	2.02	0.00	-39.17	-18.75	1	100.00	41-9222-	
1990	26948	0	24916	0	2032	2032	07.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9222-	
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		



## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9223-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	LAS ERILLAS
<b>Calzada 1</b>	HUELVA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MADRID DESC	<b>Carretera</b>	N-630
		<b>P.K.</b>	814,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%				
2004	90889	716	83249	626	6298	6924	07.61	6.94	1.99	7.36	16.35	1.41	2.60	10	083.33		
2003	84985	702	77535	538	6210	6748	07.94	9.43	5.88	13.77	17.46	-25.98	-23.73	10	083.33		
2002	77659	663	68148	458	8390	8848	11.39	3.49	-83.20	0.72	-75.21	429.67	157.80	12	100.00		
2001	75040	3948	67660	1848	1584	3432	04.57	31.03	43.61	30.76	27.01	19.72	23.54	1	100.00	41-9223-	
2000	57268	2749	51741	1455	1323	2778	04.85	2.97	0.00	-2.44	0.00	-48.62	7.88	1	100.00	41-9223-	
1999	55612	0	53037	0	2575	2575	04.63	2.98	0.00	2.78	0.00	7.38	7.38	0	000.00	41-9223-	
1998	53999	0	51601	0	2398	2398	04.44	1.44	0.00	2.03	0.00	-9.78	-9.78	0	000.00	41-9223-	NC
1997	53229	0	50571	0	2658	2658	04.99	5.98	0.00	3.98	0.00	67.06	67.06	0	000.00	41-9223-	NC
1996	50225	0	48634	0	1591	1591	03.16	4.63	0.00	5.29	0.00	-12.24	-12.24	1	100.00	41-9223-	
1995	48000	0	46187	0	1813	1813	03.77	2.13	-100.00	7.42	-100.00	175.53	7.15	1	100.00	41-9223-	
1994	46998	2312	42994	1034	658	1692	03.60	0.68	-6.69	4.33	-6.76	-65.03	-43.43	1	100.00	41-9223-	
1993	46678	2478	41209	1109	1882	2991	06.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41-9223-	
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Hombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUICIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	%		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%		
						pesados										
2004	65980	144	57332	512	7992	8504	12.88	-12.63	-20.87	-13.24	-5.88	-8.24	-8.10	1	100.00	
2003	75522	182	66086	544	8710	9254	12.25	21.19	71.69	22.13	7.50	14.72	14.27	1	100.00	
2002	62314	106	54110	506	7592	8098	12.99	160.16	89.28	155.47	212.34	197.25	198.15	1	100.00	
2001	23952	56	21180	162	2554	2716	11.33	3.47	-53.33	8.49	-25.68	-22.29	-22.51	0	000.00	
2000	23147	120	19522	218	3287	3505	15.14	4.70	0.00	4.34	0.00	-3.26	3.14	1	100.00	
1999	22107	0	18709	0	3398	3398	15.37	6.25	0.00	3.37	0.00	25.52	25.52	1	100.00	
1998	20805	0	18098	0	2707	2707	13.01	-24.06	0.00	-24.02	0.00	-24.36	-24.36	1	100.00	NC
1997	27400	0	23821	0	3579	3579	13.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	NC
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	0.00	-100.00	0.00	-100.00	-100.00	0	000.00	
1992	27996	0	24589	0	3407	3407	12.16	5.65	-100.00	2.20	-100.00	191.44	118.11	1	100.00	
1991	26498	878	24058	393	1169	1562	05.89	4.66	0.00	2.77	0.00	-38.76	-18.17	1	100.00	
1990	25317	0	23408	0	1909	1909	07.54	-12.01	-100.00	-7.56	-100.00	6.76	-16.81	1	100.00	
1989	28774	1155	25324	507	1788	2295	07.97	37.03	193.14	34.62	180.11	10.91	27.99	1	100.00	
1988	20998	394	18811	181	1612	1793	08.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%			
2004	22248	170	20306	148	1624	1772	07.96	26.20	11.84	30.78	27.58	-11.45	-9.12	1	100.00		
2003	17628	152	15526	116	1834	1950	11.06	6.21	2.01	5.12	12.62	16.44	16.20	1	100.00		
2002	16596	149	14769	103	1575	1678	10.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Nombre

Calzada 1

Calzada 2

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	IP° días		
2004	27096	195	23779	139	2983	3122	11.52	25.06	-21.05	26.13	33.65	21.16	21.66	12	100.00	41-9237-
2003	21665	247	18852	104	2462	2566	11.84	6.81	34.97	4.44	-17.46	27.89	25.10	12	100.00	
2002	20283	183	18049	126	1925	2051	10.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	%		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%			
2004	28192	216	25730	188	2058	2246	07.96	37.22	21.34	42.21	38.23	-3.74	-1.23	1	100.00		
2003	20544	178	18092	136	2138	2274	11.06	4.79	1.13	3.70	11.47	14.88	14.67	1	100.00		
2002	19604	176	17445	122	1861	1983	10.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9288-0 (Permanente)	<b>Nombre</b>	AEROPUERTO S.PABLO
<b>Calzada 1</b>	SEVILLA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MADRID DESC	<b>Carretera</b>	N-4
		<b>P.K.</b>	531,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%			
2004	46733	130	39052	329	7222	7551	16.15	8.15	-21.68	9.53	-4.08	2.46	2.16	357	097.80		
2003	43211	166	35654	343	7048	7391	17.10	3.98	90.80	3.49	-8.28	6.06	5.29	357	097.80		
2002	41556	87	34450	374	6645	7019	16.89	3.70	-57.35	3.18	-9.00	9.45	8.28	356	097.53		
2001	40072	204	33386	411	6071	6482	16.17	12.43	-0.97	12.87	19.82	10.14	10.70	338	092.60		
2000	35639	206	29578	343	5512	5855	16.42	7.37	0.00	7.60	0.00	-3.34	2.66	276	075.61		
1999	33191	0	27488	0	5703	5703	17.18	13.16	0.00	13.43	0.00	11.86	11.86	235	064.38		
1998	29330	0	24232	0	5098	5098	17.38	10.37	0.00	11.69	0.00	4.48	4.48	10	083.33	41-9004-	NC
1997	26574	0	21695	0	4879	4879	18.36	8.90	0.00	3.71	0.00	40.12	40.12	12	100.00	41-9004-	NC
1996	24400	0	20918	0	3482	3482	14.27	1.32	0.00	1.82	0.00	-1.55	-1.55	12	100.00	41-9004-	
1995	24080	0	20543	0	3537	3537	14.68	-7.12	0.00	-8.34	0.00	0.68	0.68	12	100.00	41-9004-	
1994	25927	0	22414	0	3513	3513	13.54	15.89	-100.00	19.51	-100.00	12.92	3.93	12	100.00	41-9004-	
1993	22372	238	18754	269	3111	3380	15.10	-20.66	0.00	-22.27	0.00	-12.73	-11.84	8	066.66	41-9004-	
1992	28200	238	24128	269	3565	3834	13.59	3.31	3.47	3.31	3.46	3.30	3.31	12	100.00	41-9004-	
1991	27294	230	23353	260	3451	3711	13.59	-0.10	4.54	-1.06	4.00	6.25	6.08	12	100.00	41-9004-	
1990	27322	220	23604	250	3248	3498	12.80	15.08	-27.39	14.71	2.45	24.11	22.26	12	100.00	41-9004-	
1989	23740	303	20576	244	2617	2861	12.05	14.20	4.48	13.49	4.27	22.57	20.76	12	100.00	41-9004-	
1988	20788	290	18129	234	2135	2369	11.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12	100.00	41-9004-	

### DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004

1. Estación	9210	Cobertura
2. Provincia	SE	
3. Población próxima	AEROPUERTO	
4. Titularidad	RCE	
	Denominación antigua	Denominación nueva
5. Carretera	N-4	A-4
PK:	533	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	41860	180	255
Motos	113	0	0
Ligeros	34982	136	10
Pesados	6765	44	245
% pesados	16,16	24,44	96,07

Mes	K	L	II	F
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				

DISTRIBUCION	
Motos	113
Turismos	31840
Coches con caravana	208
Camionetas	2934
Tractores Agrícolas	0
Camiones sin Remolque	1693
Camiones Articulados	4582
Trenes de Carretera	188
Vehículos Especiales	8
Autobuses	294

	Ligeros	Pesados	Total	H 30	% P 30	Días Aforados
Coef. S				3696	12,71	001
				H 100	% P 100	Nivel de Fiabilidad
				3516	12,37	3

## MAPA TRÁFICO 2003

### Evolución histórica de una estación.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	Nº días	%		
1988	13998	346	12492	93	1067	1160	08.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41- 210-3	
1989	18422	741	16116	242	1323	1565	08.49	31.60	114.16	29.01	160.21	23.99	34.91	1	100.00	41- 210-3	
1990	19499	795	16429	277	1998	2275	11.66	5.84	7.28	1.94	14.46	51.02	45.36	1	100.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	1	100.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	22185	0	20643	0	1542	1542	06.95	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		NC
1998	31706	0	29064	0	2642	2642	08.33	42.91	0.00	40.79	0.00	71.33	71.33	1	100.00		NC
1999	32654	0	29935	0	2719	2719	08.32	2.98	0.00	2.99	0.00	2.91	2.91	0	000.00		
2000	33633	0	30833	0	2800	2800	08.32	2.99	0.00	2.99	0.00	2.97	2.97	0	000.00		
2001	39094	242	33134	310	5408	5718	14.62	16.23	0.00	7.46	0.00	93.14	104.21	1	100.00		NC
2002	41110	82	34087	366	6575	6941	16.88	5.15	-66.11	2.87	18.06	21.57	21.38	0	000.00		
2003	41556	158	34292	328	6778	7106	17.09	1.08	92.68	0.60	-10.38	3.08	2.37	1	100.00		



## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación	41-9006-1 (Primaria)	Nombre	BELLA VISTA	
Calzada 1	CADIZ ASC	Denominación antigua		Denominación nueva
Calzada 2	MADRID DESC	Carretera	N-4	
		P.K.	548,00	

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO							FUIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	%		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	%		IIº días	%			
							pesados												
2004	50562	592	46294	523	3153	3676	07.27	10.45	5.71	9.52	20.22	25.46	24.69	42	100.00				
2003	45777	560	42269	435	2513	2948	06.43	3.91	-3.78	5.25	8.20	-13.70	-11.04	42	100.00				
2002	44053	582	40157	402	2912	3314	07.52	1.69	-30.21	2.96	-12.79	-3.67	-4.87	42	100.00				
2001	43318	834	39000	461	3023	3484	08.04	-1.08	13.77	-0.85	9.50	-8.50	-6.46	42	100.00				
2000	43794	733	39336	421	3304	3725	08.50	5.15	0.00	2.98	0.00	-4.34	7.84	42	100.00				
1999	41649	0	38195	0	3454	3454	08.29	-21.16	0.00	-21.12	0.00	-21.55	-21.55	42	100.00		NC		
1998	52829	0	48426	0	4403	4403	08.33	1.95	0.00	0.43	0.00	22.23	22.23	18	042.85				
1997	51816	0	48214	0	3602	3602	06.95	4.54	0.00	4.58	0.00	3.95	3.95	16	038.09				
1996	49565	0	46100	0	3465	3465	06.99	3.09	0.00	3.17	0.00	1.97	1.97	40	095.23				
1995	48078	0	44680	0	3398	3398	07.06	4.61	0.00	4.33	0.00	8.42	8.42	40	095.23				
1994	45957	0	42823	0	3134	3134	06.81	-0.83	-100.00	6.17	-100.00	9.27	-14.46	32	076.19				
1993	46344	2348	40332	796	2868	3664	07.90	-33.97	0.00	-32.55	0.00	-60.43	-54.45	21	050.00				
1992	70190	2348	59798	796	7248	8044	11.46	18.00	17.98	18.00	17.92	18.00	17.99	42	100.00				
1991	59483	1990	50676	675	6142	6817	11.46	22.52	0.50	23.89	-2.17	23.45	20.33	42	100.00				
1990	48548	1980	40903	690	4975	5665	11.66	-0.71	0.66	-4.37	7.30	41.61	36.30	42	100.00				
1989	48899	1967	42776	643	3513	4156	08.49	9.63	78.17	7.47	115.05	3.32	12.35	42	100.00				
1988	44603	1104	39800	299	3400	3699	08.29	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	42	100.00				

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	IIº días	%		
2004	32162	162	27900	368	3732	4100	12.74	-1.23	138.23	3.94	44.88	-30.88	-27.48	1	100.00		
2003	32564	68	26842	254	5400	5654	17.36	-2.61	-69.64	-3.05	-13.60	3.21	2.31	1	100.00		
2002	33438	224	27688	294	5232	5526	16.52	-9.24	-68.36	-16.53	-25.00	103.42	86.43	1	100.00		
2001	36844	708	33172	392	2572	2964	08.04	0.20	14.74	0.45	12.32	-7.44	-5.24	1	100.00		
2000	36768	617	33023	349	2779	3128	08.50	20.03	0.00	17.54	0.00	9.45	23.19	1	100.00		
1999	30632	0	28093	0	2539	2539	08.28	-34.08	0.00	-34.04	0.00	-34.44	-34.44	1	100.00		
1998	46470	0	42597	0	3873	3873	08.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		NC
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		NC
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	0	000.00		
1992	41747	1394	35574	470	4309	4779	11.44	15.97	15.78	15.99	15.19	15.92	15.85	1	100.00		
1991	35998	1204	30669	408	3717	4125	11.45	5.14	0.00	0.56	0.00	-0.58	10.32	1	100.00		
1990	34235	0	30496	0	3739	3739	10.92	20.13	-100.00	22.32	-100.00	82.65	54.44	1	100.00		
1989	28498	1146	24931	374	2047	2421	08.49	3.63	68.52	1.60	103.26	-2.33	6.18	1	100.00		
1988	27498	680	24538	184	2096	2280	08.29	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

**Estación** 41-9234-2 (Secundaria)    **Nombre**  
**Calzada 1**  
**Calzada 2**

**Denominación antigua**    **Denominación nueva**  
**Carretera** A-4  
**P.K.** 548,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	Hº días			%
2004	45597	67	34591	304	10635	10939	23.99	8.85	-18.29	2.53	115.60	34.12	35.55	12	100.00		
2003	41889	82	33737	141	7929	8070	19.26	2.51	24.24	-1.38	-40.75	24.94	22.56	12	100.00		
2002	40860	66	34210	238	6346	6584	16.11	12.40	-70.27	25.21	-49.78	-23.85	-25.24	1	100.00	41-9234-	
2001	36352	222	27322	474	8334	8808	24.22	64.14	73.43	69.84	41.91	48.87	48.48	1	100.00	41-9234-	NC
2000	22146	128	16086	334	5598	5932	26.78	2.97	0.00	-9.69	0.00	51.50	60.54	1	100.00	41-9234-	NC
1999	21507	0	17812	0	3695	3695	17.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00	41-9234-	
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9290-0 (Permanente)	<b>Nombre</b>	BELLAVISTA
<b>Calzada 1</b>	CADIZ ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	SEVILLA DESC	<b>Carretera</b>	A-4
		<b>P.K.</b>	552,20

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%			
2004	27618	31	22931	172	4484	4656	16.85	4.23	-45.61	5.00	-16.90	2.04	1.19	346	094.79		
2003	26496	57	21838	207	4394	4601	17.36	-4.81	26.66	-6.29	26.99	1.64	2.56	359	098.35		
2002	27836	45	23305	163	4323	4486	16.11	7.16	-33.82	8.89	-13.29	0.09	-0.46	355	097.26		
2001	25976	68	21401	188	4319	4507	17.35	14.13	-6.84	13.73	22.87	16.19	16.45	323	088.49		
2000	22760	73	18817	153	3717	3870	17.00	8.16	0.00	7.56	0.00	4.76	9.07	311	085.20		
1999	21041	0	17493	0	3548	3548	16.86	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	265	072.60		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9289-0 (Permanente)	<b>Nombre</b>	LA PAÑOLETA
<b>Calzada 1</b>	SEVILLA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MERIDA DESC	<b>Carretera</b>	A-49
		<b>P.K.</b>	,50

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Camión pesados	%	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Camión pesados	Hº días	%		
2004	81296	3146	76082	1120	948	2068	02.54	4.74	-1.68	5.22	-16.66	23.75	-1.99	360	098.63		
2003	77612	3200	72302	1344	766	2110	02.71	5.43	8.99	6.13	2.51	-38.32	-17.35	266	072.87		
2002	73610	2936	68121	1311	1242	2553	03.46	0.74	-26.34	3.61	-6.95	-35.58	-23.49	357	097.80		NC
2001	73069	3986	65746	1409	1928	3337	04.56	5.38	19.69	4.97	-20.07	19.97	-0.97	269	073.69		
2000	69333	3330	62633	1763	1607	3370	04.86	9.40	0.00	3.64	0.00	-45.32	14.66	276	075.61		
1999	63370	0	60431	0	2939	2939	04.63	-10.11	0.00	-10.29	0.00	-6.13	-6.13	261	071.50		
1998	70501	0	67370	0	3131	3131	04.44	25.71	0.00	26.45	0.00	11.78	11.78	12	100.00	41-9005-	NC
1997	56078	0	53277	0	2801	2801	04.99	7.64	0.00	5.61	0.00	69.65	69.65	8	066.66	41-9005-	NC
1996	52097	0	50446	0	1651	1651	03.16	2.08	0.00	2.73	0.00	-14.36	-14.36	12	100.00	41-9005-	
1995	51033	0	49105	0	1928	1928	03.77	-5.85	0.00	-5.94	0.00	-3.55	-3.55	12	100.00	41-9005-	
1994	54206	0	52207	0	1999	1999	03.68	5.26	-100.00	14.84	-100.00	-3.75	-39.44	12	100.00	41-9005-	
1993	51495	2734	45460	1224	2077	3301	06.41	-37.58	0.00	-39.30	0.00	-42.97	-32.16	4	033.33	41-9005-	
1992	82500	2734	74900	1224	3642	4866	05.89	5.54	5.55	5.54	5.51	5.53	5.53	12	100.00	41-9005-	
1991	78169	2590	70968	1160	3451	4611	05.89	2.66	0.38	4.45	0.86	-22.83	-17.98	12	100.00	41-9005-	
1990	76141	2580	67939	1150	4472	5622	07.38	18.81	0.27	20.45	1.76	12.27	9.95	12	100.00	41-9005-	
1989	64086	2573	56400	1130	3983	5113	07.97	8.62	132.01	6.71	121.56	-12.05	1.46	12	100.00	41-9005-	
1988	59000	1109	52852	510	4529	5039	08.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12	100.00	41-9005-	

### DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004

1. Estación	<input type="text" value="9200"/>	<input type="text" value="Cobertura"/>
2. Provincia	<input type="text" value="SE"/>	
3. Población próxima	<input type="text" value="CASTILLEJA DE LA CUE"/>	
4. Titularidad	<input type="text" value="RCE"/>	
	Denominación antigua	Denominación nueva
5. Carretera	<input type="text" value="A-49"/>	
PK:	<input type="text" value="3"/>	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	<input type="text" value="88950"/>	<input type="text" value="560"/>	<input type="text" value="1236"/>
Motos	<input type="text" value="142"/>	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
Ligeros	<input type="text" value="77840"/>	<input type="text" value="384"/>	<input type="text" value="0"/>
Pesados	<input type="text" value="10968"/>	<input type="text" value="176"/>	<input type="text" value="1236"/>
% pesados	<input type="text" value="12,33"/>	<input type="text" value="31,42"/>	<input type="text" value="100"/>

Mes	K	L	II	F
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				

DISTRIBUCION	
Motos	<input type="text" value="142"/>
Turismos	<input type="text" value="73532"/>
Coches con caravana	<input type="text" value="268"/>
Camionetas	<input type="text" value="4040"/>
Tractores Agrícolas	<input type="text" value="0"/>
Camiones sin Remolque	<input type="text" value="3787"/>
Camiones Articados	<input type="text" value="6647"/>
Trenes de Carretera	<input type="text" value="160"/>
Vehiculos Especiales	<input type="text" value="48"/>
Autobuses	<input type="text" value="326"/>

	Ligeros	Pesados	Total	H 30	% P 30	Días Aforados
Coef. S				<input type="text" value="2615"/>	<input type="text" value="5,77"/>	<input type="text" value="001"/>
				<input type="text" value="2339"/>	<input type="text" value="6,63"/>	<input type="text" value="3"/>

## MAPA TRÁFICO 2003

### Evolución histórica de una estación.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	Nº días	%		
1988	34998	149	31746	366	2737	3103	08.86	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1989	70989	382	60184	543	9880	10423	14.68	102.83	156.37	89.57	48.36	260.97	235.90	1	100.00		
1990	72998	254	54048	620	18076	18696	25.61	2.83	-33.50	-10.19	14.18	82.95	79.37	1	100.00		
1991	74997	247	53276	585	20889	21474	28.63	2.73	-2.75	-1.42	-5.64	15.56	14.85	1	100.00		
1992	77995	230	60062	182	17521	17703	22.69	3.99	-6.88	12.73	-68.88	-16.12	-17.56	1	100.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	-100.00	0	000.00		
1994	62000	232	53374	180	8214	8394	13.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1995	59999	244	51265	289	8201	8490	14.15	-3.22	5.17	-3.95	60.55	-0.15	1.14	1	100.00		
1996	58896	178	53211	370	5137	5507	09.35	-1.83	-27.04	3.79	28.02	-37.36	-35.13	1	100.00		
1997	63298	287	53514	727	8770	9497	15.00	7.47	61.23	0.56	96.48	70.72	72.45	0	000.00		NC
1998	62441	340	55522	463	6116	6579	10.53	-1.35	18.46	3.75	-36.31	-30.26	-30.72	1	100.00		NC
1999	68427	123	60420	376	7508	7884	11.52	9.58	-63.82	8.82	-18.79	22.75	19.83	1	100.00		
2000	71542	258	60967	572	9745	10317	14.42	4.55	109.75	0.90	52.12	29.79	30.85	1	100.00		
2001	72482	168	64098	486	7730	8216	11.33	1.31	-34.88	5.13	-15.03	-20.67	-20.36	1	100.00		
2002	87280	114	76602	262	10302	10564	12.10	20.41	-32.14	19.50	-46.09	33.27	28.57	1	100.00		
2003	88504	212	76748	328	11216	11544	13.04	1.40	85.96	0.19	25.19	8.87	9.27	1	100.00		

## MAPA TRÁFICO 2003

### Evolución histórica de una estación.

Estación  Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera

P.K.

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	% pesados	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	Nº días	%		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	66940	0	63967	0	2973	2973	04.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00		
1999	71417	0	68105	0	3312	3312	04.63	6.68	0.00	6.46	0.00	11.40	11.40	1	100.00		
2000	72514	3482	65509	1843	1680	3523	04.85	1.53	0.00	-3.81	0.00	-49.27	6.37	1	100.00		
2001	75042	3948	67664	1846	1584	3430	04.57	3.48	13.38	3.28	0.16	-5.71	-2.63	1	100.00		
2002	99090	3944	91716	1764	1666	3430	03.46	32.04	-0.10	35.54	-4.44	5.17	0.00	1	100.00		
2003	99504	4100	92704	1724	976	2700	02.71	0.41	3.95	1.07	-2.26	-41.41	-21.28	1	100.00		



### DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004

1. Estación	9232	Cobertura
2. Provincia	SE	
3. Población próxima	CUESTA EL CARACOL	
4. Titularidad	RCE	
	Denominación antigua	Denominación nueva
5. Carretera	A-49	
PK:	1	

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
<b>TOTAL (IMD)</b>	90630	120	116
<b>Motos</b>	3500	0	0
<b>Ligeros</b>	75955	108	0
<b>Pesados</b>	11175	12	116
<b>% pesados</b>	12,33	10	100

DISTRIBUCION					
<b>Motos</b>					3500
<b>Turismos</b>					72731
<b>Coches con caravana</b>					160
<b>Camionetas</b>					3024
<b>Tractores Agrícolas</b>					40
<b>Camiones sin Remolque</b>					3908
<b>Camiones Articulados</b>					863
<b>Trenes de Carretera</b>					176
<b>Vehículos Especiales</b>					176
<b>Autobuses</b>					6052

Mes	K	L	II	F
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				

	Ligeros	Pesados	Total
<b>H 30</b>	8311	% P 30	2,15
<b>H 100</b>	7767	% P 100	2,05

<b>Días Aforados</b>	001
<b>Nivel de Fiabilidad</b>	3

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9244-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	BORMUJOS
<b>Calzada 1</b>	HUELVA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	SEVILLA DESC	<b>Carretera</b>	A-49
		<b>P.K.</b>	4,90

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%			
2004	84040	251	73425	519	9845	10364	12.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12	100.00		
2003	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2002	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9244-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	BORMUJOS
<b>Calzada 1</b>	HUELVA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	SEVILLA DESC	<b>Carretera</b>	A-49
		<b>P.K.</b>	4,90

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	pesados	%	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	IIº días	%			
2004	84040	251	73425	519	9845	10364	12.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12	100.00		
2003	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2002	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación 41-9235-3 (Cobertura) Nombre

Denominación antigua Denominación nueva

Carretera N-630

P.K. 809,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	%	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	Hº días	%		
2004	19048	212	16460	120	2256	2376	12.47	-51.59	-34.56	-48.48	-61.03	-66.66	-66.42	1	100.00		
2003	39350	324	31950	308	6768	7076	17.98	0.82	80.00	-1.78	-3.75	12.87	12.03	1	100.00		
2002	39028	180	32532	320	5996	6316	16.18	1.72	-23.07	12.80	-36.00	-31.83	-32.05	1	100.00		
2001	38368	234	28838	500	8796	9296	24.22	69.38	78.62	75.27	46.19	53.64	53.22	1	100.00		NC
2000	22651	131	16453	342	5725	6067	26.78	2.97	0.00	-11.61	0.00	69.32	79.44	1	100.00		NC
1999	21997	0	18616	0	3381	3381	15.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-67-1 (Primaria)	<b>Nombre</b>	SANTIPONCE
<b>Sentido C-1</b>	SEVILLA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Sentido C-2</b>	MERIDA DESC	<b>Carretera</b>	N-630
		<b>P.K.</b>	805,50

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	%	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión pesados	Pesados	Nº días			%
2004	10467	118	8874	68	1407	1475	14.09	-61.02	-46.84	-59.29	-67.61	-69.53	-69.45	42	100.00		NC
2003	26854	222	21803	210	4619	4829	17.98	9.02	94.73	6.19	3.44	22.06	21.11	42	100.00		
2002	24632	114	20531	203	3784	3987	16.18	7.75	-50.00	5.72	-4.24	26.13	24.12	42	100.00		
2001	22860	228	19420	212	3000	3212	14.05	1.92	94.87	2.67	0.00	-5.80	-5.44	32	076.19		
2000	22428	117	18914	212	3185	3397	15.14	4.85	0.00	4.49	0.00	-3.16	3.28	42	100.00		
1999	21390	0	18101	0	3289	3289	15.37	2.85	0.00	7.50	0.00	-16.92	-16.92	33	078.57		
1998	20796	0	16837	0	3959	3959	19.03	19.10	0.00	15.27	0.00	38.71	38.71	12	100.00	41- 67-2	
1997	17460	0	14606	0	2854	2854	16.34	2.84	0.00	-1.41	0.00	32.06	32.06	4	033.33	41- 67-2	
1996	16977	0	14816	0	2161	2161	12.72	-0.51	0.00	0.14	0.00	-4.84	-4.84	12	100.00	41- 67-2	
1995	17065	0	14794	0	2271	2271	13.30	10.28	0.00	12.39	0.00	-1.73	-1.73	12	100.00	41- 67-2	
1994	15474	0	13163	0	2311	2311	14.93	5.92	0.00	14.20	0.00	-25.04	-25.04	12	100.00	41- 67-2	
1993	14609	0	11526	0	3083	3083	21.10	15.86	-100.00	19.41	-100.00	13.34	6.86	8	066.66	41- 67-2	
1992	12609	72	9652	165	2720	2885	22.88	2.72	0.00	5.46	1.85	-5.81	-5.40	1	100.00	41- 67-3	
1991	12274	72	9152	162	2888	3050	24.84	-5.57	0.00	-11.14	0.00	7.00	13.00	1	100.00	41- 67-3	
1990	12999	0	10300	0	2699	2699	20.76	4.00	0.00	6.70	0.00	-5.16	-5.16	1	100.00	41- 67-3	
1989	12499	0	9653	0	2846	2846	22.76	13.63	-100.00	18.93	-100.00	8.66	2.55	1	100.00	41- 67-3	
1988	10999	108	8116	156	2619	2775	25.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41- 67-3	

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-67-1 (Primaria)	<b>Nombre</b>	SANTIPONCE
<b>Sentido C-1</b>	SEVILLA ASC	<b>Denominación antigua</b>	
<b>Sentido C-2</b>	MERIDA DESC	<b>Denominación nueva</b>	
		<b>Carretera</b>	N-630
		<b>P.K.</b>	805,50

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Hº días	%			
2004	10467	118	8874	68	1407	1475	14.09	-61.02	-46.84	-59.29	-67.61	-69.53	-69.45	42	100.00		NC
2003	26854	222	21803	210	4619	4829	17.98	9.02	94.73	6.19	3.44	22.06	21.11	42	100.00		
2002	24632	114	20531	203	3784	3987	16.18	7.75	-50.00	5.72	-4.24	26.13	24.12	42	100.00		
2001	22860	228	19420	212	3000	3212	14.05	1.92	94.87	2.67	0.00	-5.80	-5.44	32	076.19		
2000	22428	117	18914	212	3185	3397	15.14	4.85	0.00	4.49	0.00	-3.16	3.28	42	100.00		
1999	21390	0	18101	0	3289	3289	15.37	2.85	0.00	7.50	0.00	-16.92	-16.92	33	078.57		
1998	20796	0	16837	0	3959	3959	19.03	19.10	0.00	15.27	0.00	38.71	38.71	12	100.00	41- 67-2	
1997	17460	0	14606	0	2854	2854	16.34	2.84	0.00	-1.41	0.00	32.06	32.06	4	033.33	41- 67-2	
1996	16977	0	14816	0	2161	2161	12.72	-0.51	0.00	0.14	0.00	-4.84	-4.84	12	100.00	41- 67-2	
1995	17065	0	14794	0	2271	2271	13.30	10.28	0.00	12.39	0.00	-1.73	-1.73	12	100.00	41- 67-2	
1994	15474	0	13163	0	2311	2311	14.93	5.92	0.00	14.20	0.00	-25.04	-25.04	12	100.00	41- 67-2	
1993	14609	0	11526	0	3083	3083	21.10	15.86	-100.00	19.41	-100.00	13.34	6.86	8	066.66	41- 67-2	
1992	12609	72	9652	165	2720	2885	22.88	2.72	0.00	5.46	1.85	-5.81	-5.40	1	100.00	41- 67-3	
1991	12274	72	9152	162	2888	3050	24.84	-5.57	0.00	-11.14	0.00	7.00	13.00	1	100.00	41- 67-3	
1990	12999	0	10300	0	2699	2699	20.76	4.00	0.00	6.70	0.00	-5.16	-5.16	1	100.00	41- 67-3	
1989	12499	0	9653	0	2846	2846	22.76	13.63	-100.00	18.93	-100.00	8.66	2.55	1	100.00	41- 67-3	
1988	10999	108	8116	156	2619	2775	25.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1	100.00	41- 67-3	

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

<b>Estación</b>	41-9242-2 (Secundaria)	<b>Nombre</b>	SEVILLA
<b>Calzada 1</b>	SEVILLA ASC	<b>Denominación antigua</b>	<b>Denominación nueva</b>
<b>Calzada 2</b>	MERIDA DESC	<b>Carretera</b>	A-66
		<b>P.K.</b>	801,00

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO		Ref. en el año	Grado comparación	
	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	% pesados		Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión Pesados	Pesados	IIº días			%
2004	16177	187	11792	110	4088	4198	25.95	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12	100.00		
2003	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2002	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2001	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
2000	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1999	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1998	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1997	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1996	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1995	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1994	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1993	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1992	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1991	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1990	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1989	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		
1988	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	000.00		

**-ANEXO COMPLEMENTARIO AL ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLAN DE MOVILIDAD PARA  
IMPLANTACIÓN DEL PARQUE COMERCIL APROCOM EN ESPARTINAS. SEVILLA.**

---



# PLAN DE MOVILIDAD DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM EN ESPARTINAS (SEVILLA). ESTUDIO DE TRÁFICO

ANEXO COMPLEMENTARIO AL ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLAN DE MOVILIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN  
DEL PARQUE COMERCIAL APROCOM EN ESPARTINAS. SEVILLA



## ÍNDICE

### **1. MEMORIA**

- 1.1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ANEXO
- 1.2.- ESTUDIO DE TRÁFICO
- 1.3.- PROPUESTA DE MEJORA DEL ENLACE DE ESPARTINAS
- 1.4.- ANÁLISIS DETALLADO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA GLORIETA DE ENTRADA A LA ACTUACIÓN
  - 1.4.1.- Escenario de año de puesta en servicio (2013)
  - 1.4.2.- Escenario de año horizonte (2030)
- 1.5.- PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL P.G.O.U. DE ESPARTINAS. ADAPTACIÓN AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.
- 1.6.- CONCLUSIONES

### **2. PLANOS**

- 2.1.- PLANTA GENERAL. PROPUESTA DE MEJORA DEL ENLACE
- 2.2.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. INTENSIDAD (vh/h)
- 2.3.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. DENSIDAD (vh/Km)
- 2.4.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. DEMORA (sg)
- 2.5.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. INTENSIDAD (vh/h)
- 2.6.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. DENSIDAD (vh/Km)
- 2.7.- AÑO 2013. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. DEMORA (sg)
- 2.8.- AÑO 2030. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. INTENSIDAD (vh/h)
- 2.9.- AÑO 2030. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. DENSIDAD (vh/Km)
- 2.10.- AÑO 2030. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADA. DEMORA (sg)
- 2.11.- AÑO 2030. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. INTENSIDAD (vh/h)
- 2.12.- AÑO 2030. TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. DENSIDAD (vh/Km)
- 2.13.- AÑO 2030.- TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDA. DEMORA (sg)

**Apéndice 1: Escrito Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes y Movilidad.**

## 1. MEMORIA

### 1.1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ANEXO

Con fecha 17 de Diciembre de 2009 se recibe escrito de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, relativo a la solicitud de informe a la viabilidad de nuevos accesos en el enlace de la SE-40 y la A-49, en el término municipal de Espartinas para la ubicación del Parque Empresarial y de Ocio Aprocom.

Con fecha 10 de Febrero de 2010 se recibe escrito de la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Dirección General de Transportes y Movilidad), requiriendo información adicional al Plan de Movilidad aportado el 23 de Enero de 2010.

En estos escritos se requiere por parte de las Administraciones una serie de requisitos técnicos a la solución propuesta que mejoraría esta y los cuales son el objeto de este Anexo a la documentación ya presentada, además de informar de estas prescripciones a la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Obras Públicas y adjuntar la documentación requerida por ésta.

### 1.2. ESTUDIO DE TRÁFICO

El estudio de tráfico y movilidad, presentado con fecha 11 de septiembre de 2009, se adapta a las propuestas recogidas en este Anexo, manteniéndose las hipótesis de reparto de tráfico que vienen en el Estudio, remarcando las siguientes consideraciones:

- Los datos de tráfico y sus asignaciones a la red viaria estudiada, se basan en el modelo realizado dentro del Estudio Informativo que posteriormente desarrolla el Proyecto de Construcción de la Autovía SE-40 en el tramo que nos ocupa. Este modelo es estático y no dispone de análisis de sensibilidad, aunque entendemos que sus hipótesis de reparto de tráfico están justificadas en base a los datos de aforos y encuestas realizadas.
- El análisis realizado por Asocivil, S.L., responde a un modelo dinámico, actualmente contrastado por la experiencia de desarrollo de este tipo de modelos y sus aplicaciones informáticas (AIMSUN NG). No obstante, en el estudio presentado se contrasta la solución estática con la solución dinámica para su análisis comparativo, estableciéndose un cierto margen de seguridad en la simulación dinámica, tal y como viene en el estudio.
- En cuanto al tráfico generado por el futuro Parque Comercial se estaría a la experiencia obtenida en el desarrollo de este tipo de establecimientos a falta de normativa reglada al respecto, contrastada además por el estudio de mercado realizado por el Promotor. En cuanto a la simultaneidad del tráfico las hipótesis realizadas se basan en el Estudio de Tráfico del Estudio Informativo.
- Se implementa en el modelo el proyecto de Clave 14-SE-4710 que ejecutará la ampliación a un tercer carril por calzada de la Autovía A-49 en el tramo.

### 1.3.- PROPUESTA DE MEJORA DEL ENLACE DE ESPARTINAS

Las propuestas de mejora sobre las realizadas con fecha 11 de septiembre de 2009 se resumen en las siguientes:

- Se prioriza el tráfico de acceso a Espartinas frente al acceso al aparcamiento subterráneo y el viario del Parque Comercial. De esta forma se remodela la entrada de la vía colectora procedente de la A-49 (Sevilla), llevando dos carriles a la glorieta Norte del enlace de Espartinas y divergiendo un ramal de ésta con dos carriles que circunvala la glorieta por el Norte y pasa a distinto nivel de la vía urbana que conecta con el centro urbano de Espartinas.
- Se aumentan de dos carriles a tres carriles la glorieta Norte.
- Se aumenta el diámetro de la glorieta Sur.
- Se elimina la salida desde el aparcamiento subterráneo, repartiéndose por los accesos en superficie a la glorieta Norte.

Toda esta descripción viene reflejada en los planos adjuntos.

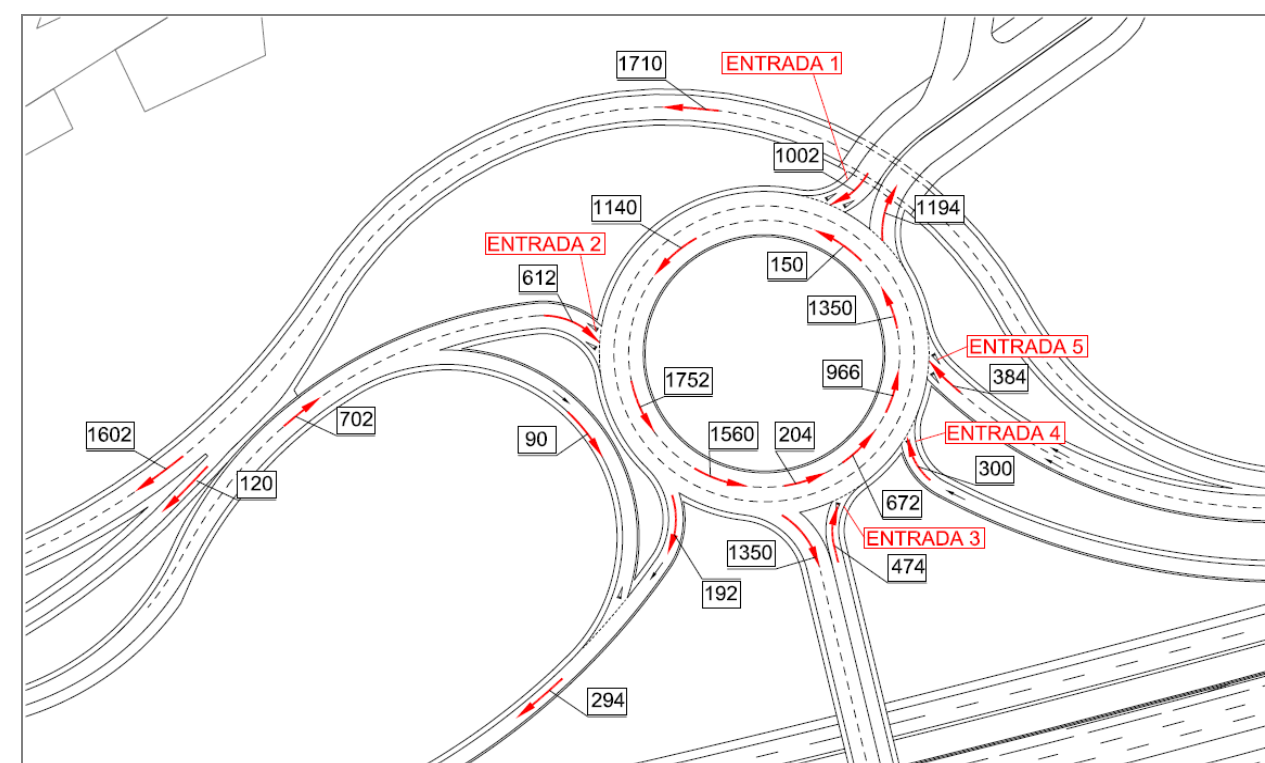
### 1.4.- ANÁLISIS DETALLADO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA GLORIETA DE ENTRADA A LA ACTUACIÓN

Se establecerán los escenarios para el año de la puesta en servicio (2013) y el año horizonte (2030) para las dos hipótesis de hora punta de entradas y hora punta de salidas.

#### 1.4.1.- ESCENARIO DE AÑO DE PUESTA EN SERVICIO (2013)

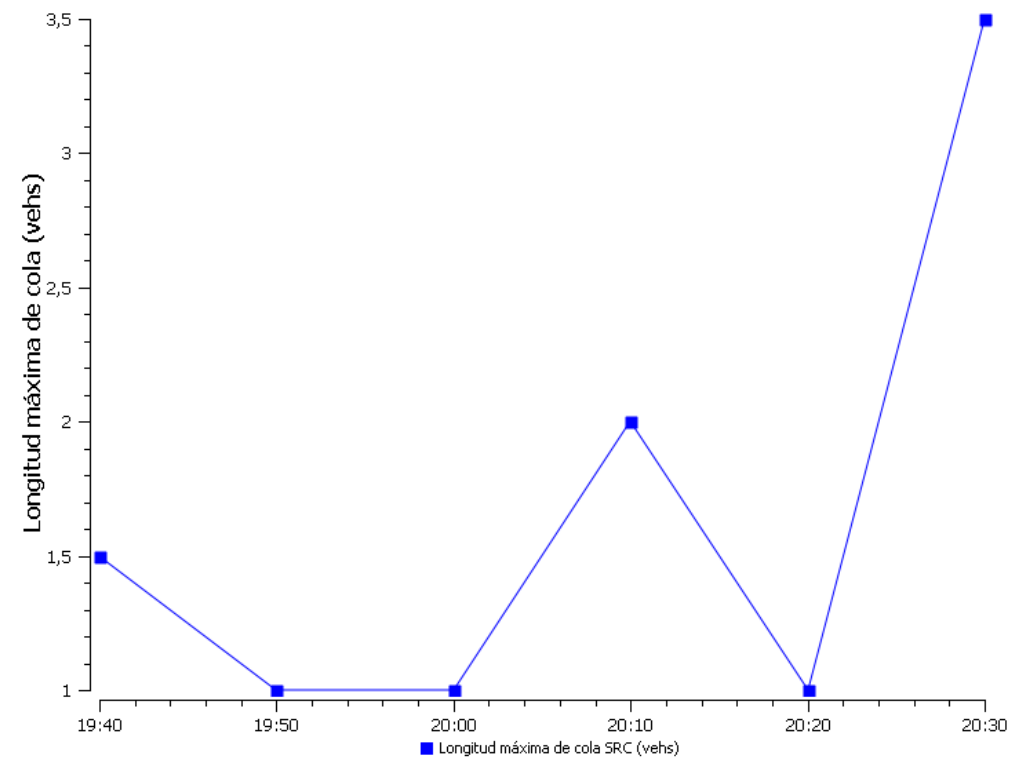
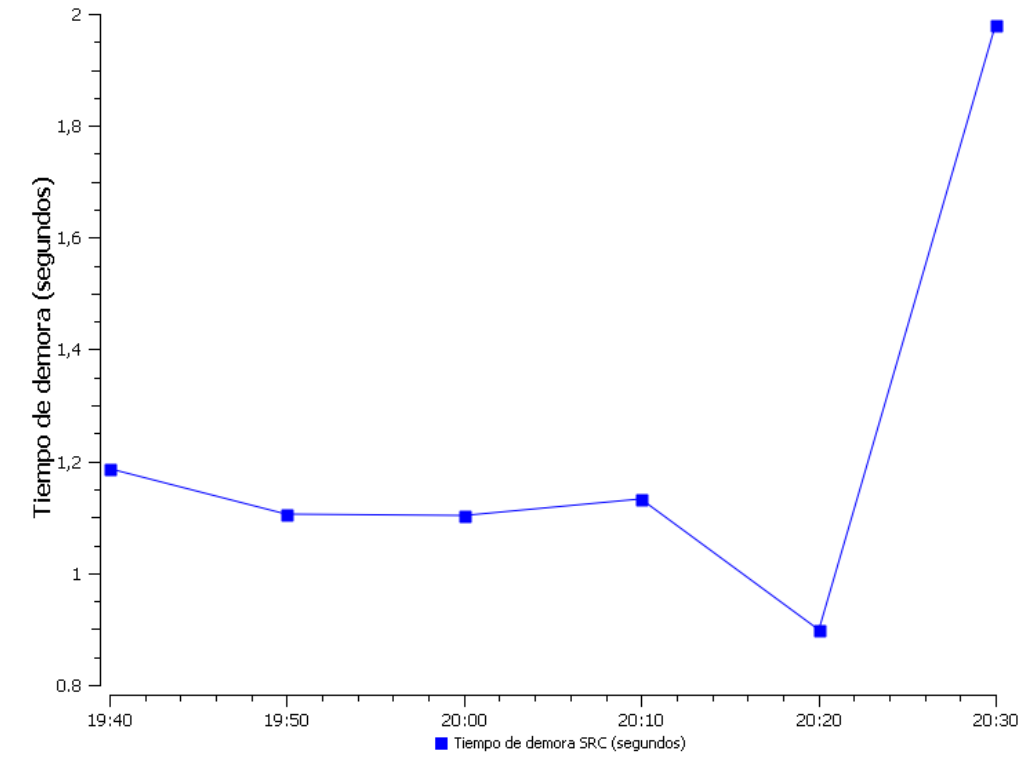
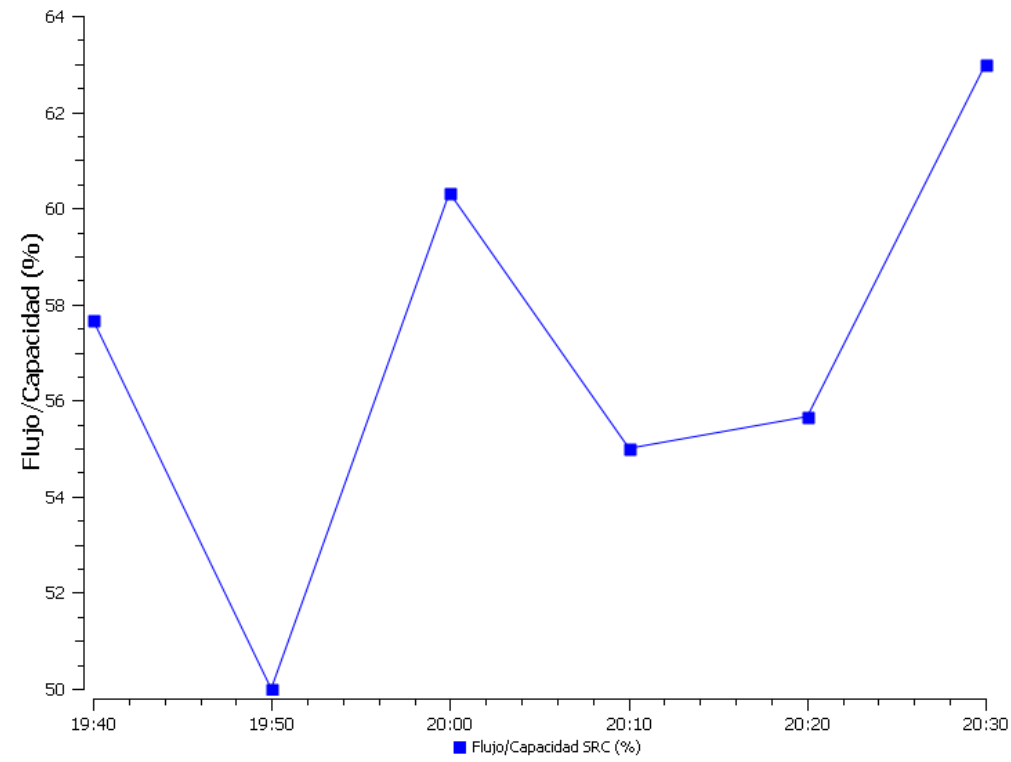
##### ▪ Hora punta de Entradas (19,30 h a 21,30 H)

Se adjunta a continuación la distribución o matriz de flujos en vehículos/hora.



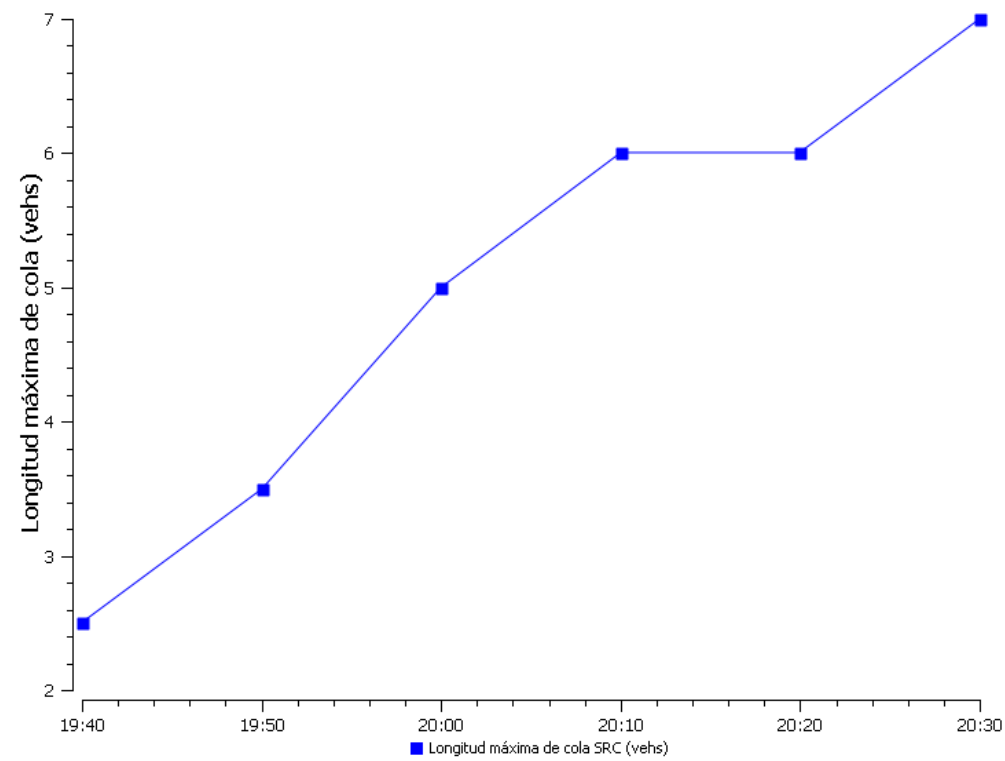
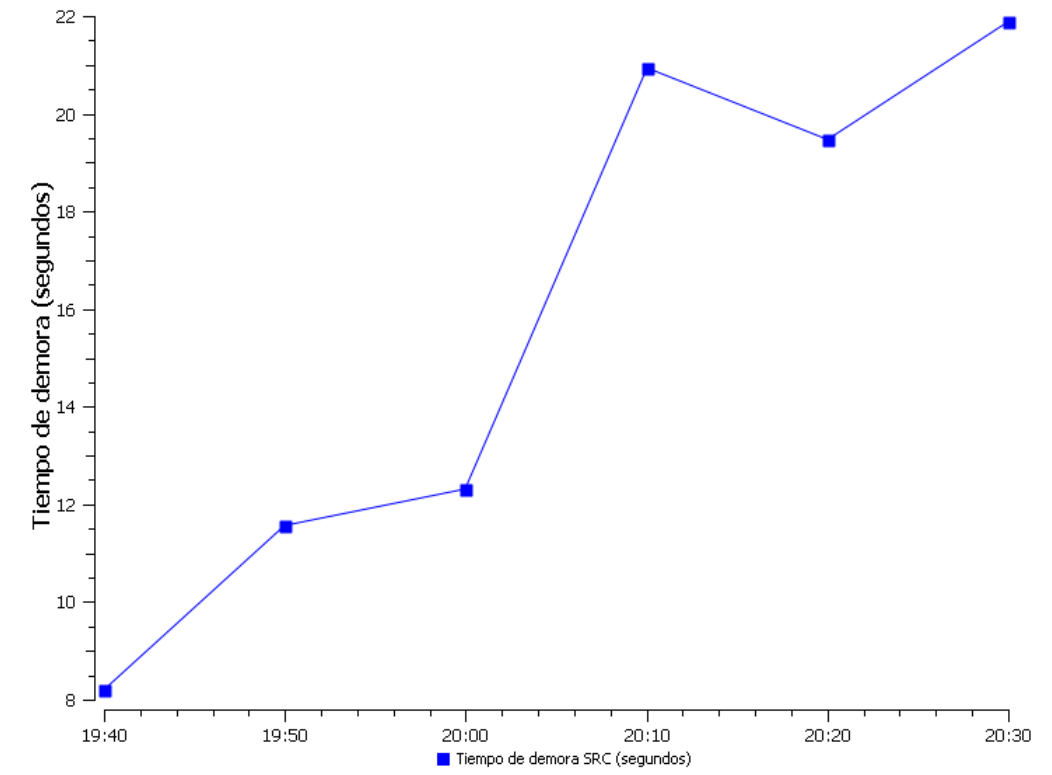
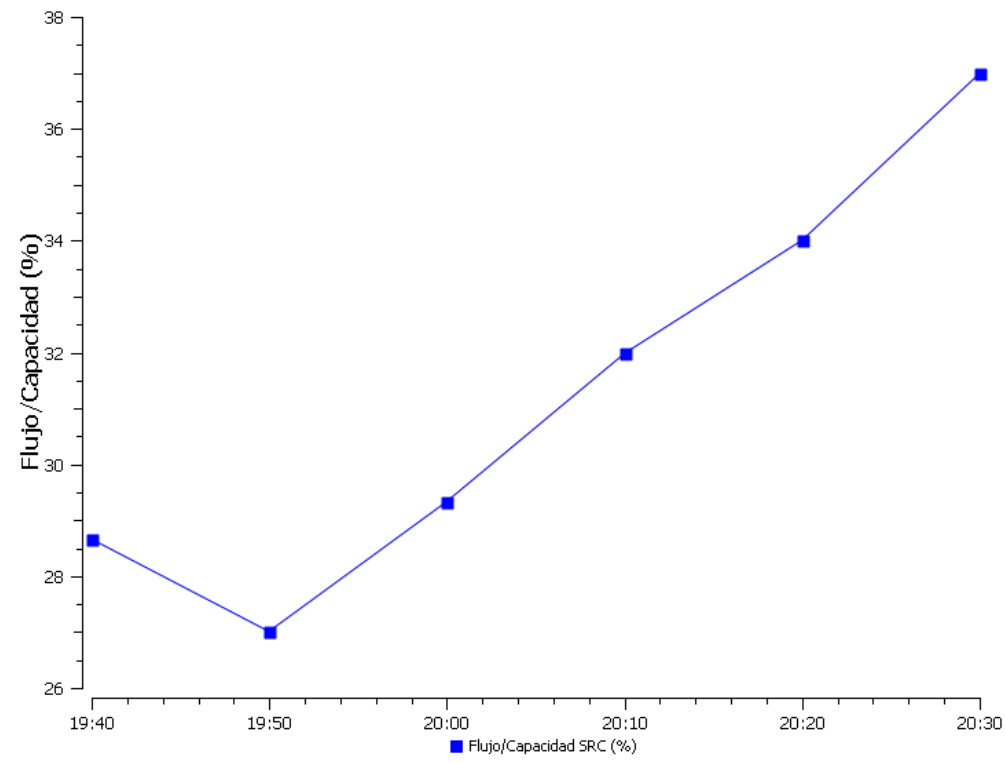
Se adjuntan las gráficas de resultados para cada uno de los entronques de entradas según las variables características del tráfico demandadas.

Entrada1



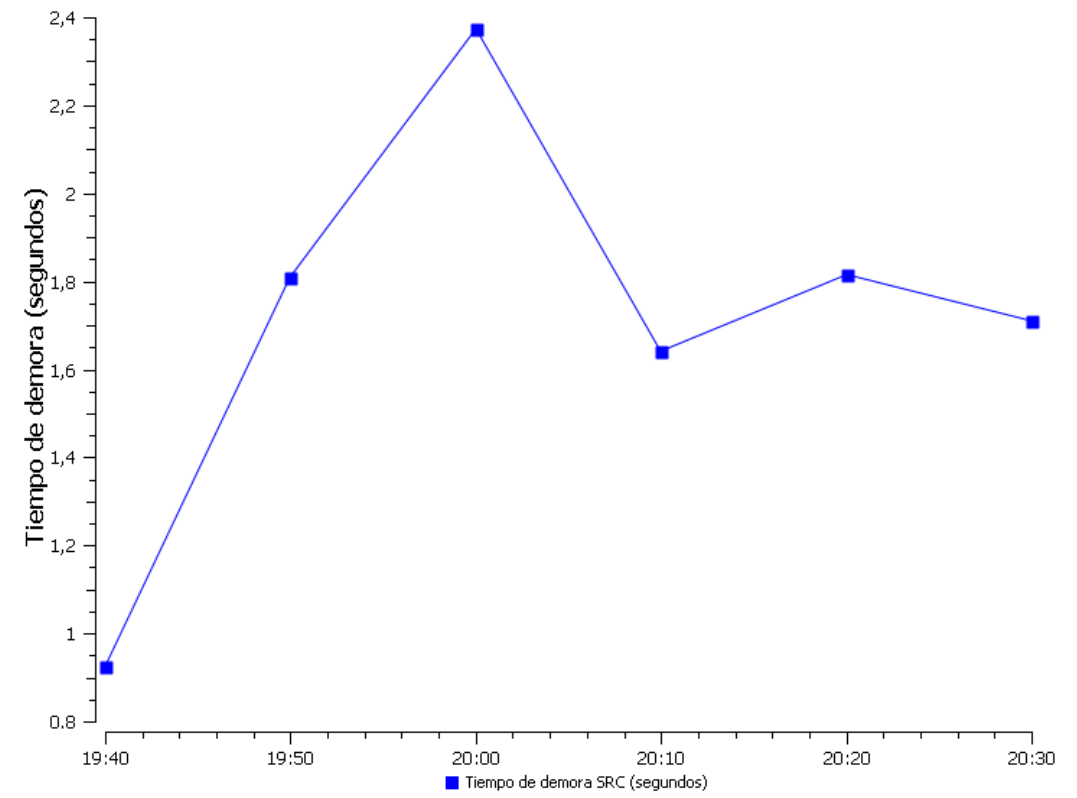
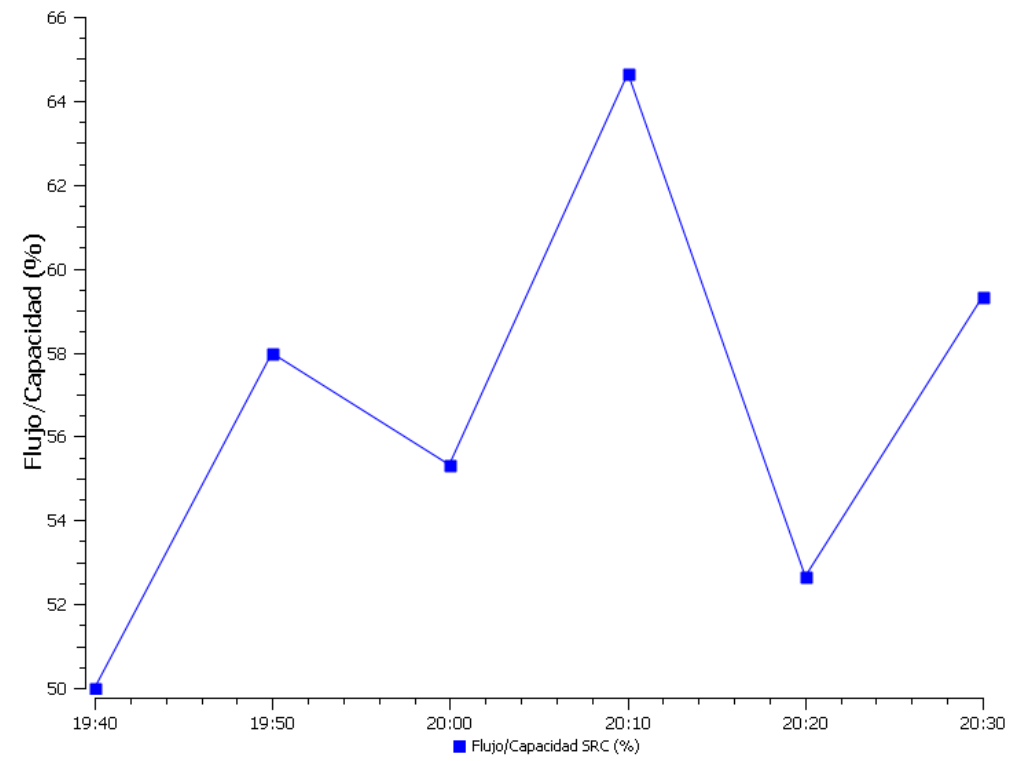
Se observa suficiente capacidad y un nivel de servicio aceptable (A).

**Entrada 2**

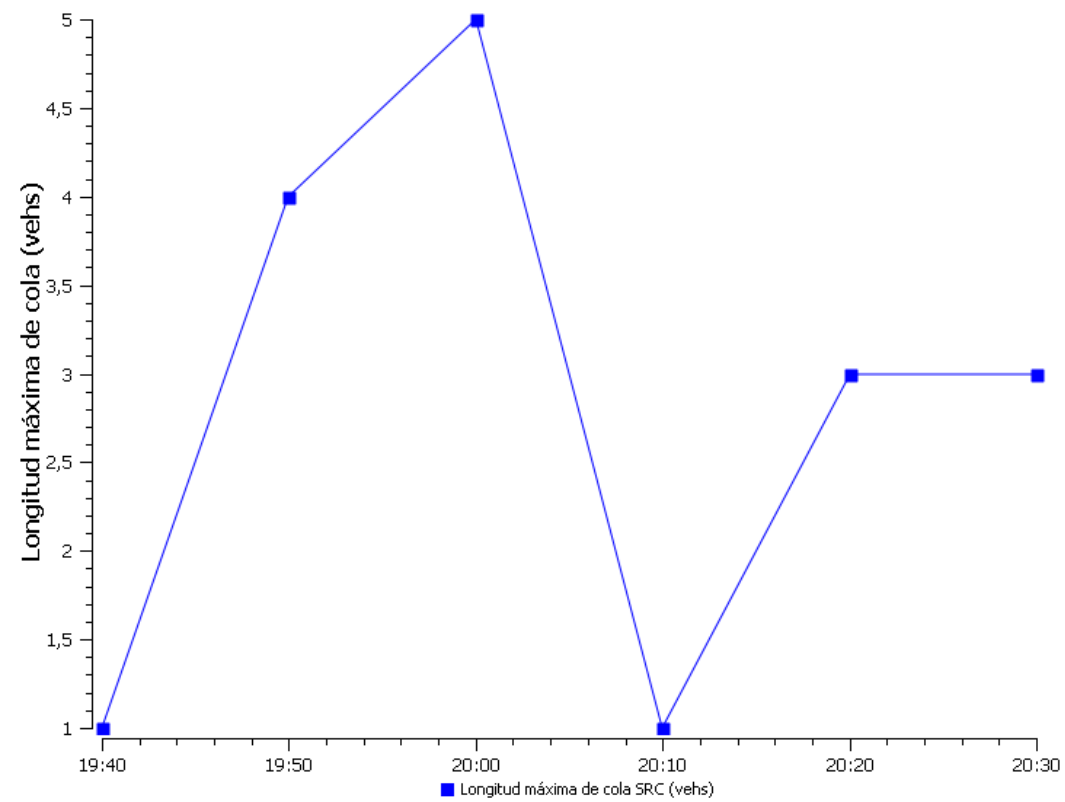


Se producen retenciones con tiempos de demora de hasta 22 sg. La entrada a la glorieta dispondrá de un nivel de servicio "C".

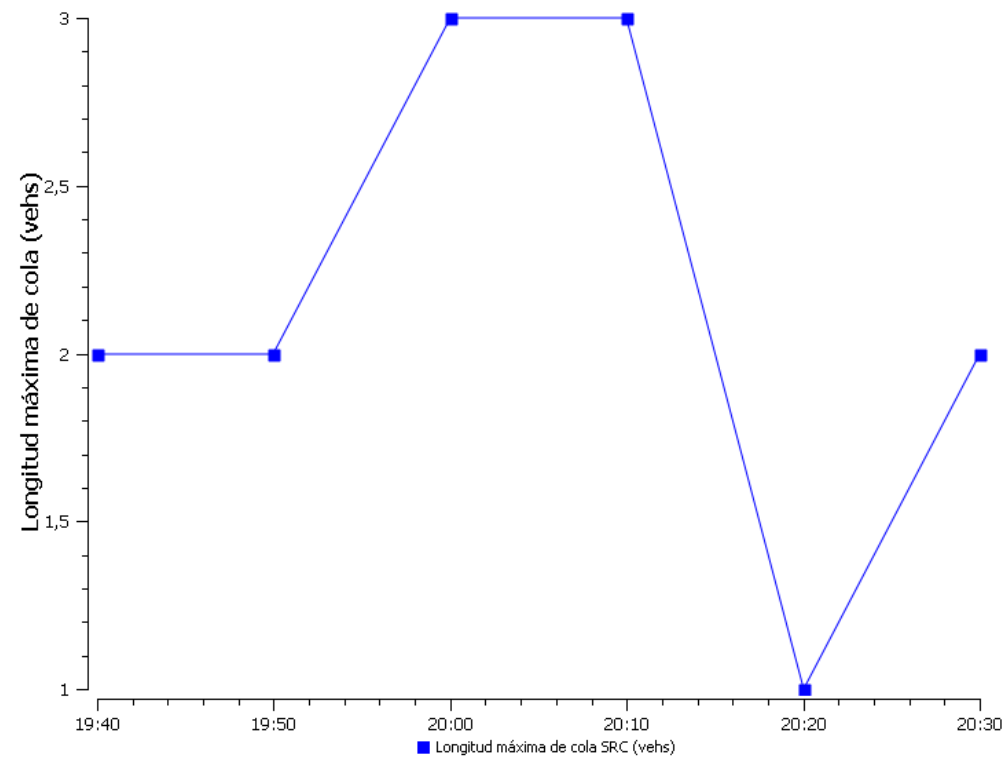
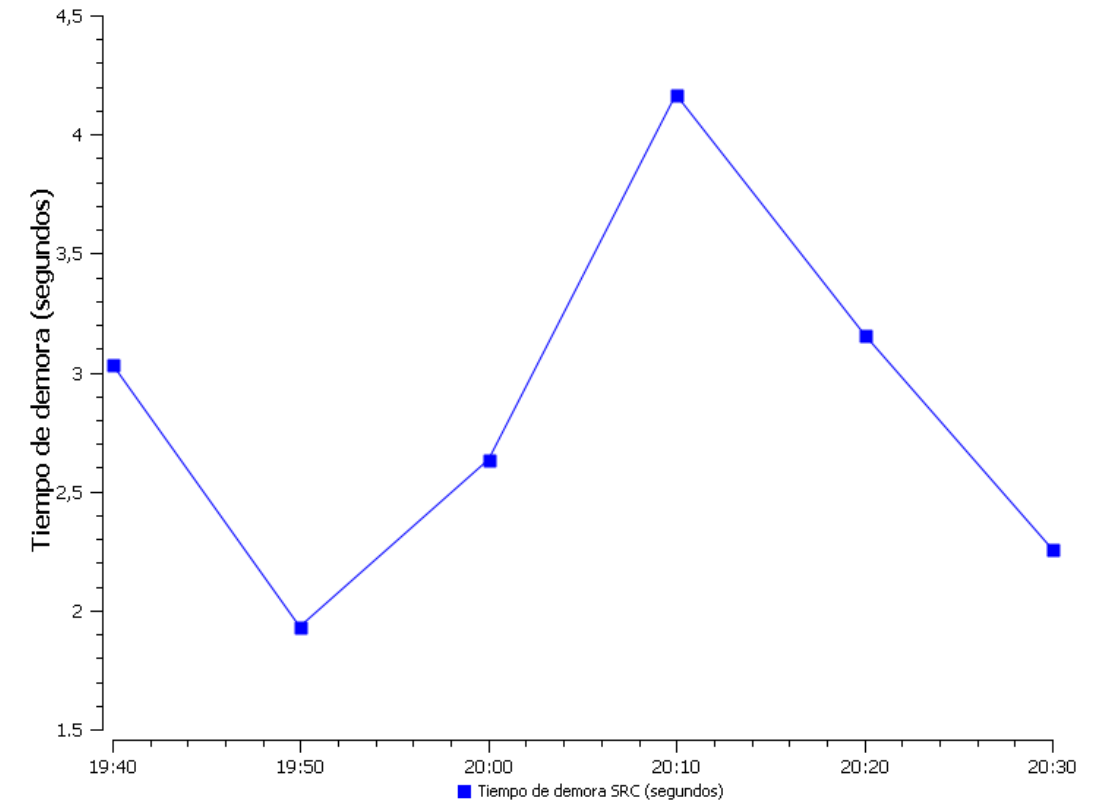
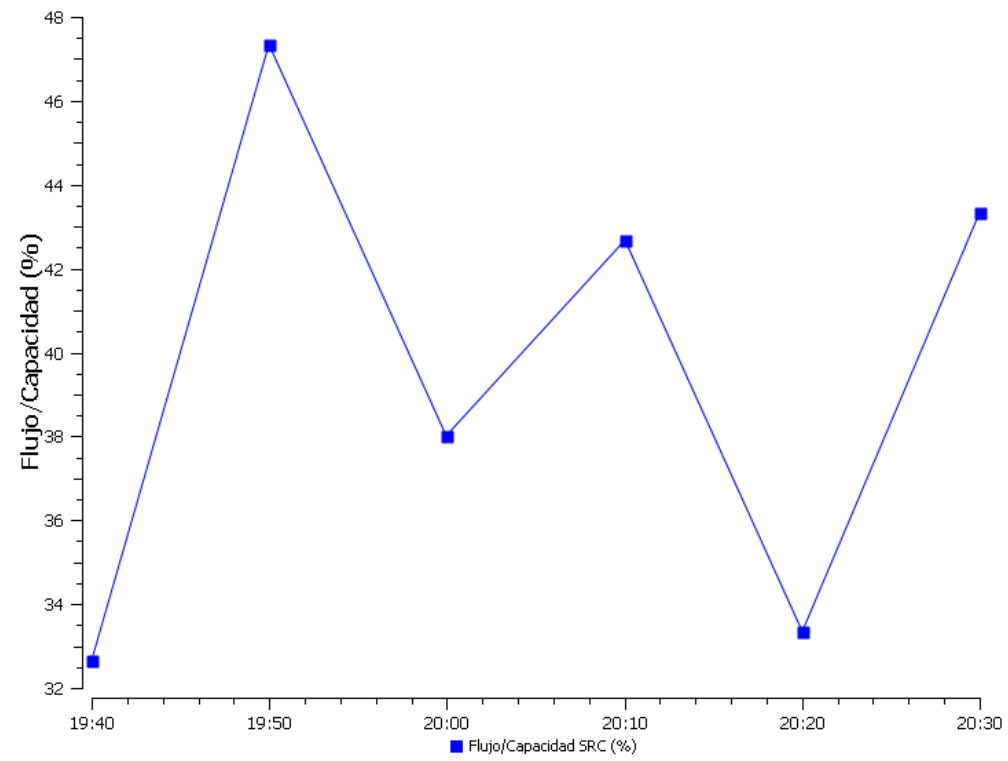
**Entrada3**



**Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).**

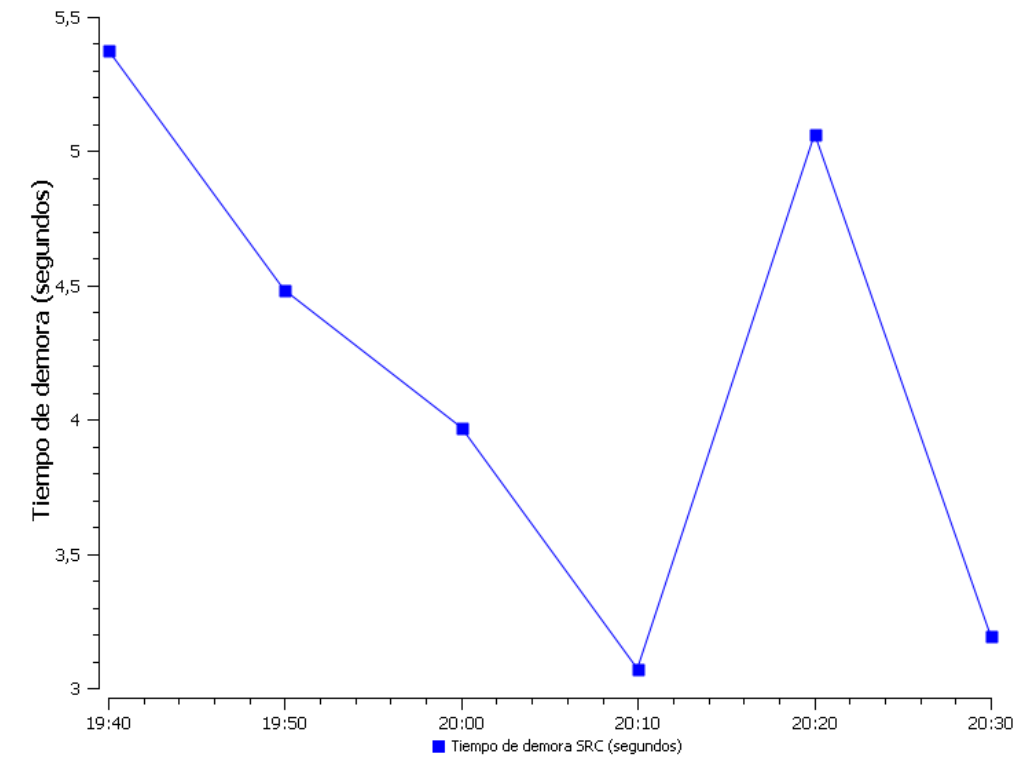
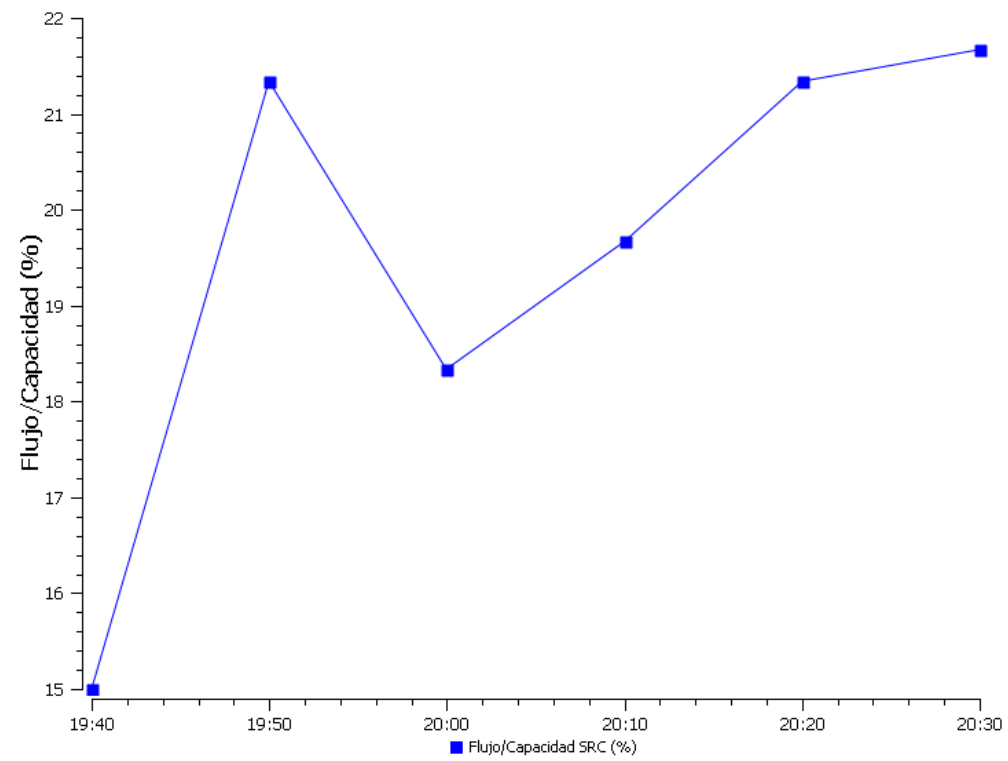


**Entrada 4**

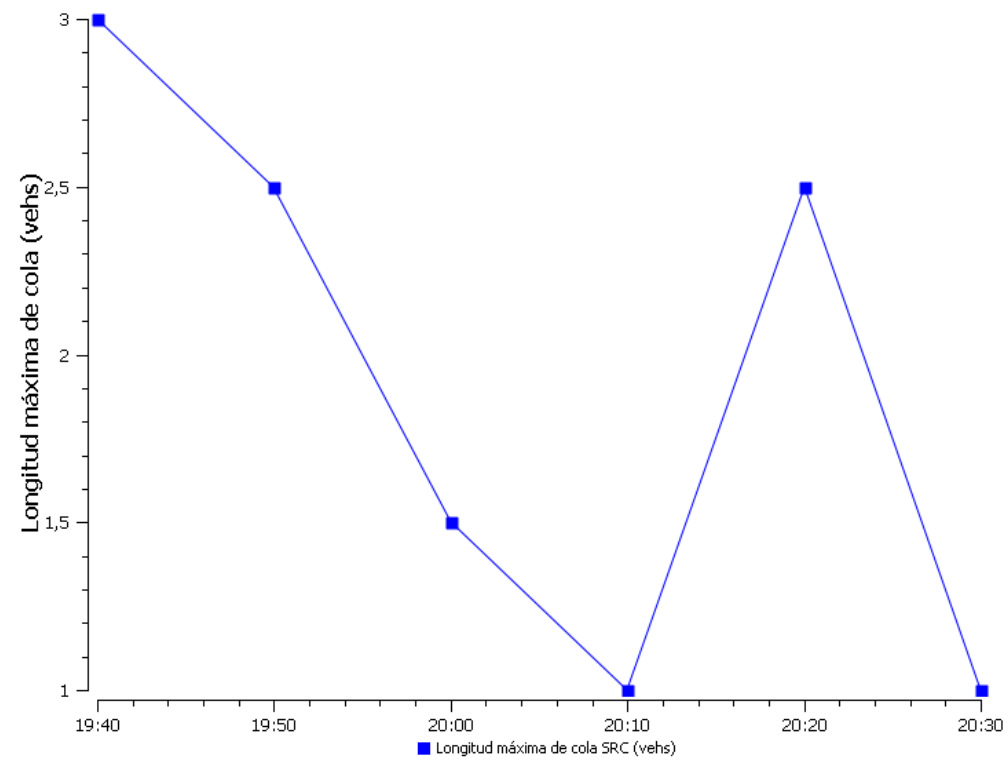


**Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).**

Entrada 5



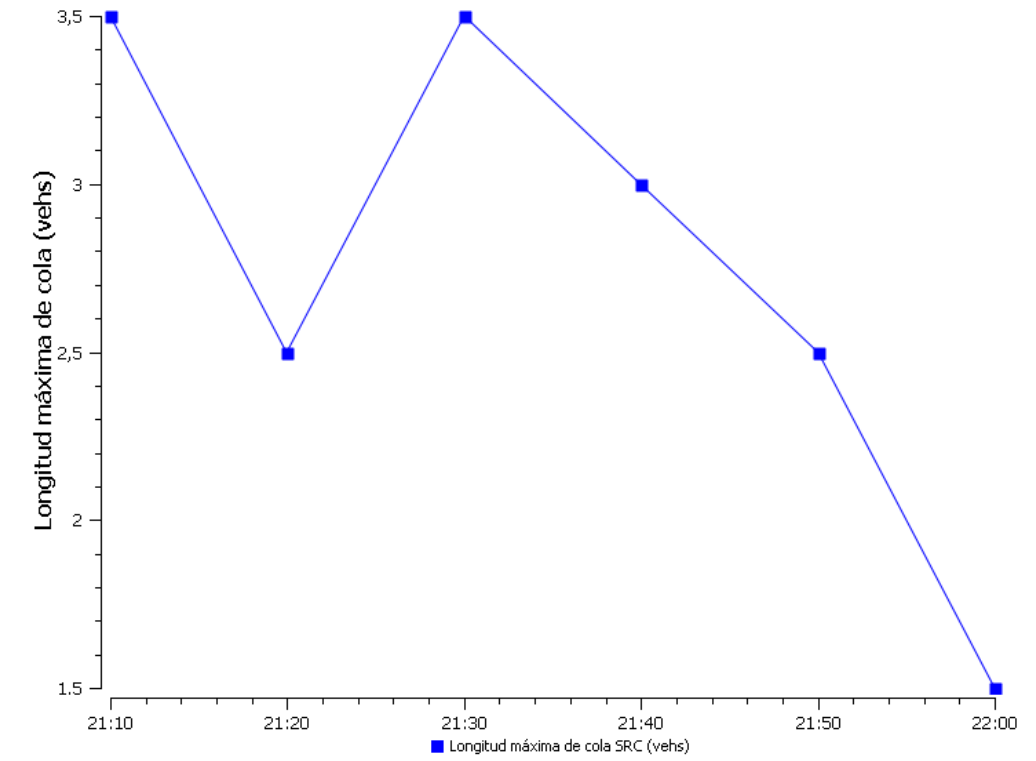
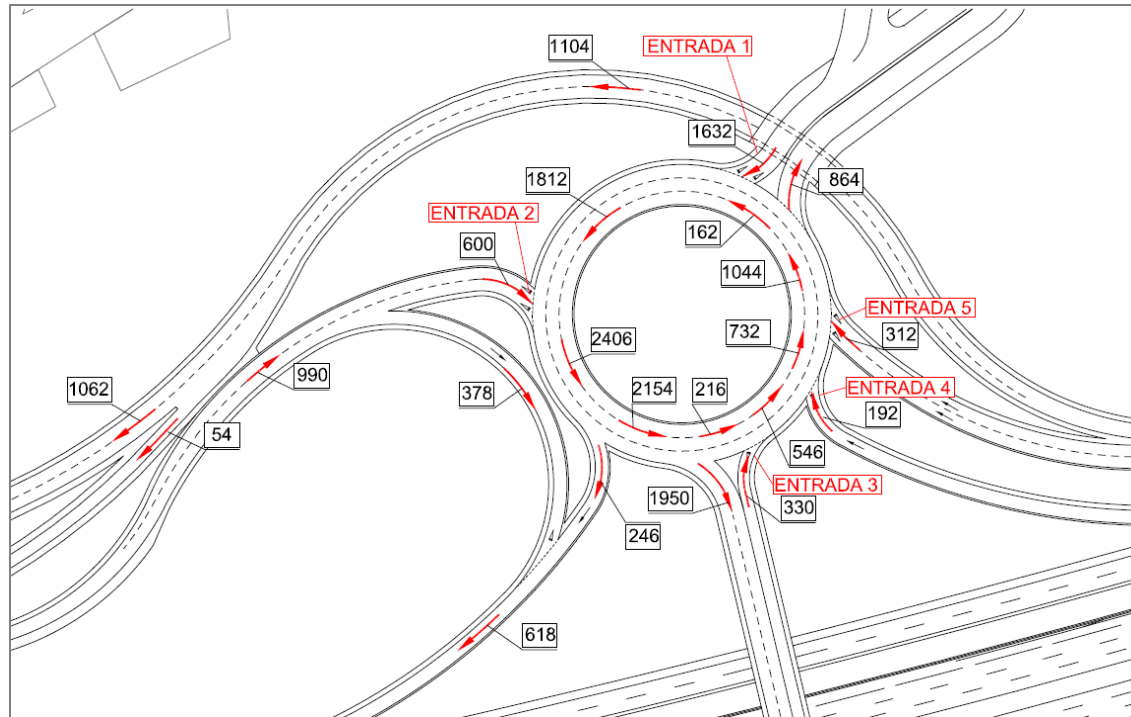
Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).





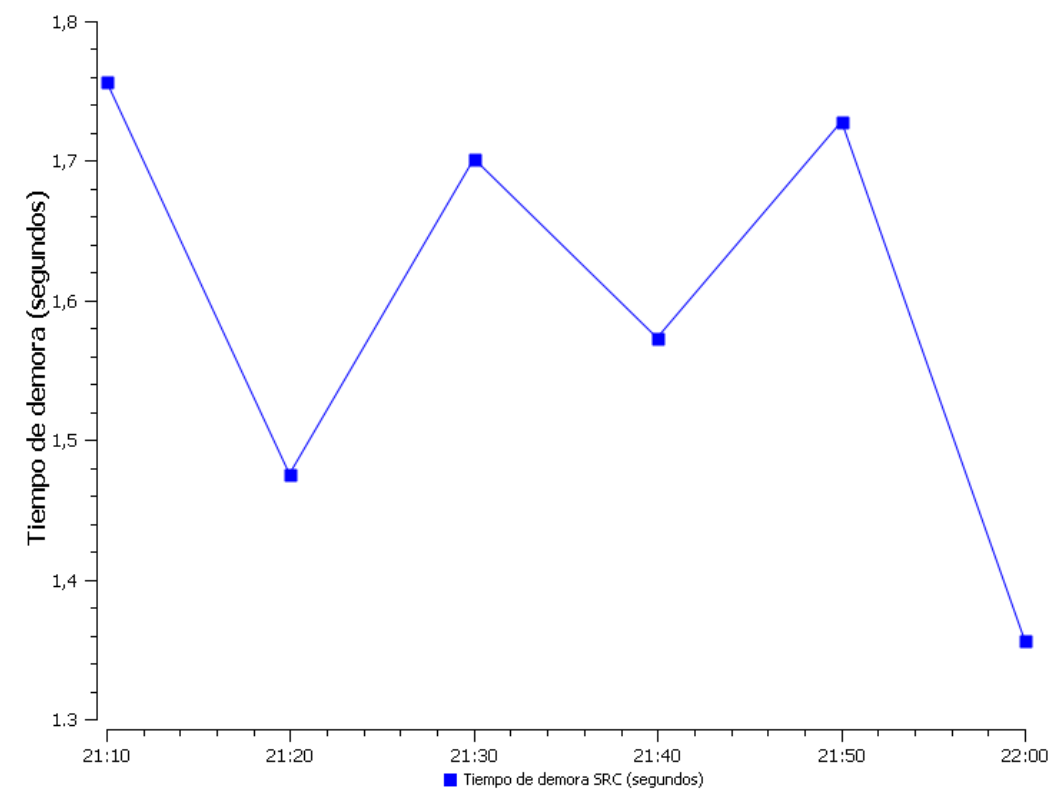
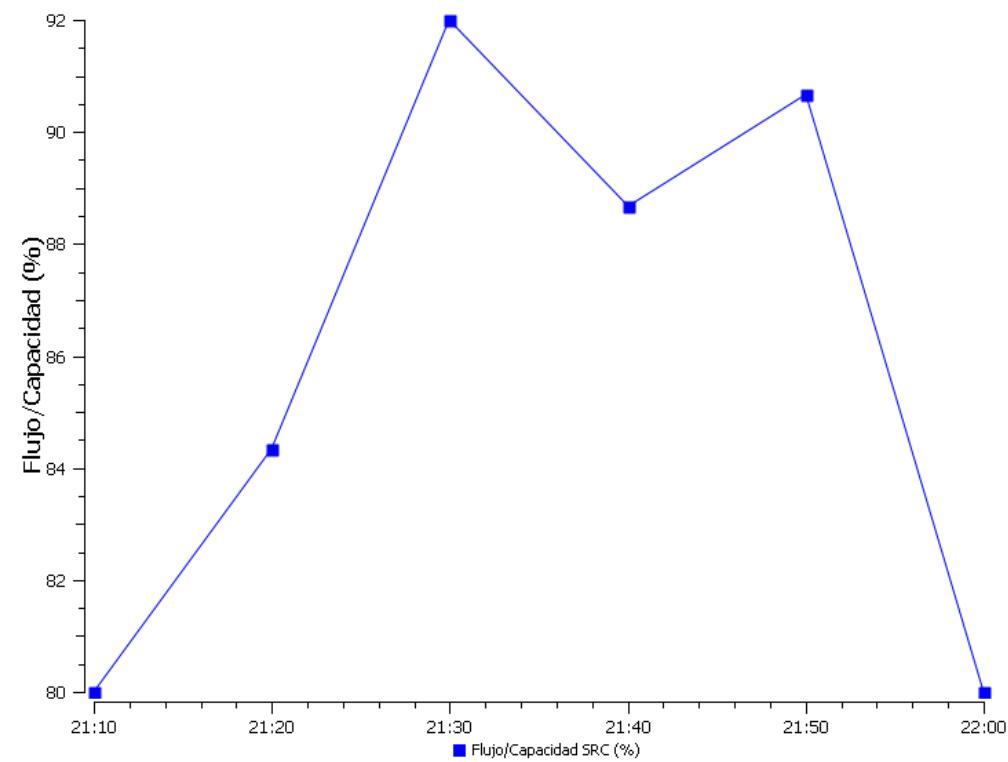
▪ Hora punta de Salidas (21,00 h a 22,30 h)

Se adjunta a continuación la distribución o matriz de flujos en vehículos/hora.



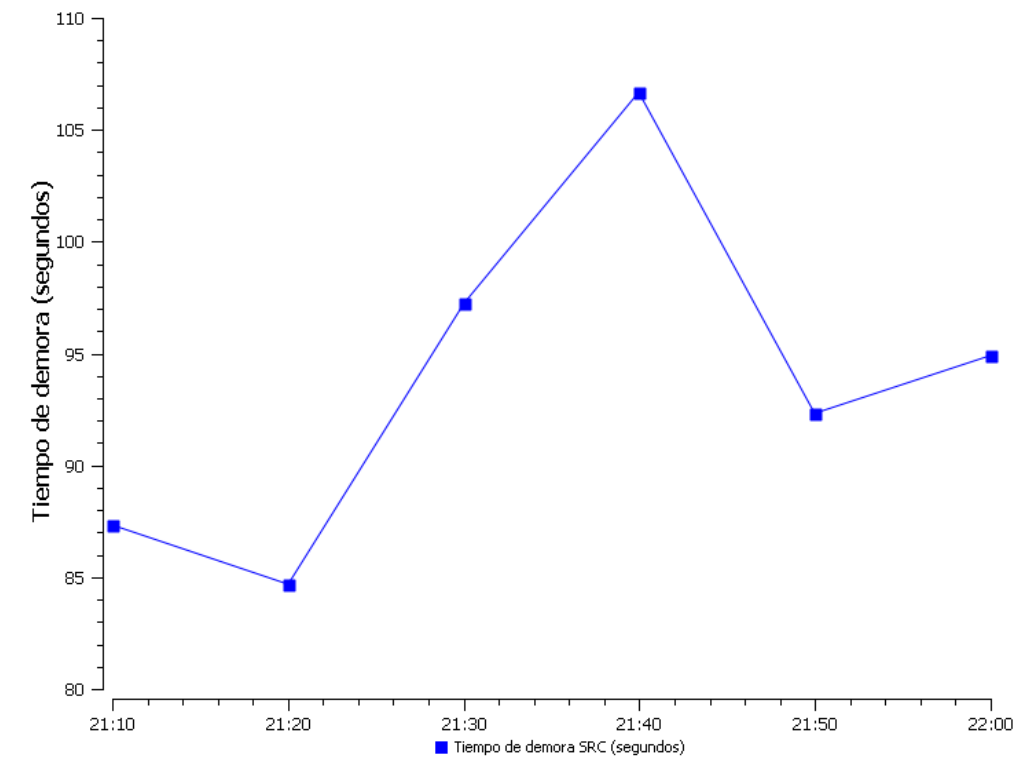
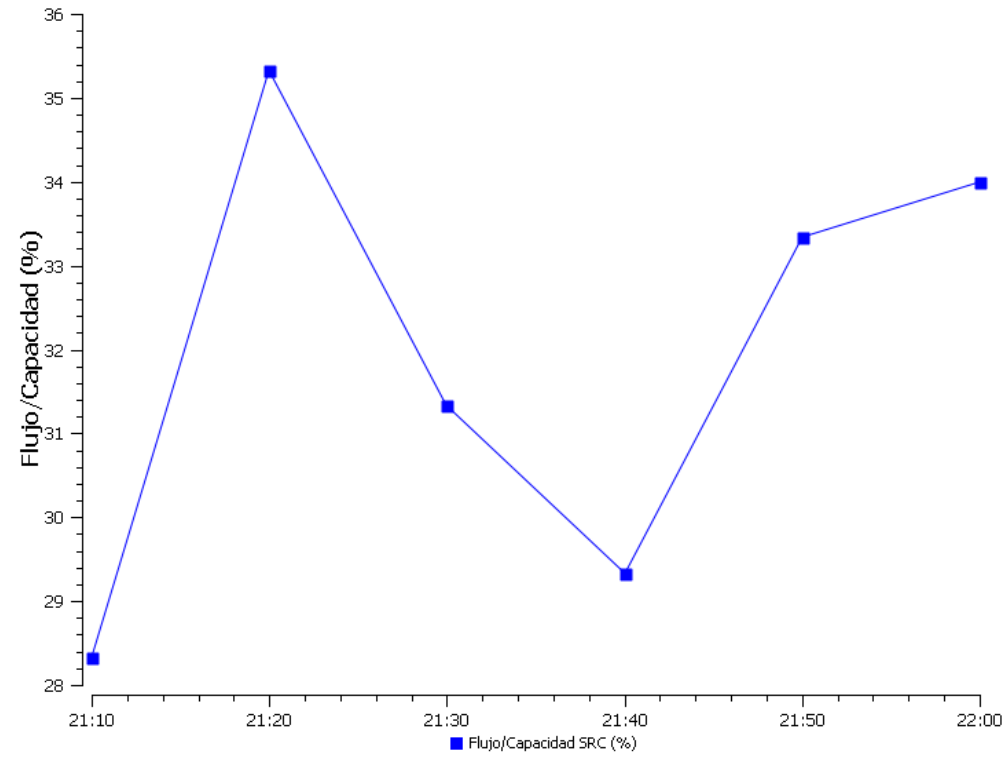
Se adjuntan las gráficas de resultados para cada uno de los entronques de entradas según las variables características del tráfico demandadas.

Entrada1

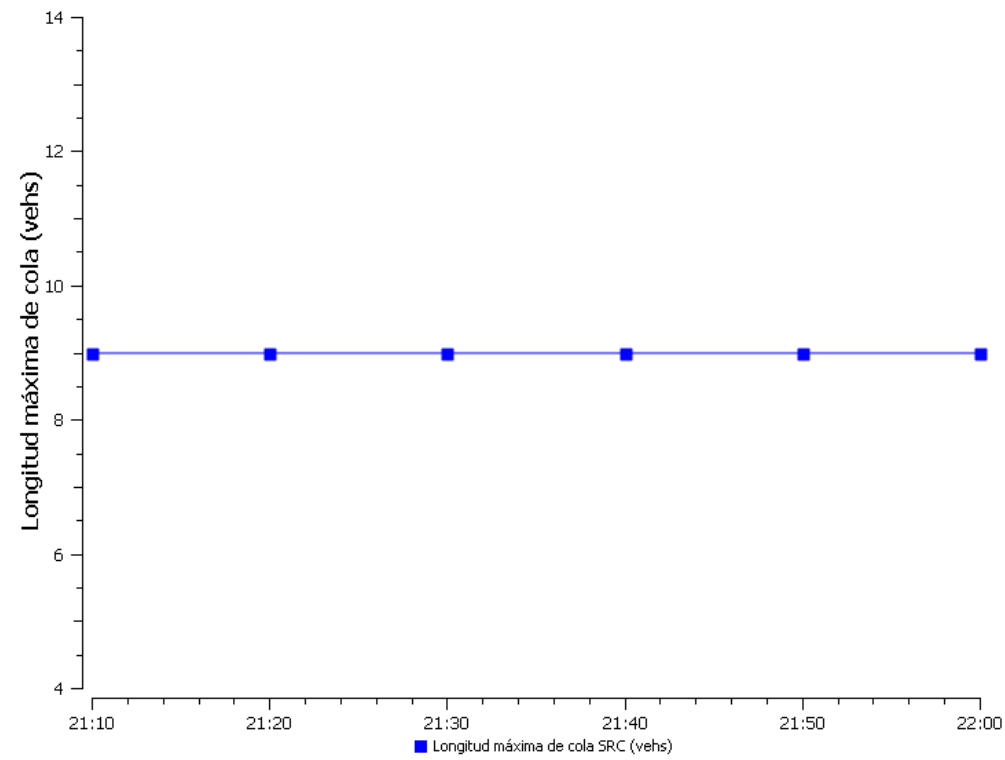


Se consume prácticamente la capacidad del acceso, pero se mantiene con un bien nivel de servicio (A).

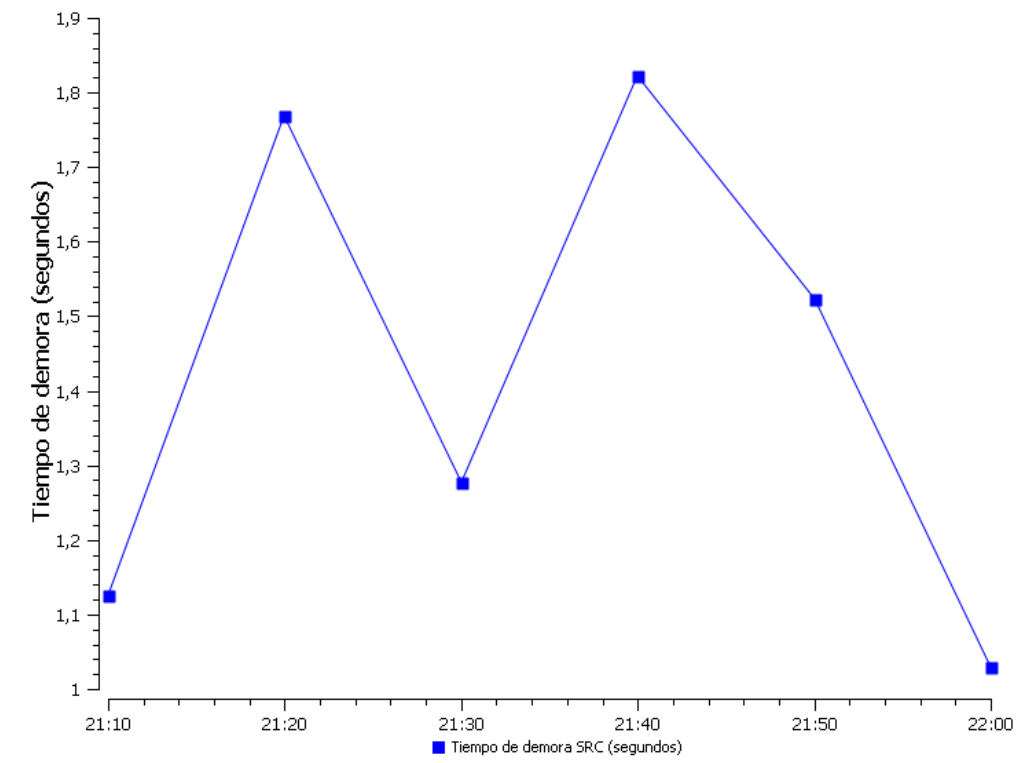
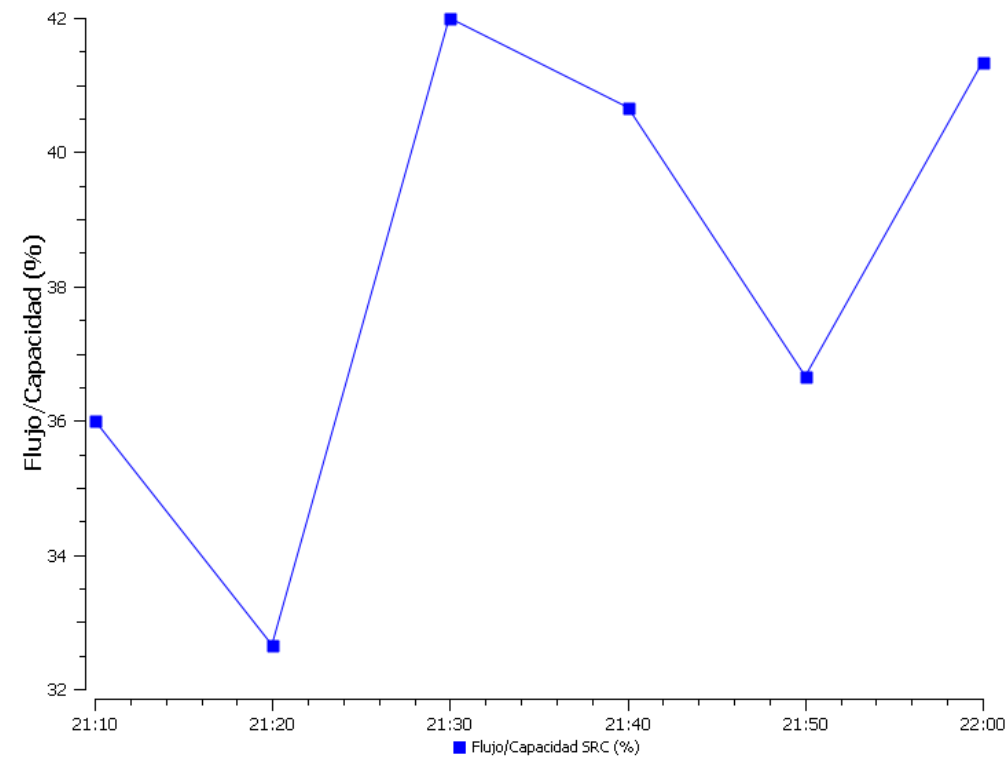
Entada2



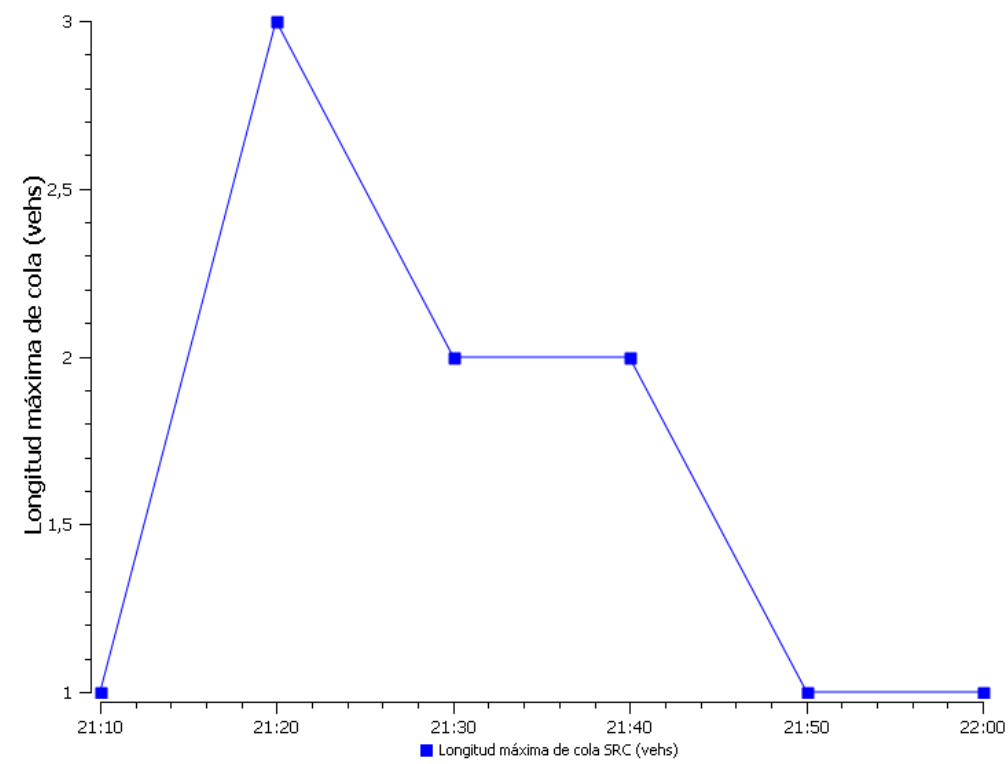
Las retenciones aumentan respecto a la hora punta de entradas, con tiempos de demora punta de 108 sg. El nivel de servicio es el "E".



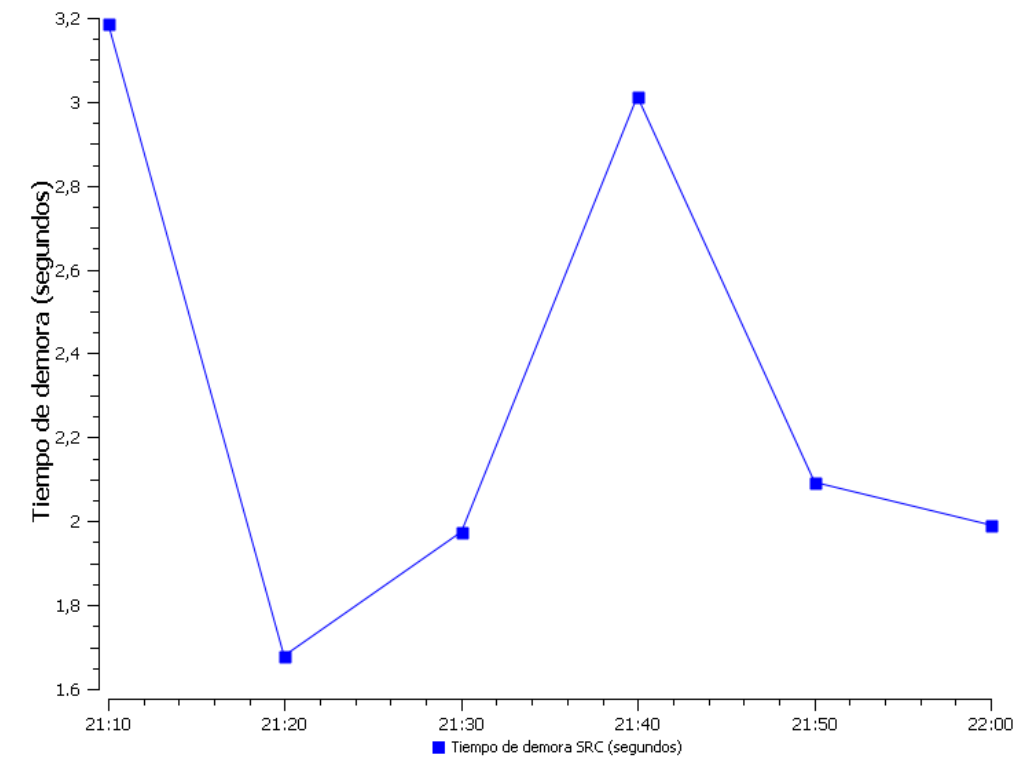
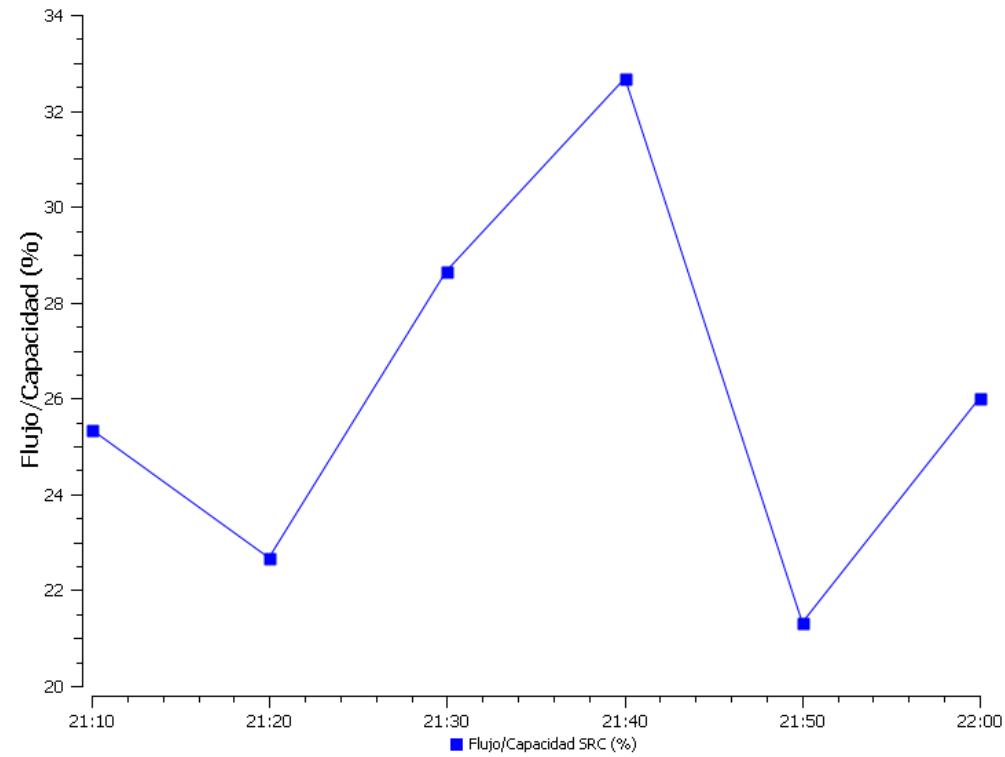
**Entrada3**



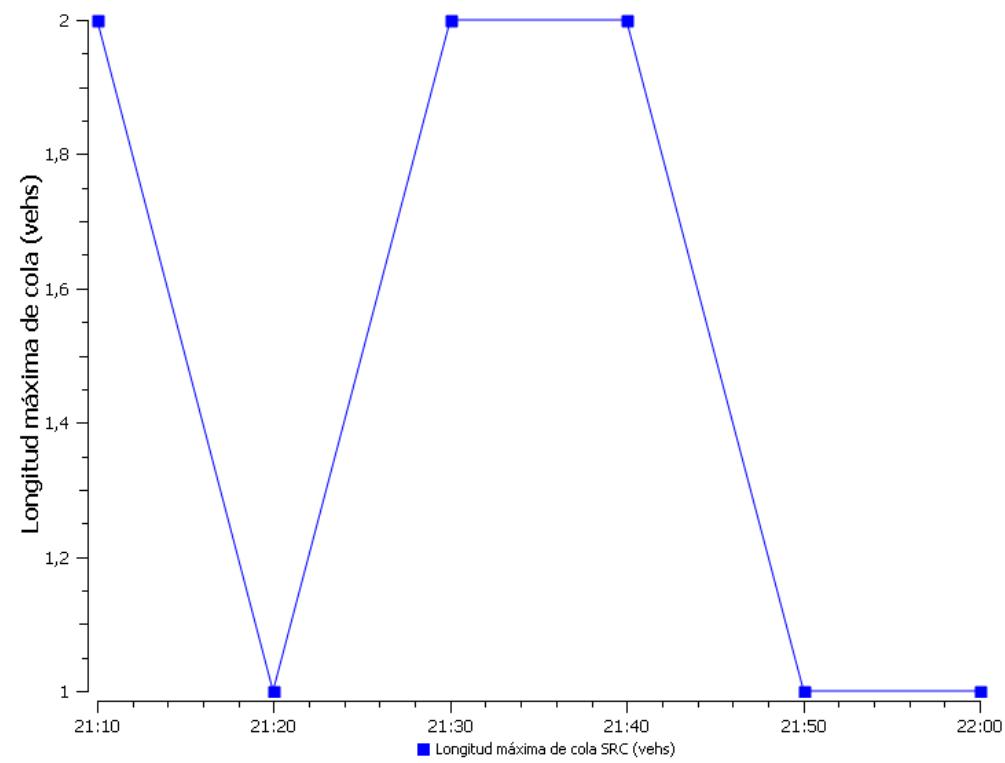
**Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).**



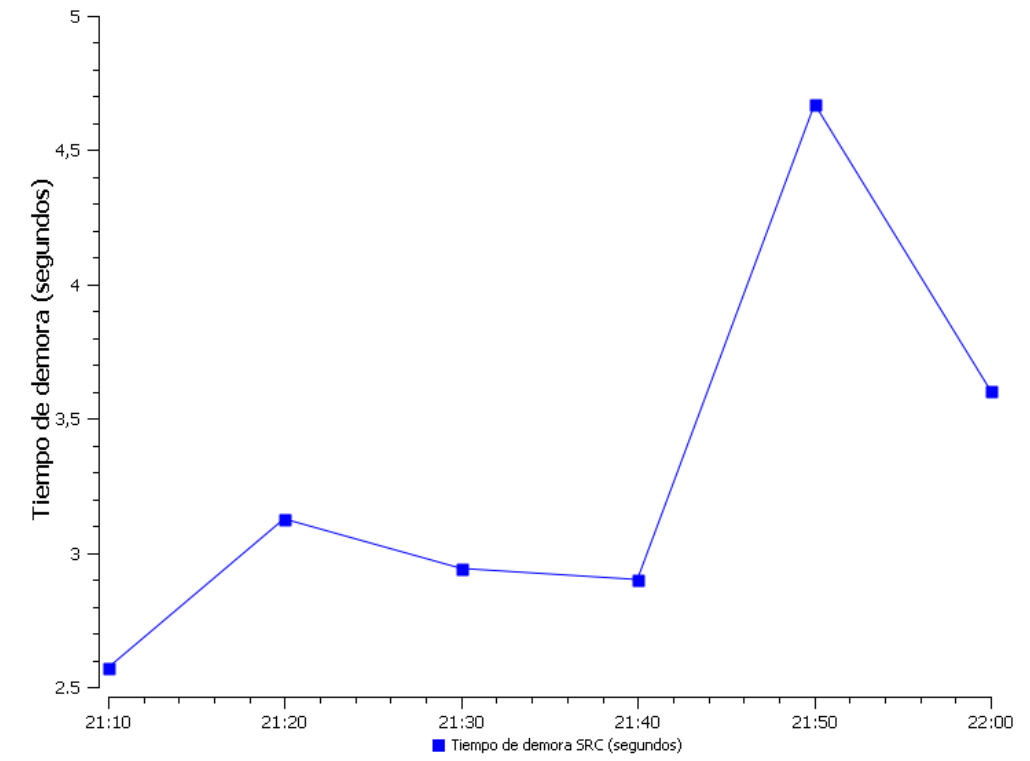
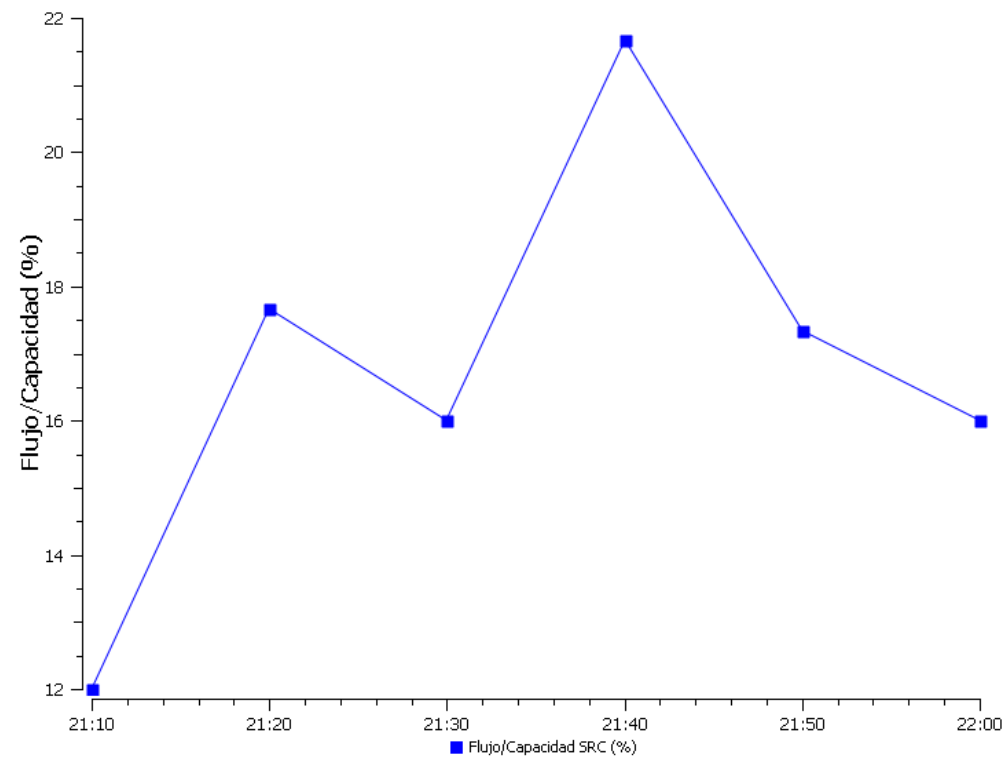
**Entrada 4**



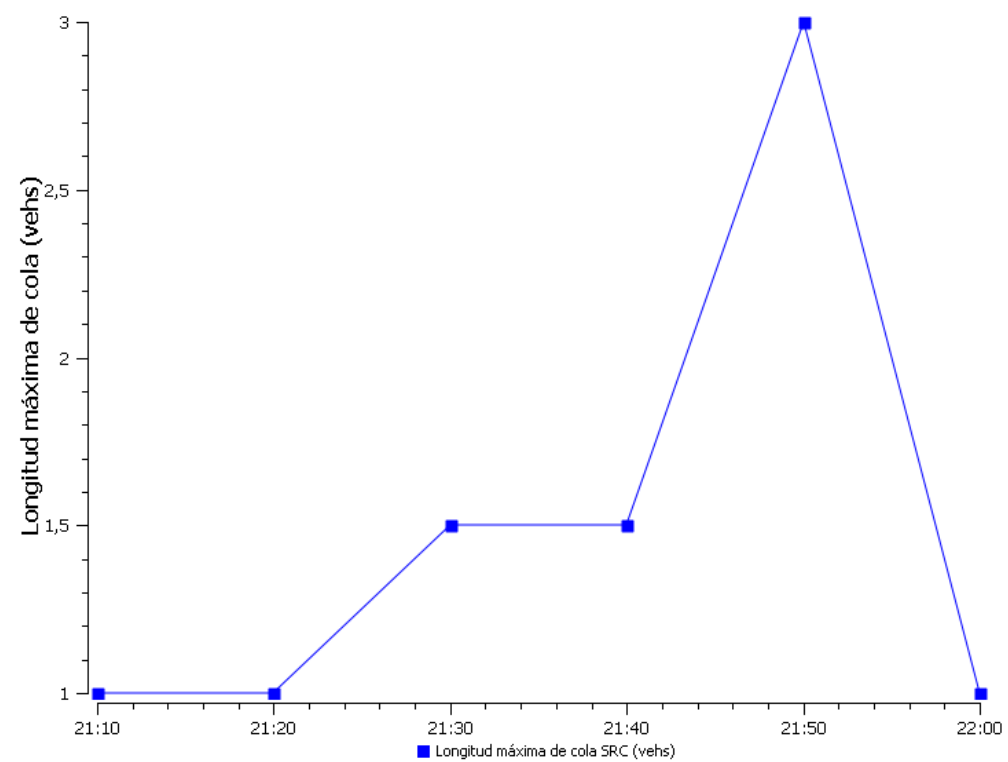
**Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).**



**Entrada5**



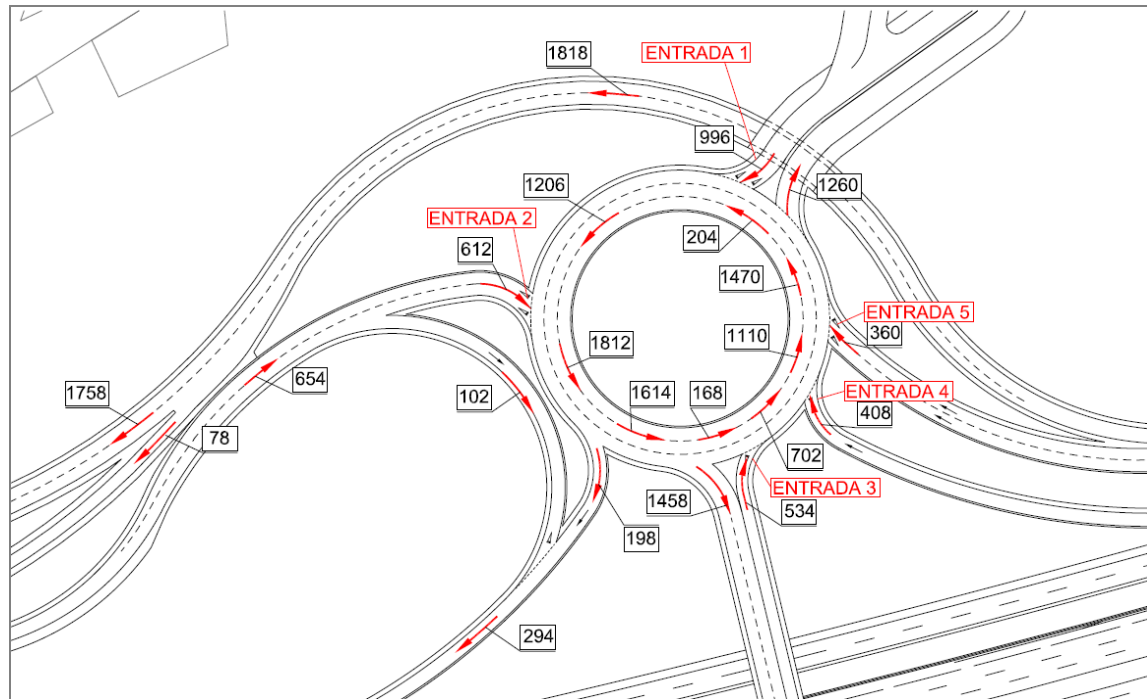
**Dispone de suficiente capacidad y un buen nivel de servicio (A).**



1.4.2.- ESCENARIO DE AÑO HORIZONTE (2030)

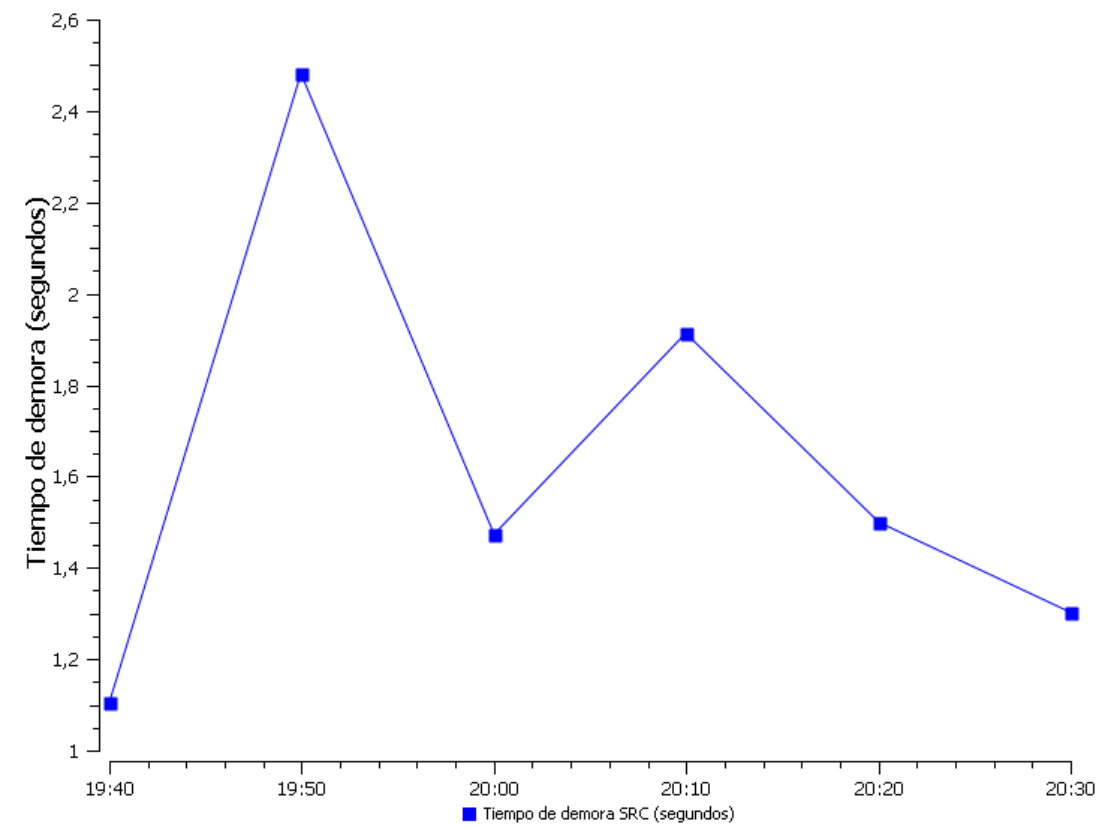
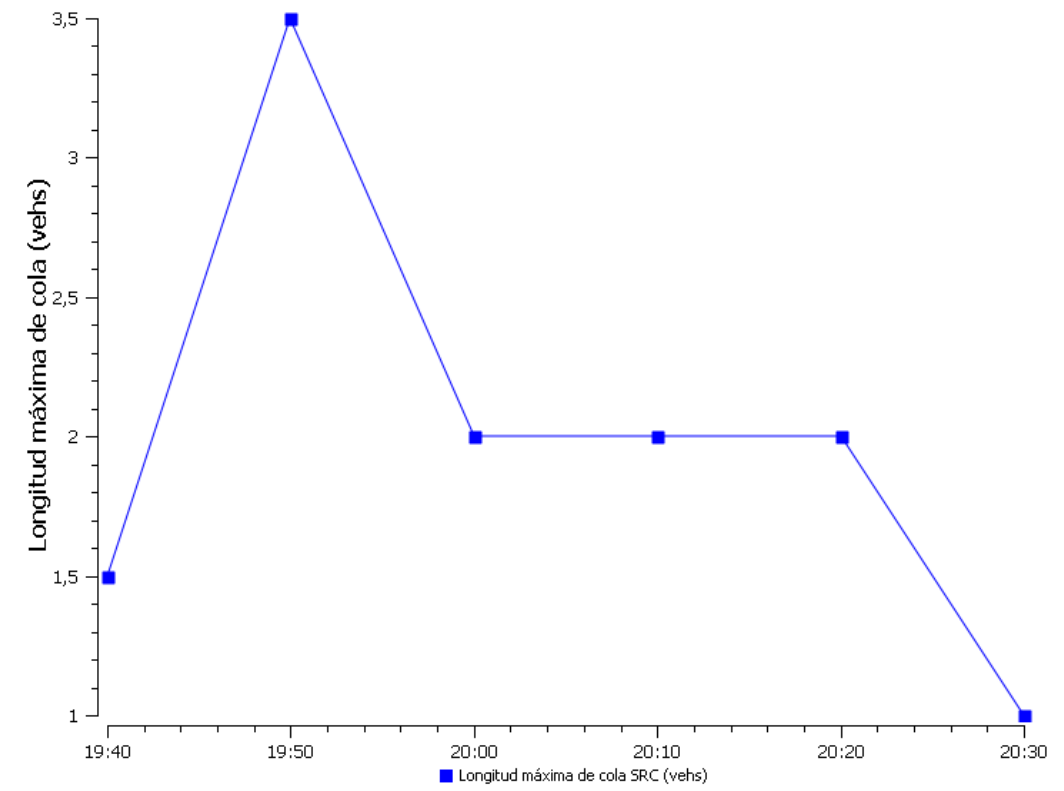
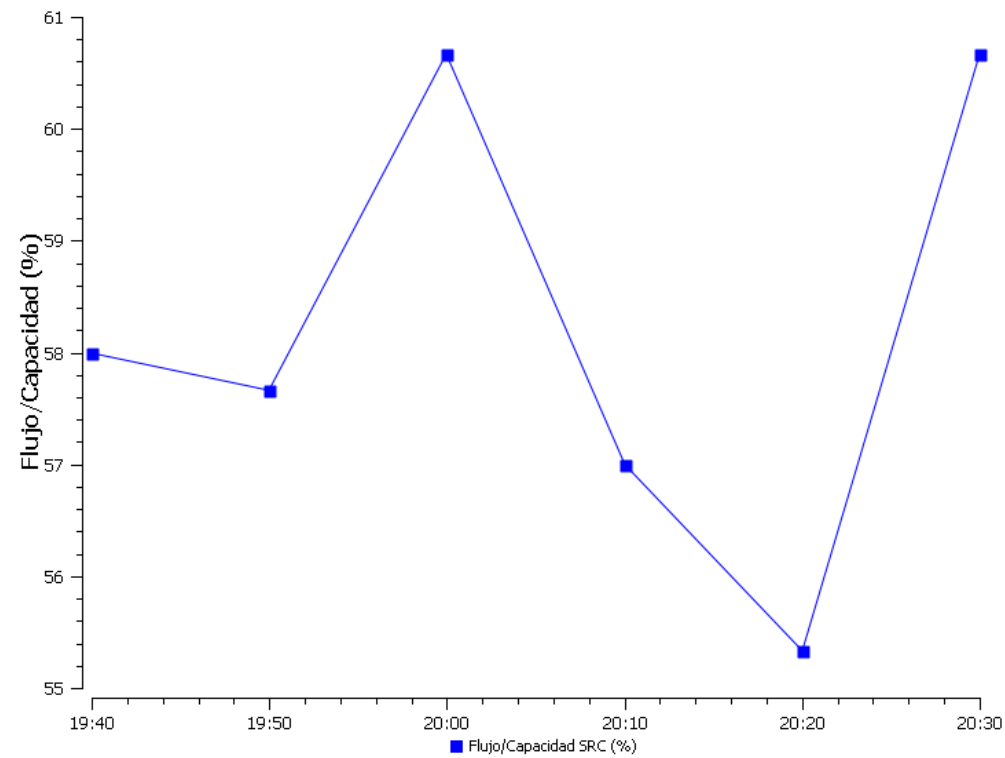
▪ Hora punta de Entradas (19,30 h a 21,30 H)

Se adjunta a continuación la distribución o matriz de flujos en vehículos/hora.



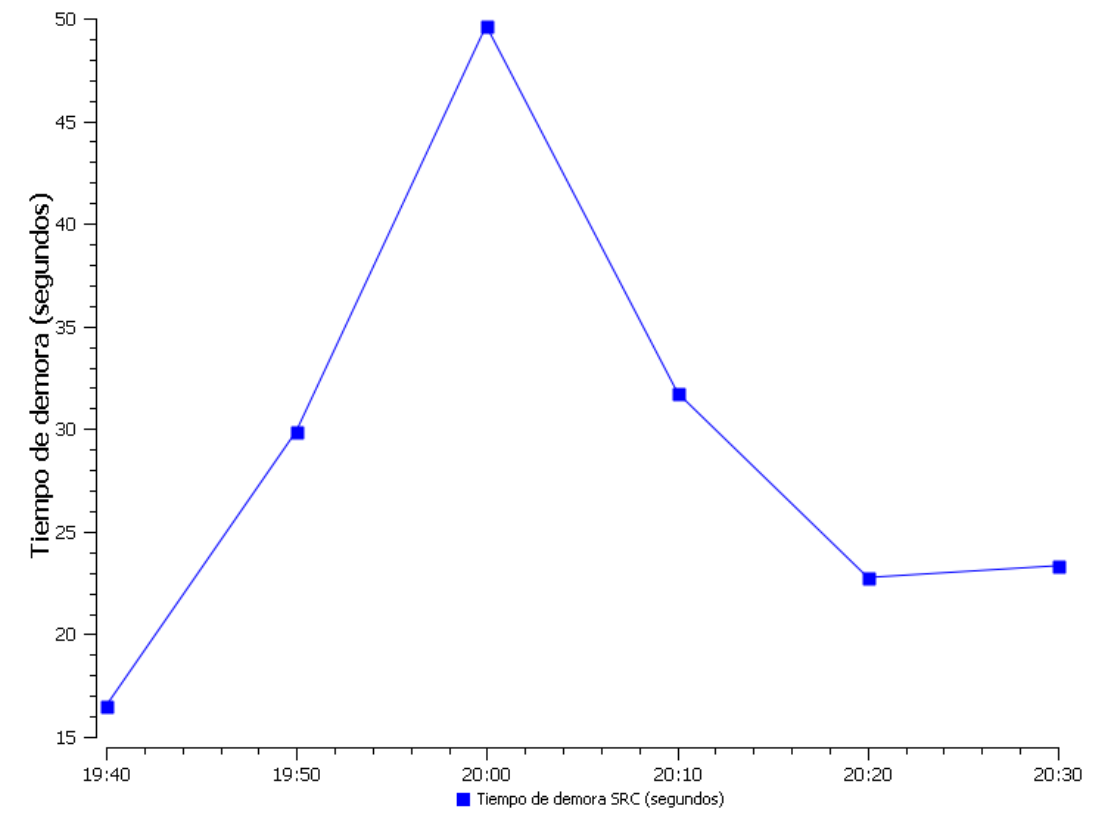
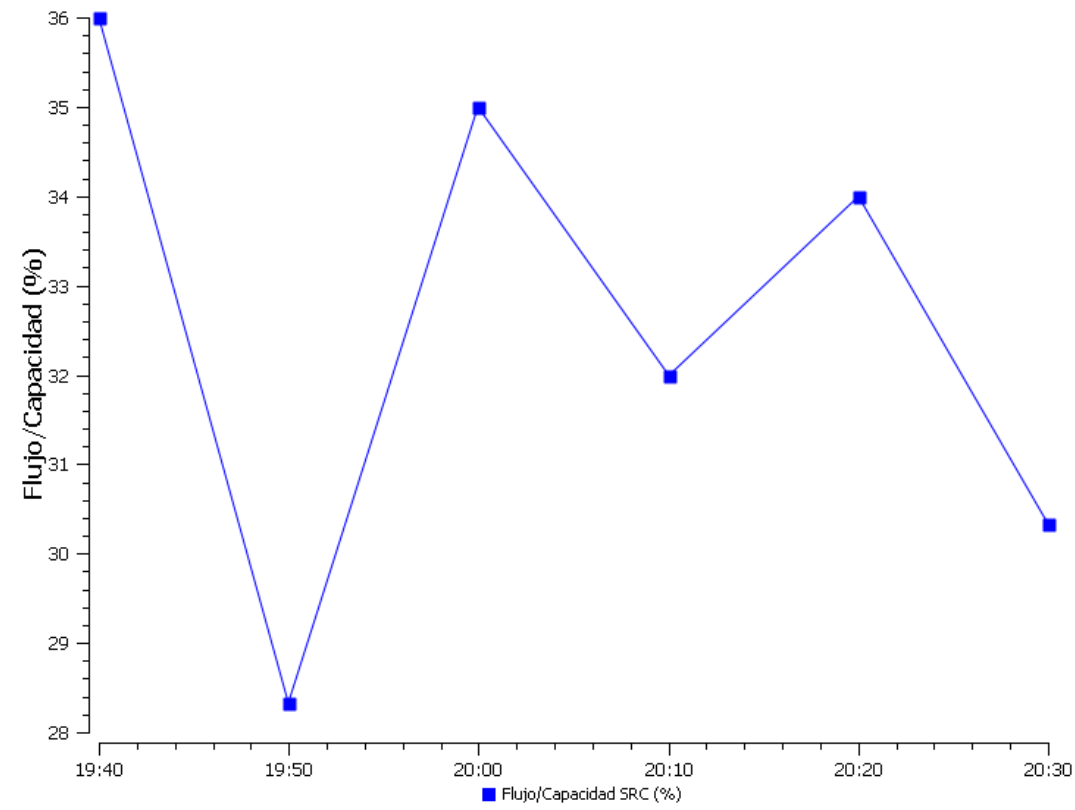
Se adjuntan las gráficas de resultados para cada uno de los entronques de entradas según las variables características del tráfico demandadas.

Entrada1

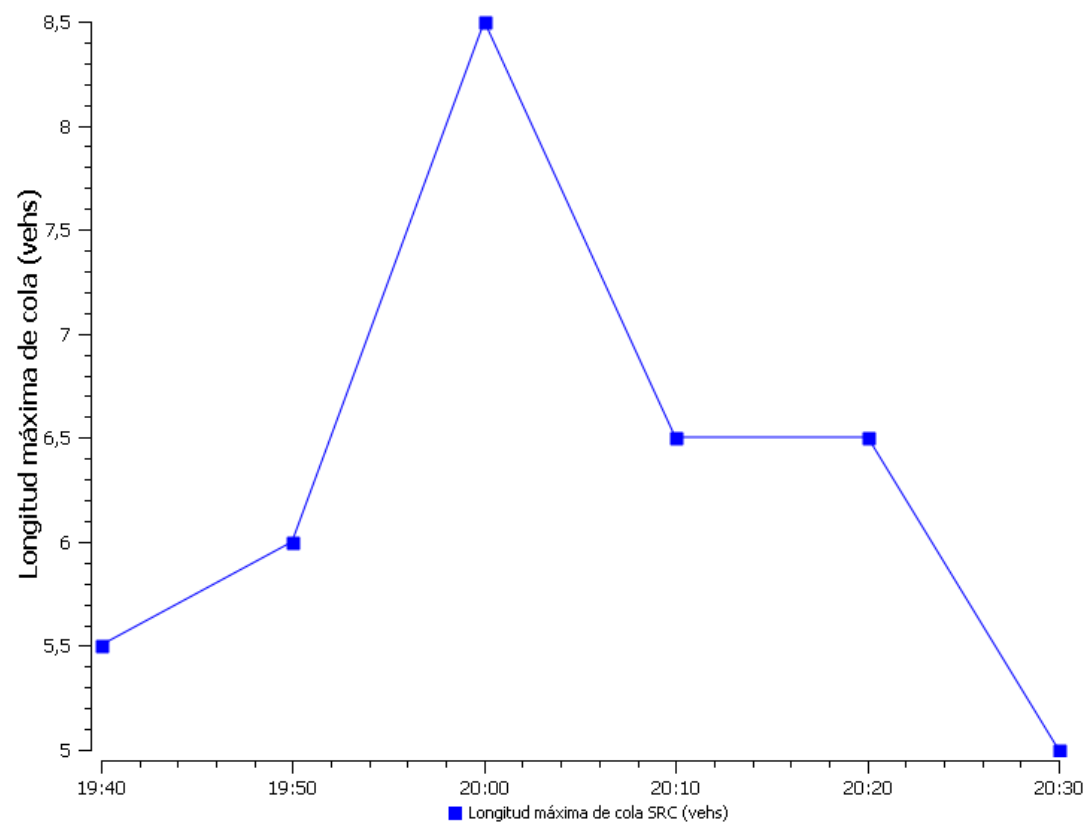


Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).

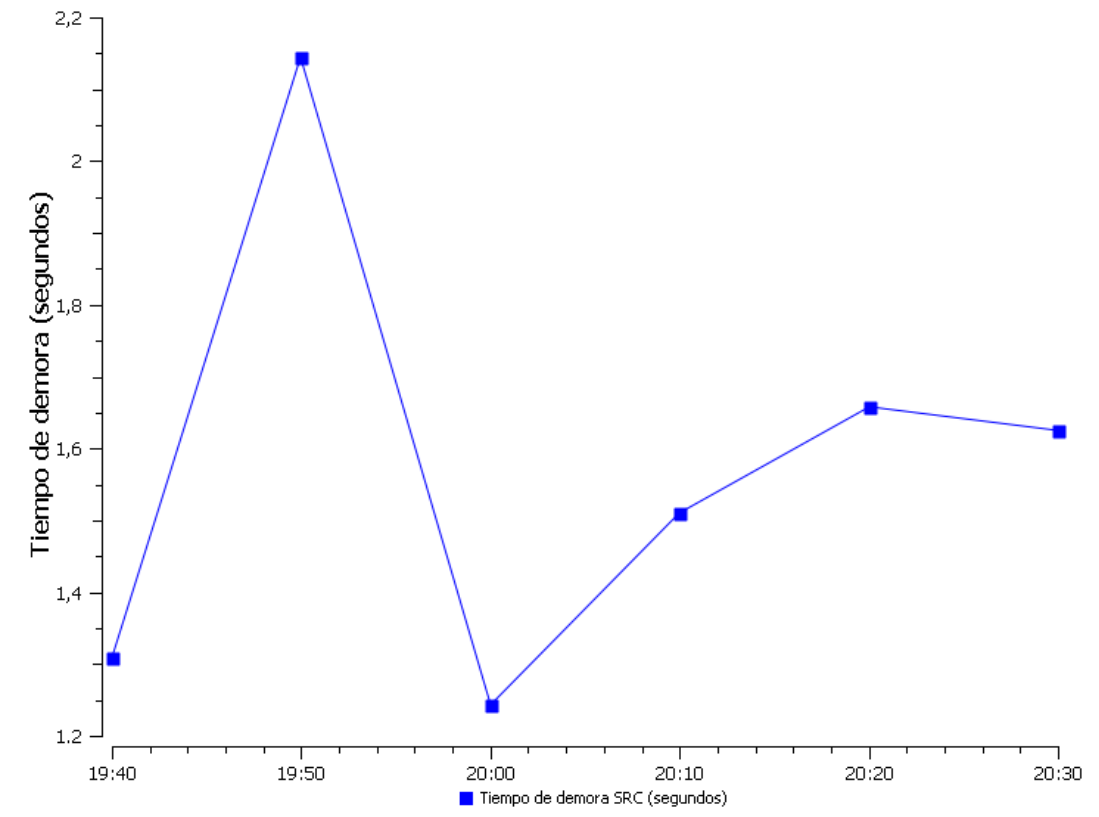
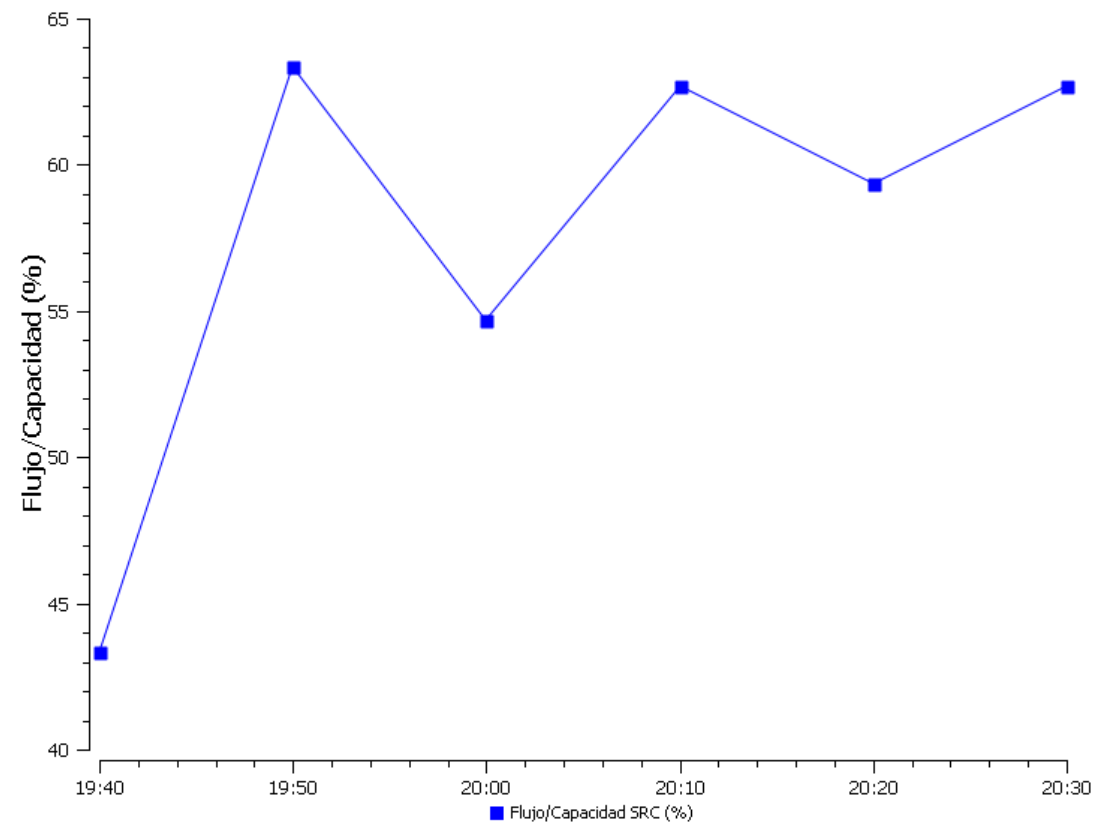
Entrada2



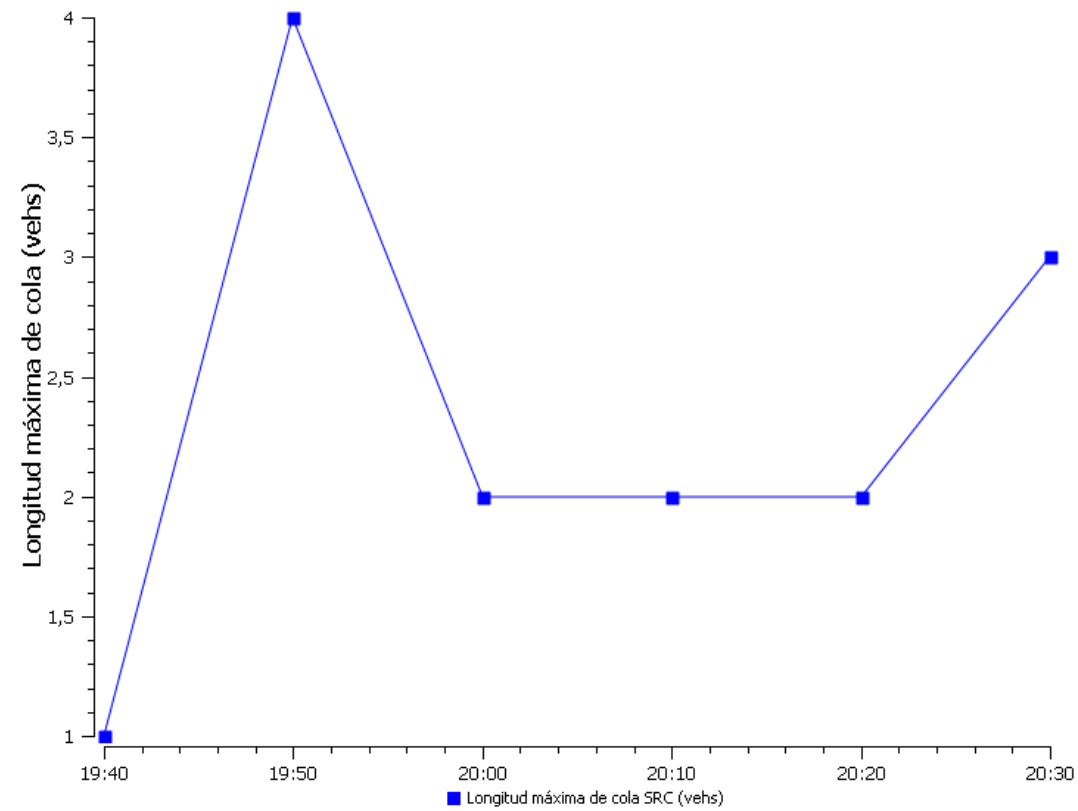
Se producen retenciones hasta ajustar el nivel de servicio (E).



Entrada3

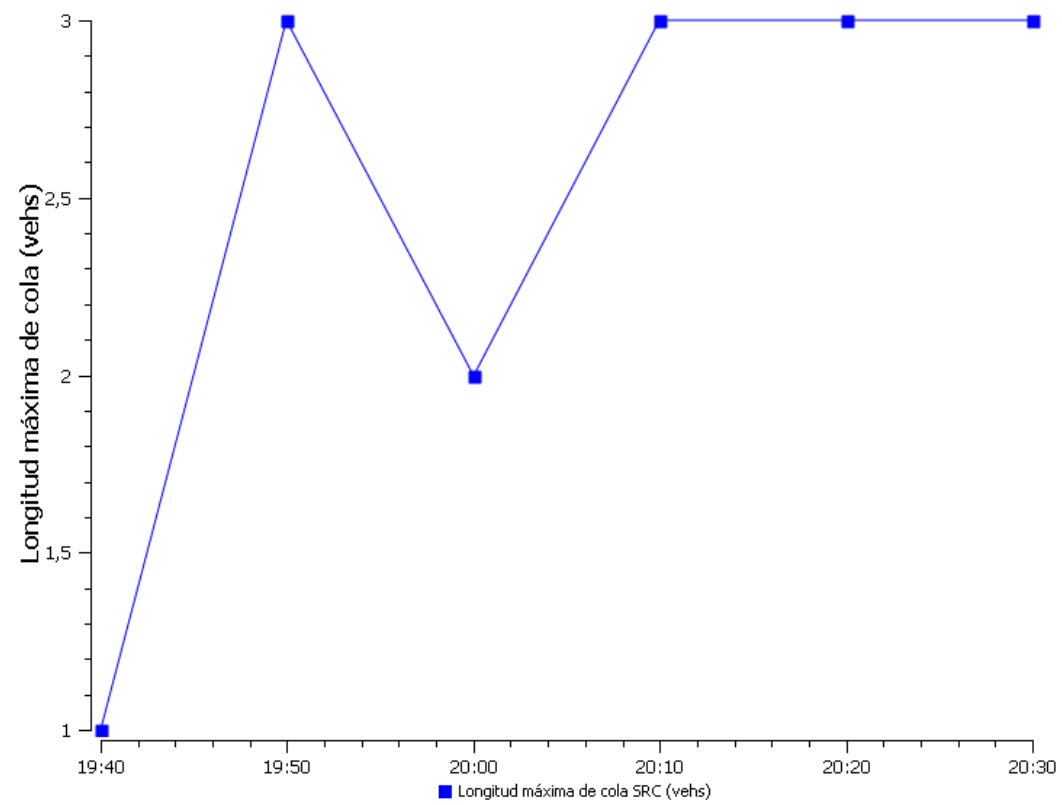
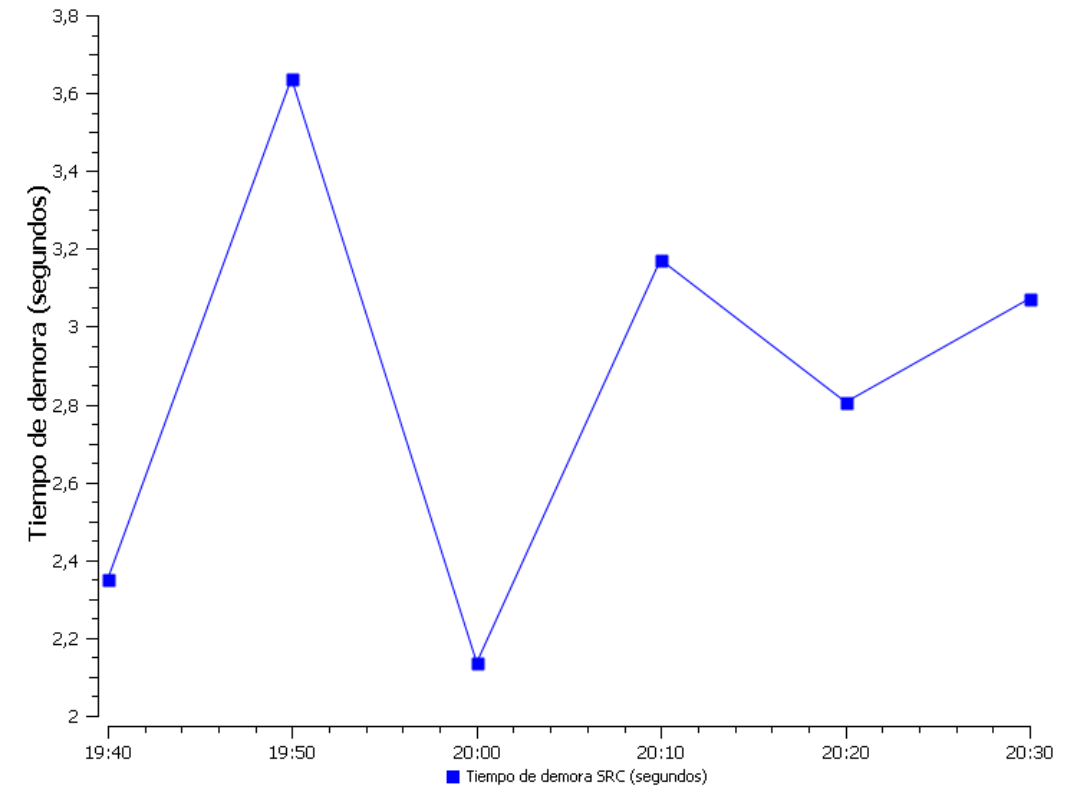
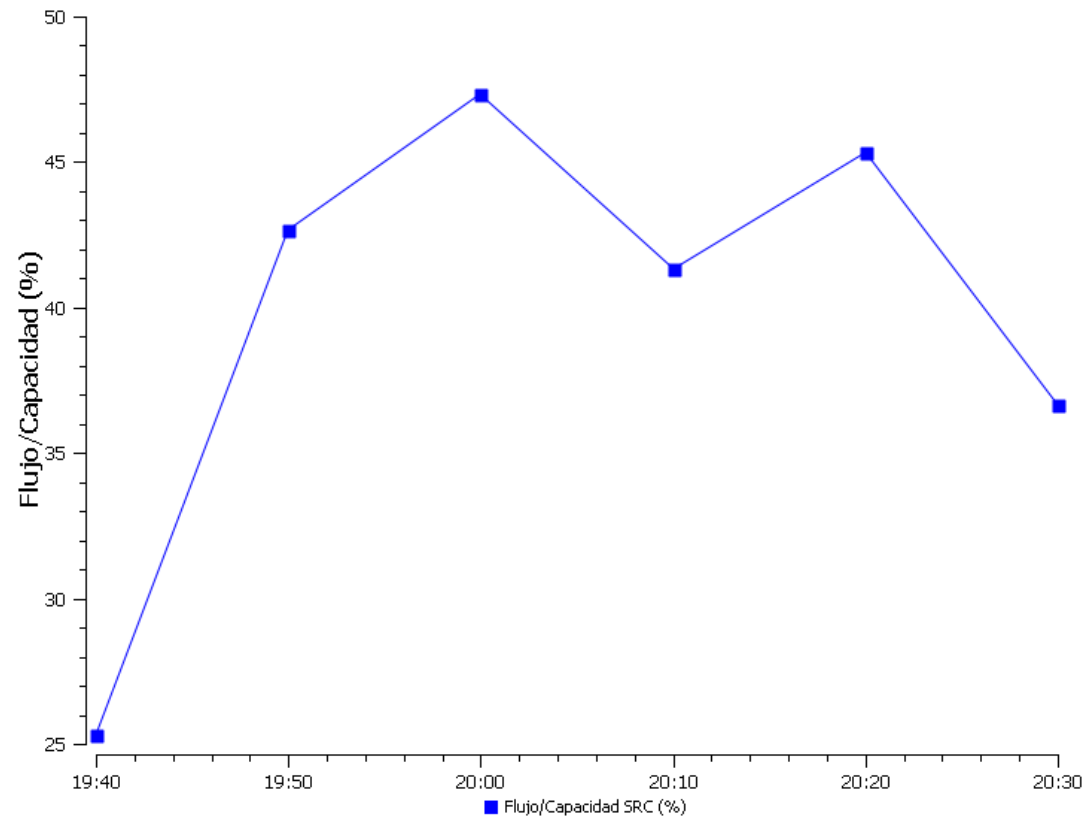


Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).



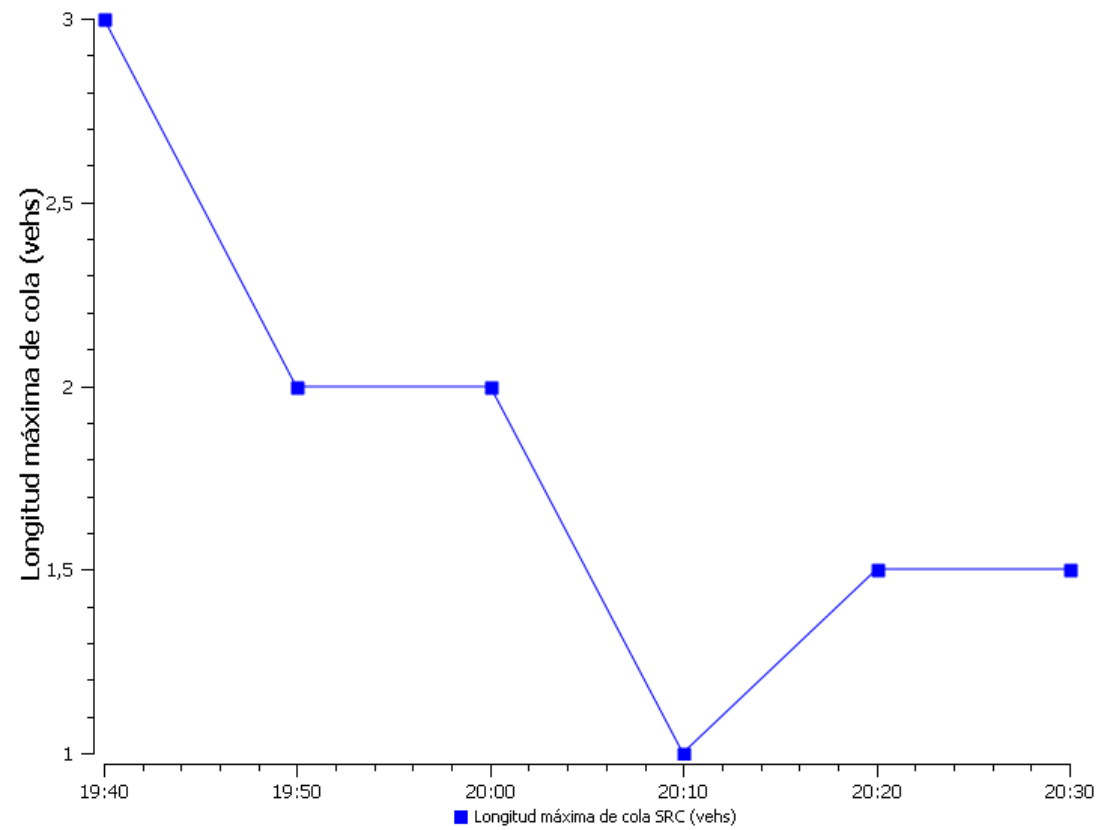
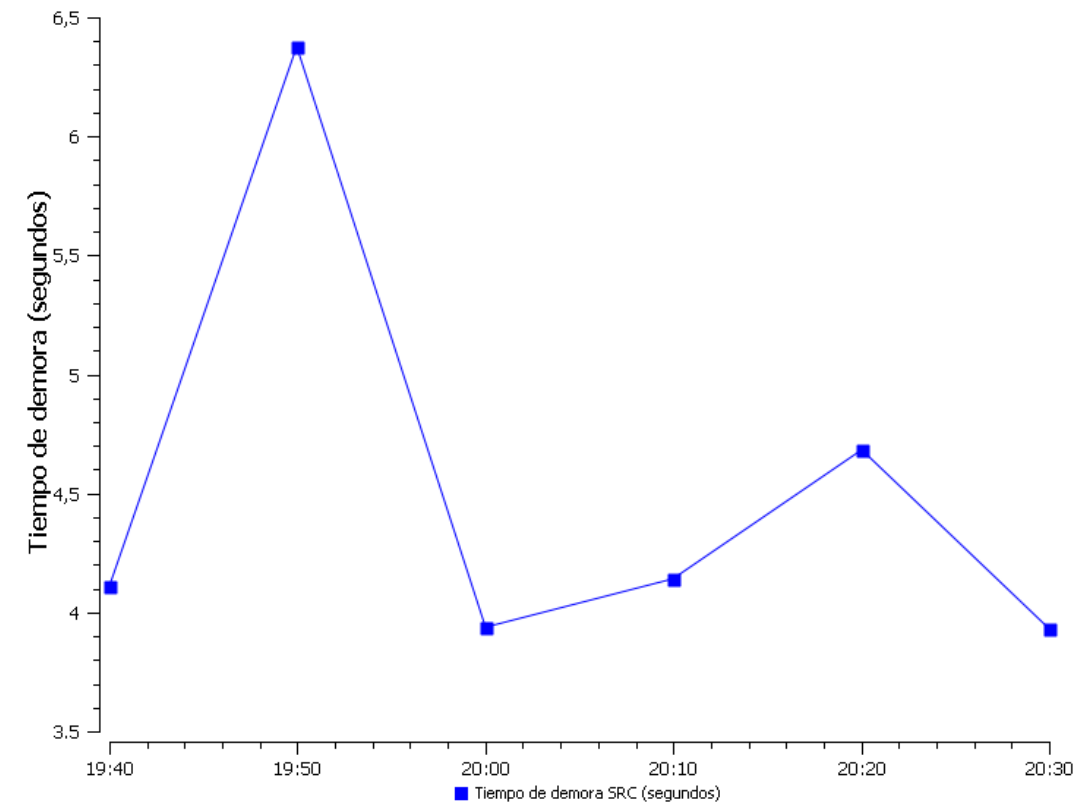
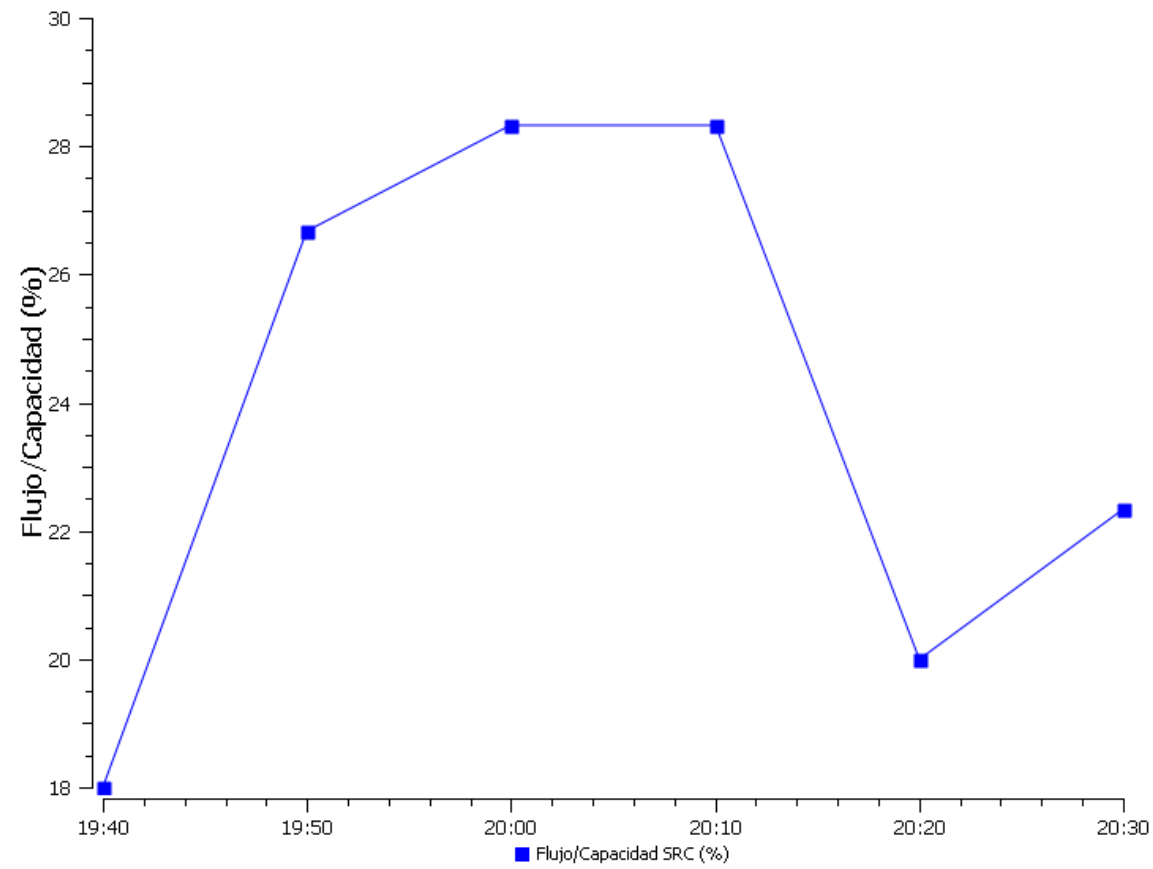


**Entrada 4**



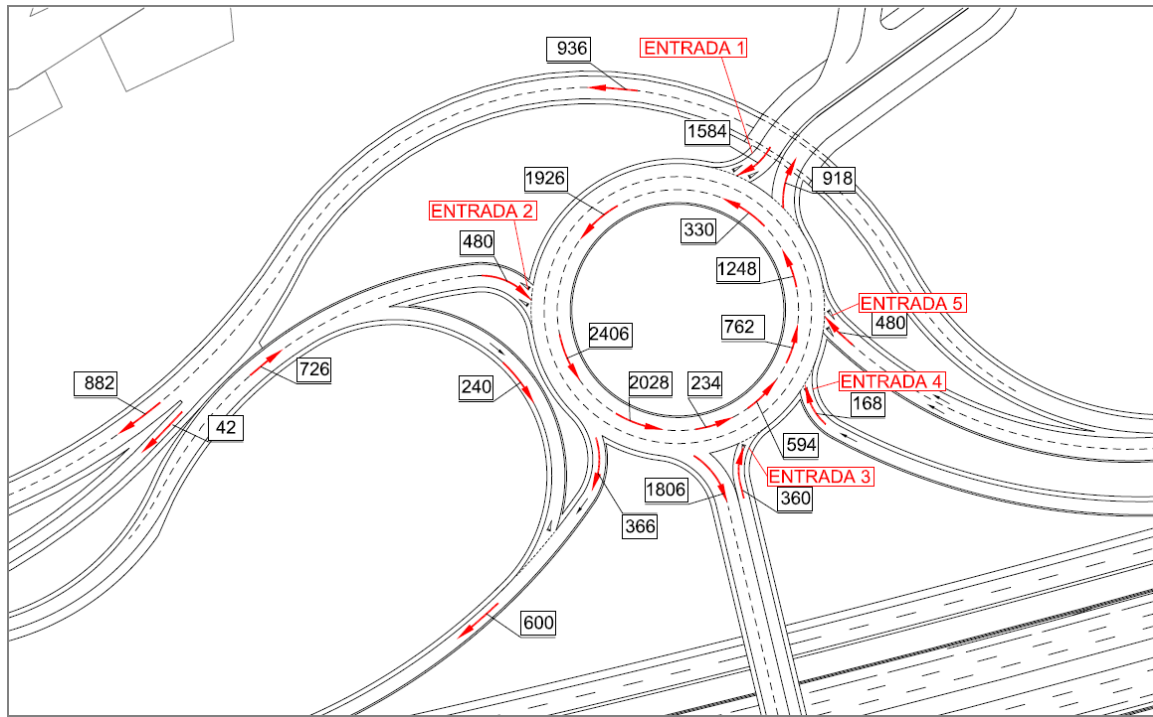
**Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).**

**Entrada 5**



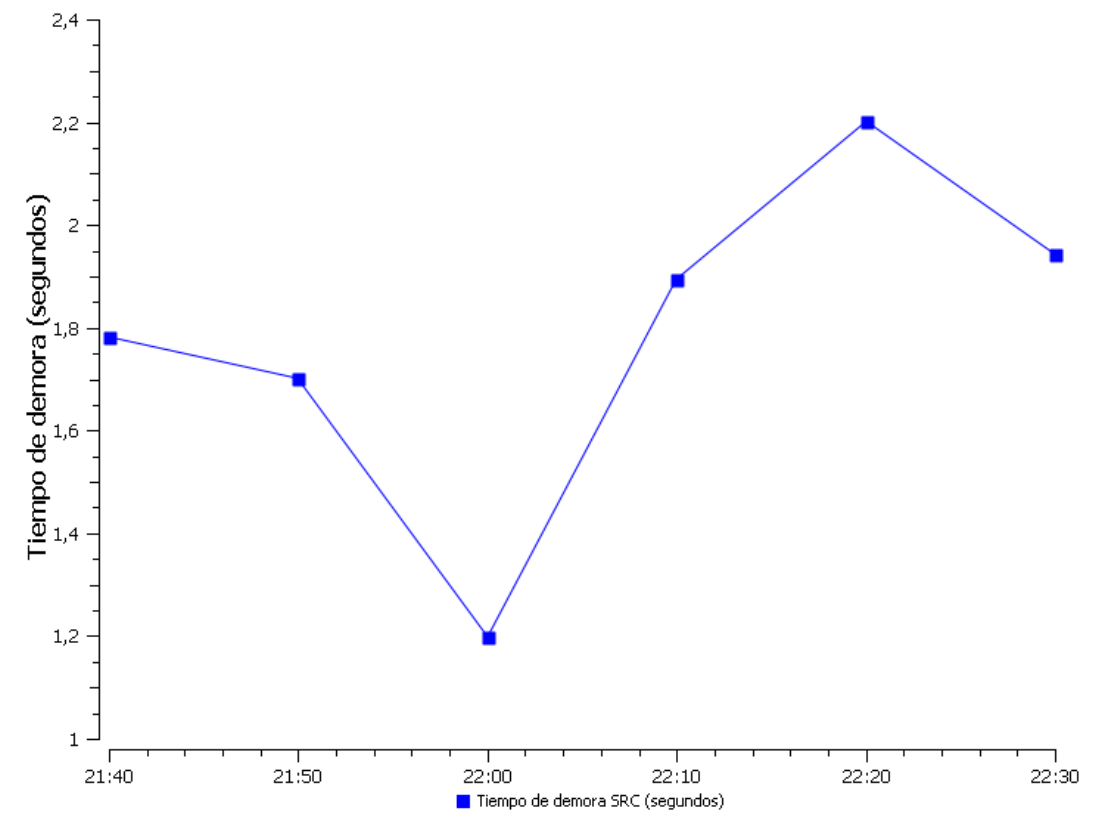
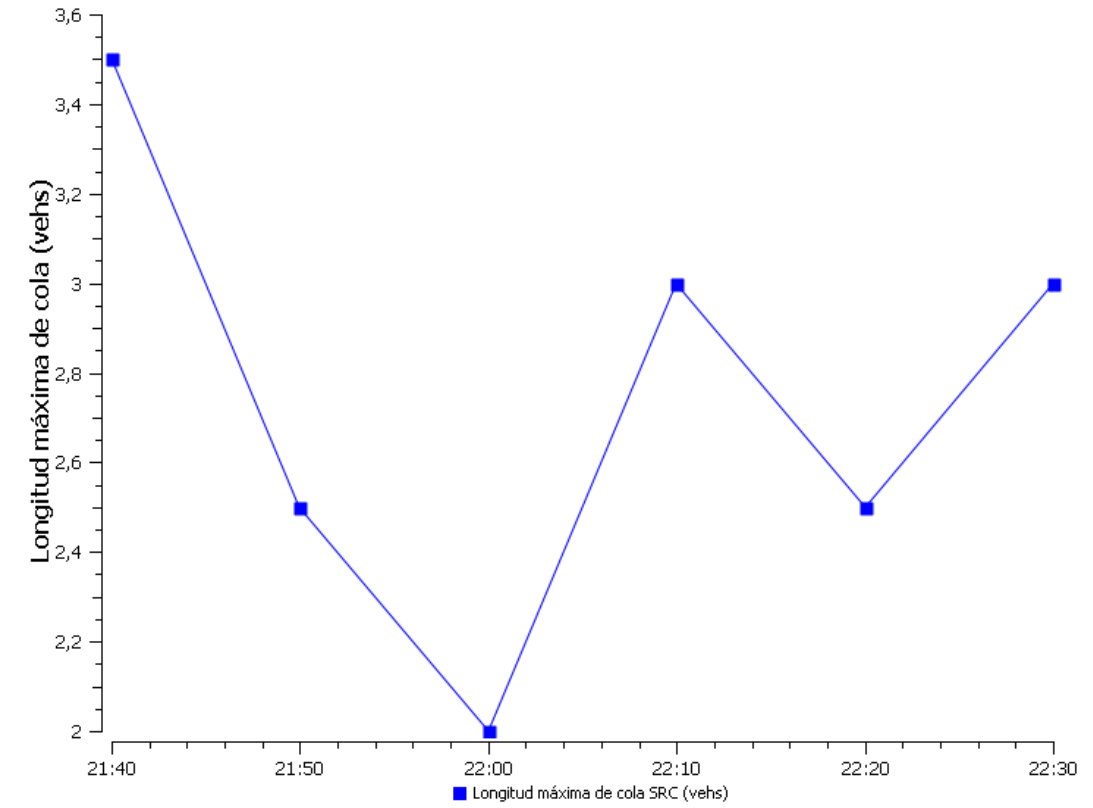
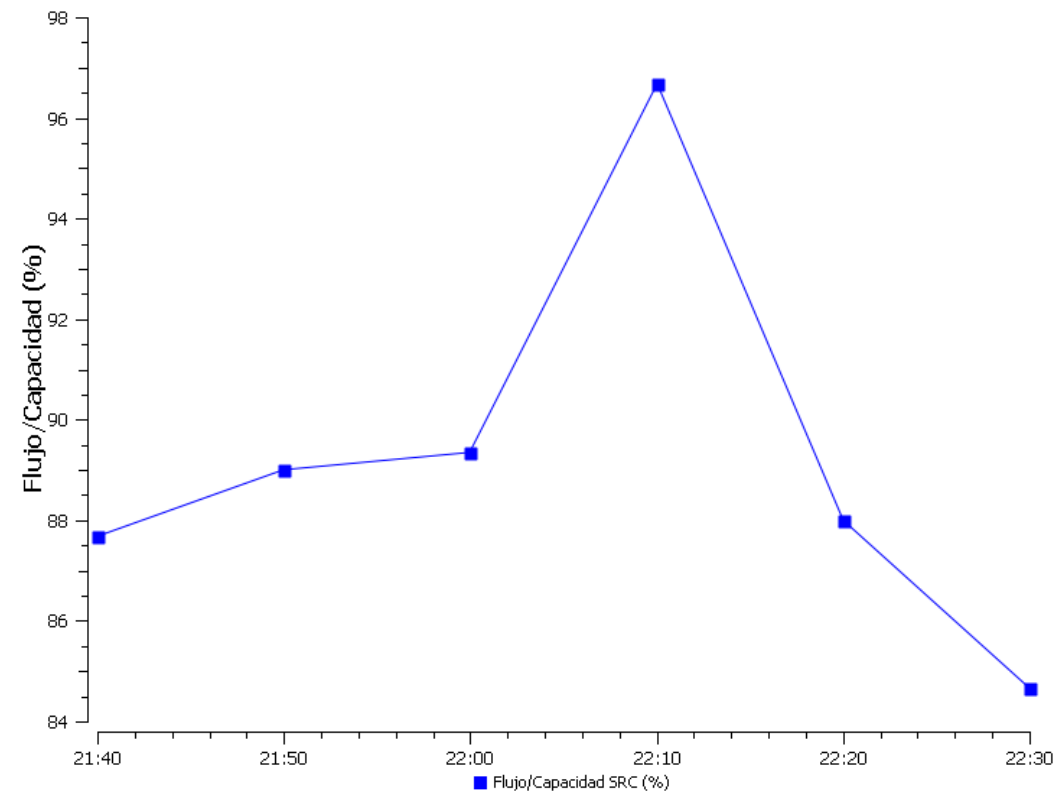
**Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).**

▪ Hora punta de Salidas (21,00 H A 22,30 H)



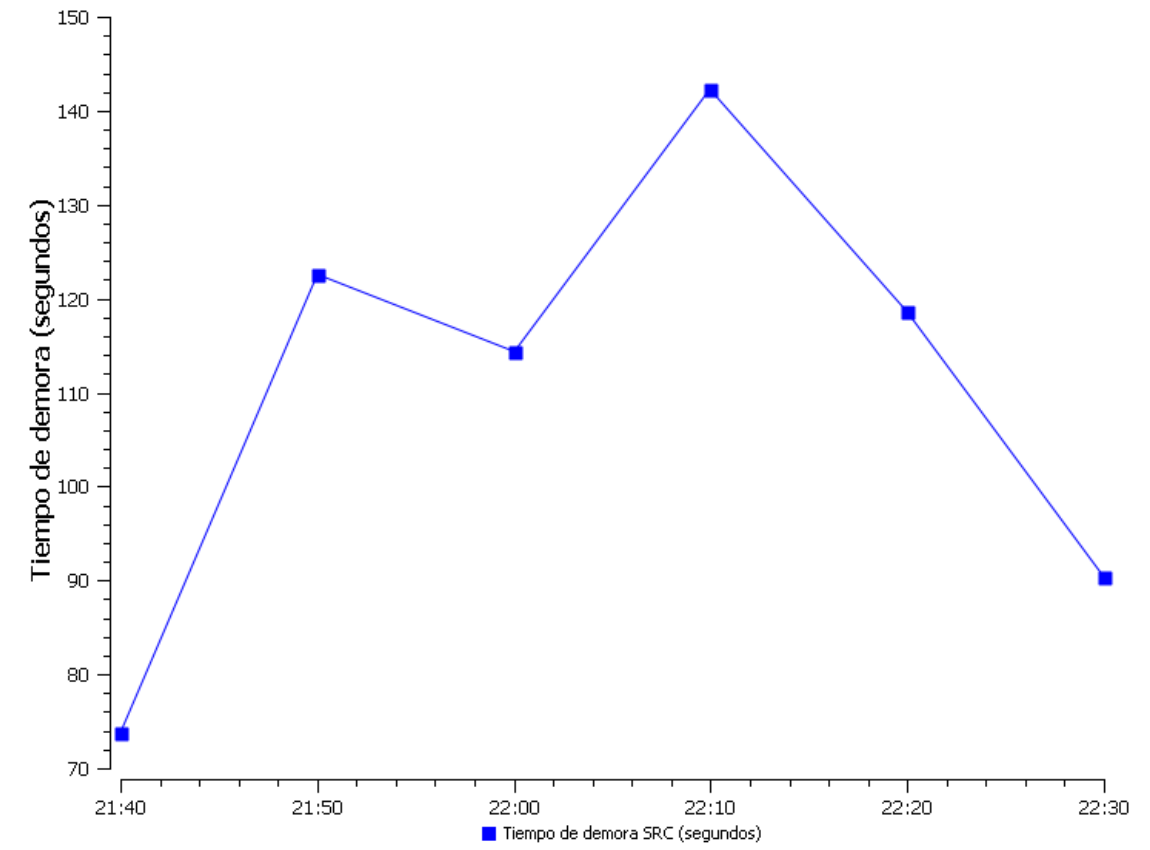
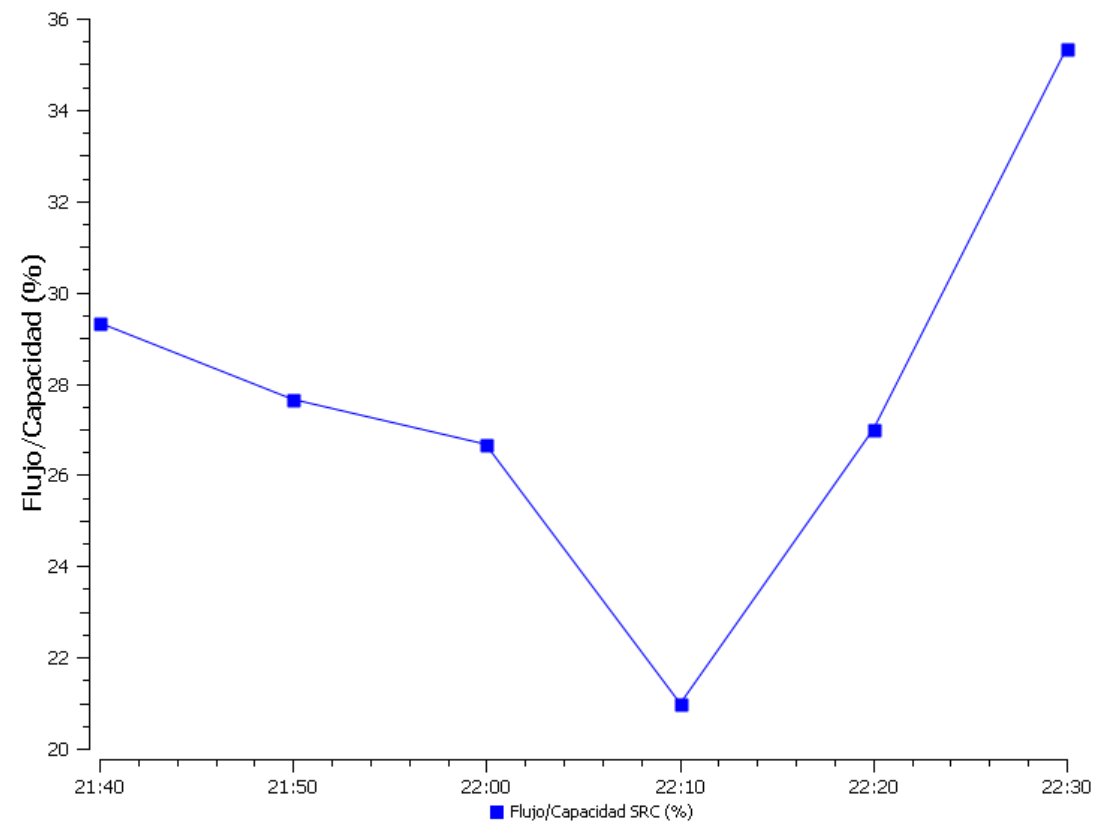
Se adjuntan las gráficas de resultados para cada uno de los entronques de entradas según las variables características del tráfico demandadas.

Entrada1

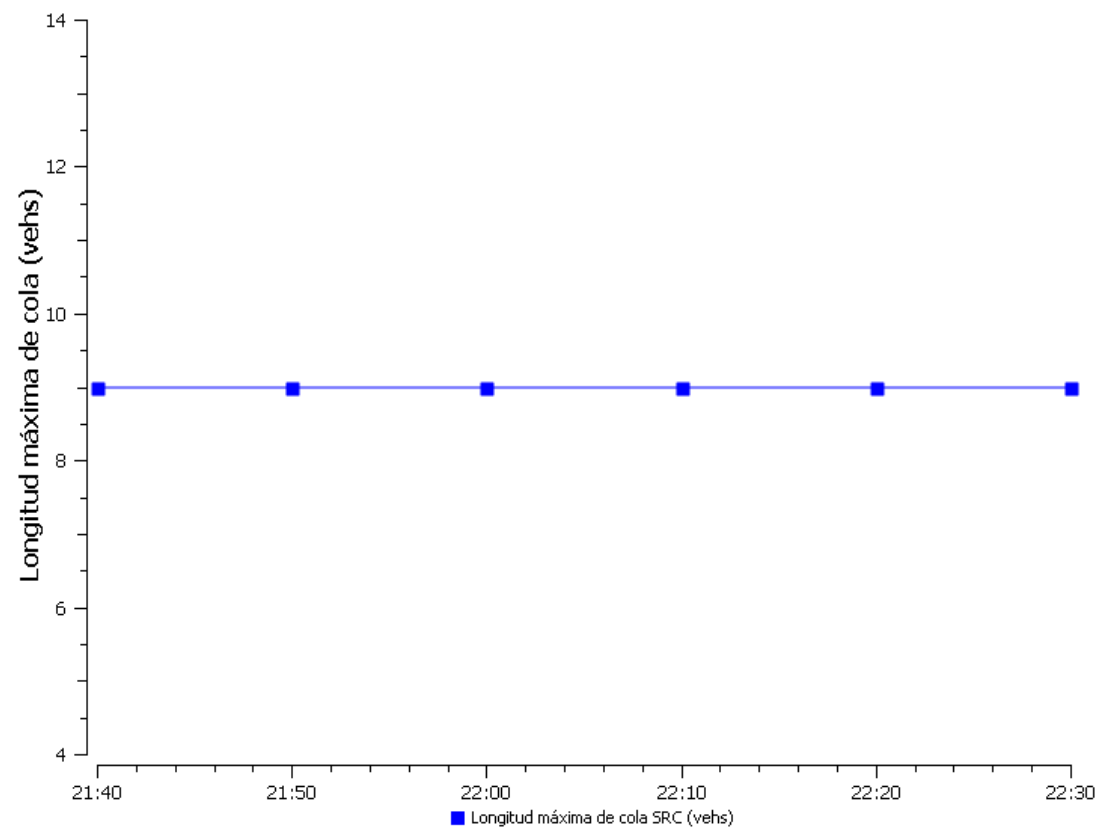


Se consume la capacidad pero el nivel de servicio es bueno (A).

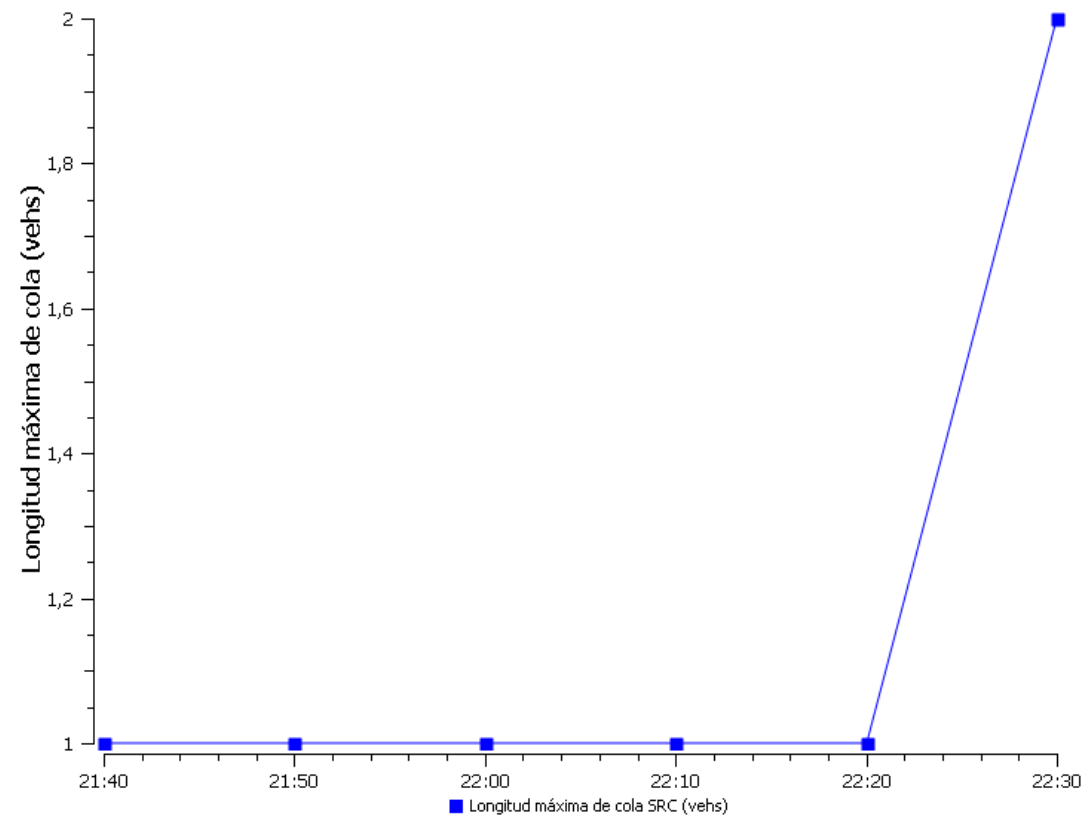
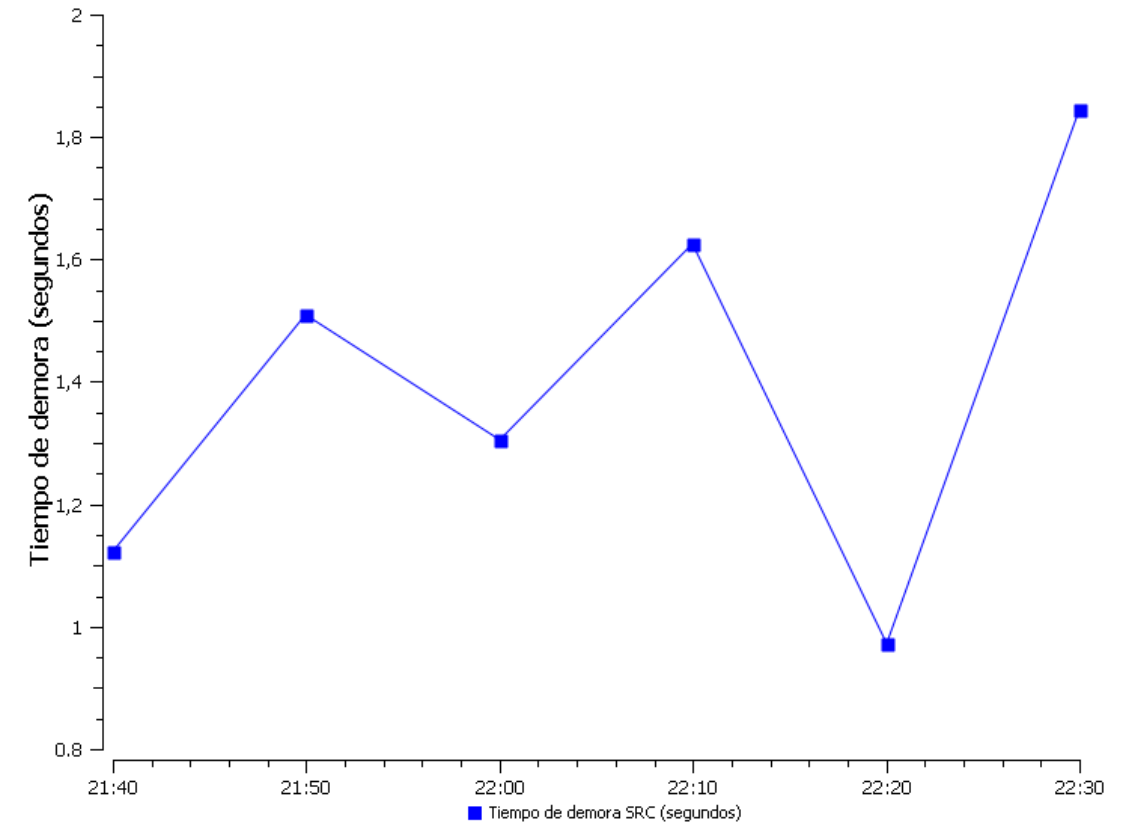
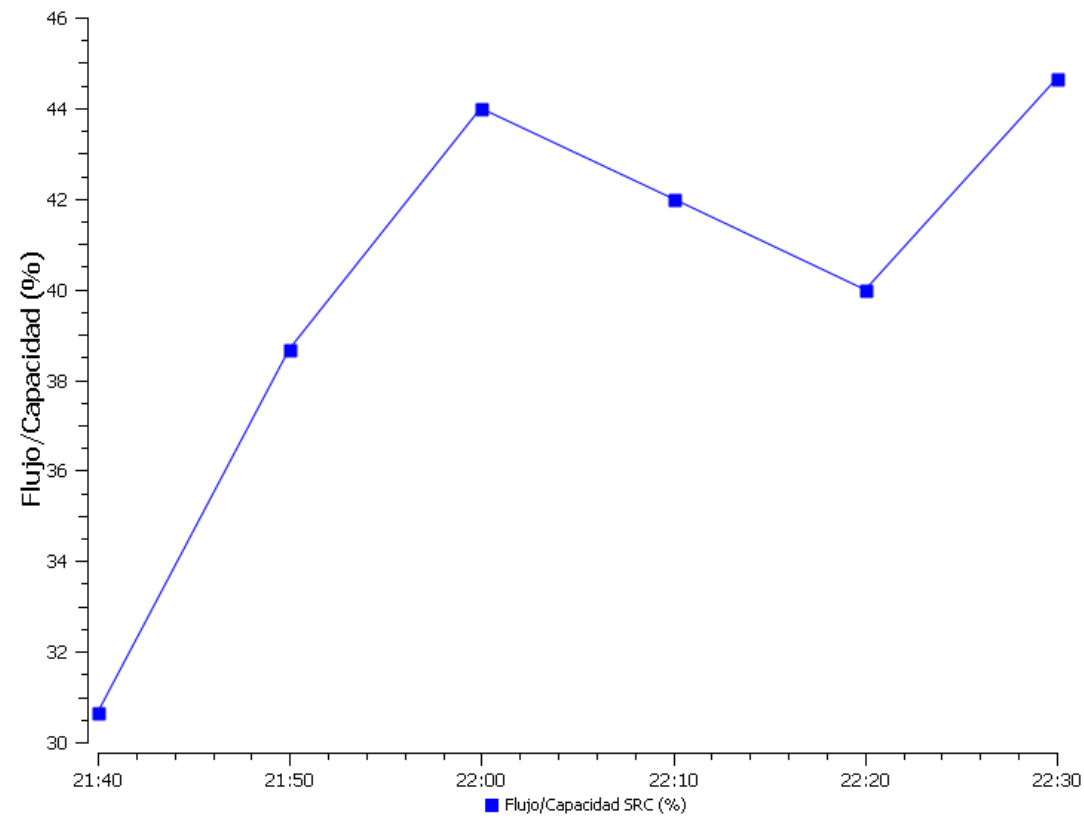
**Entrada2**



**Aumentan las retenciones hasta ajustar el nivel de servicio (E).**

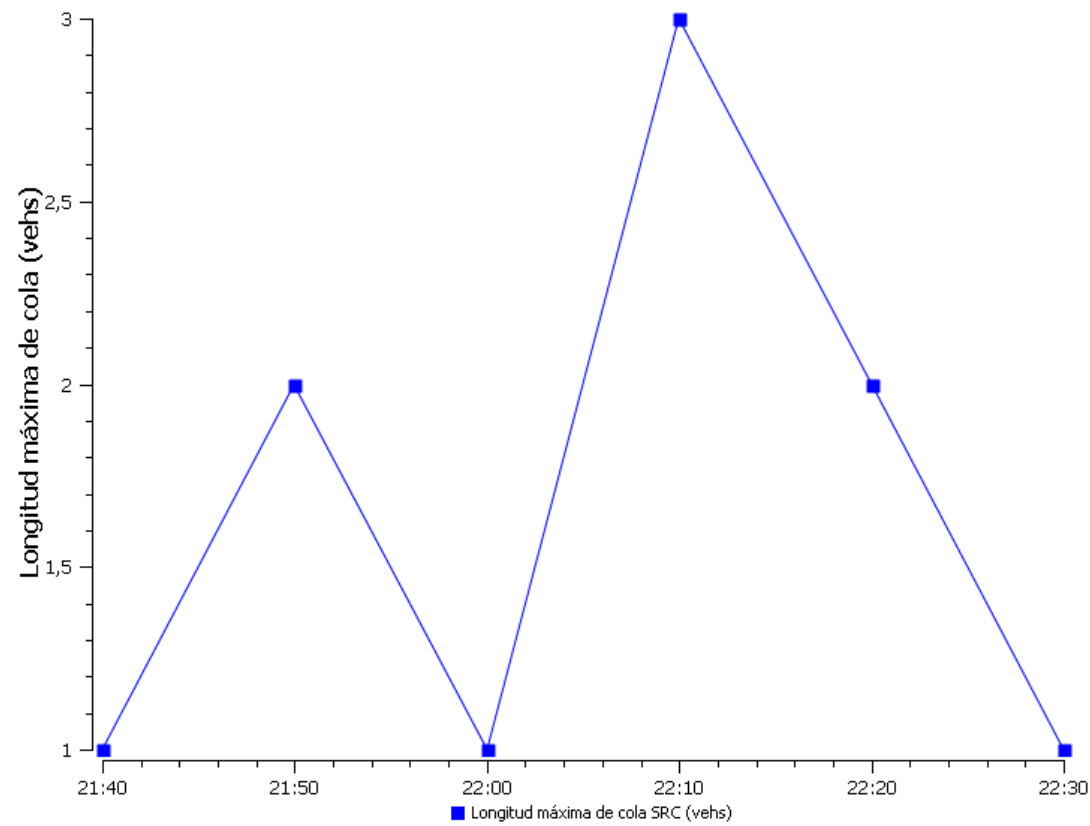
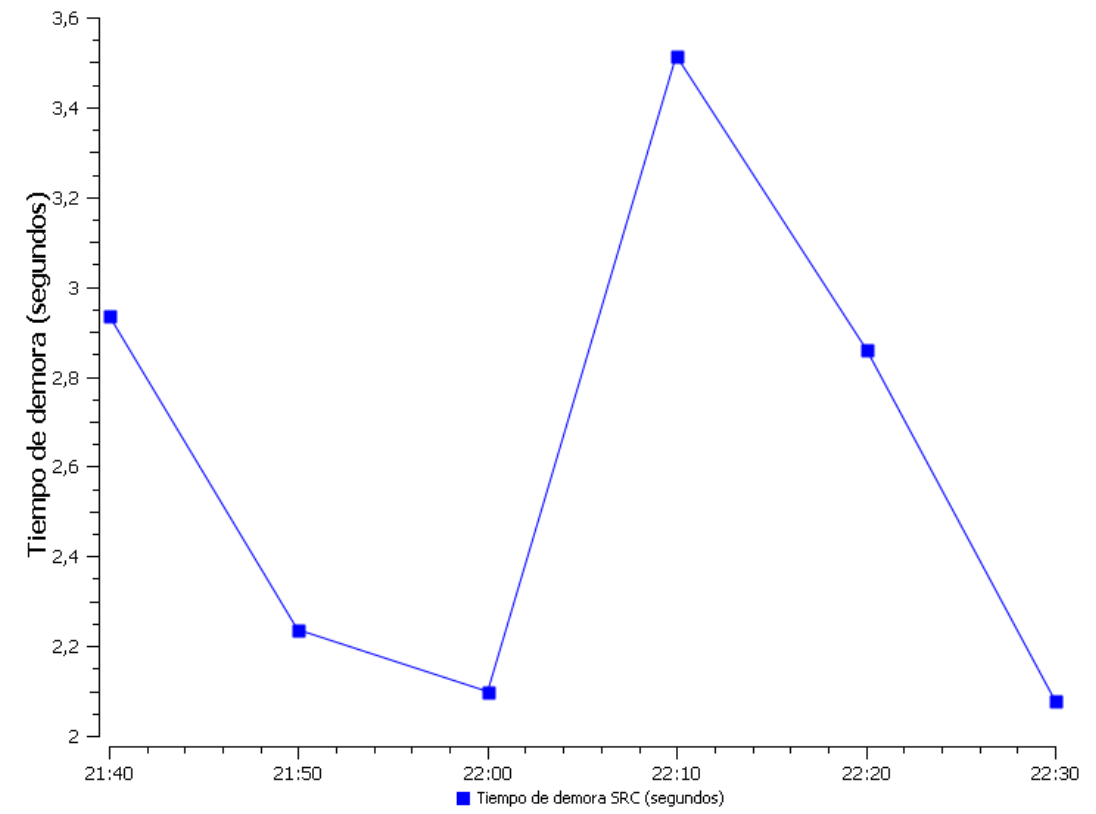
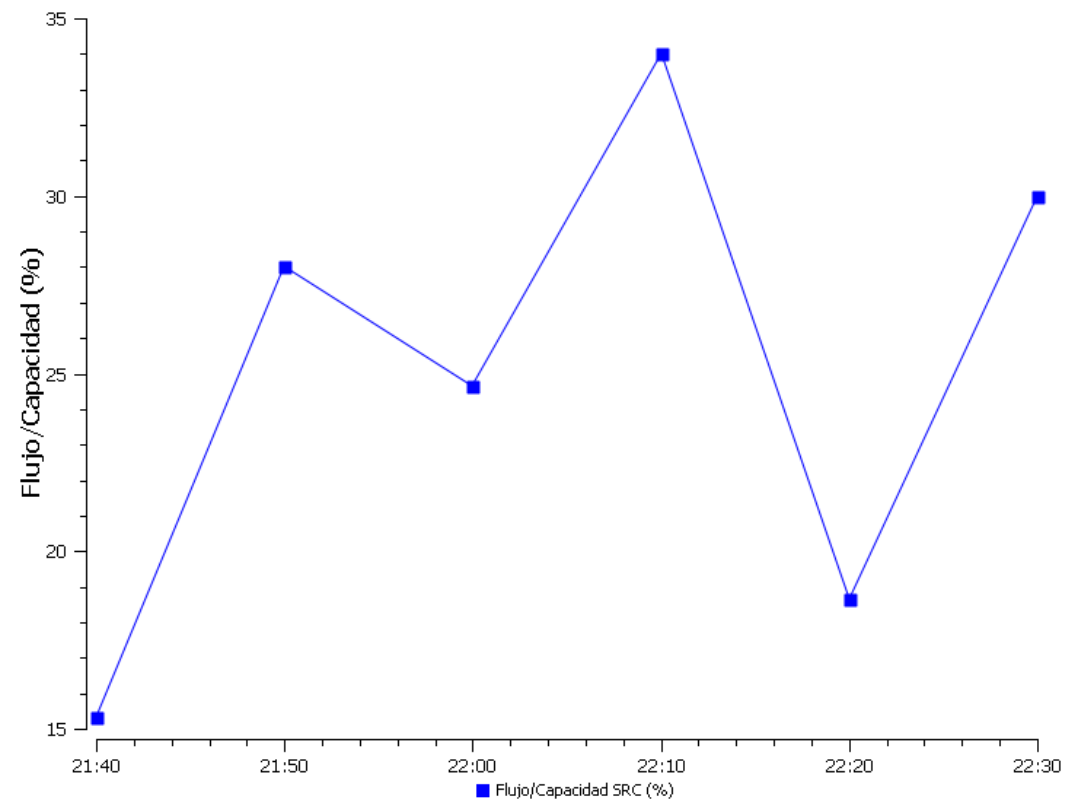


Entrada3



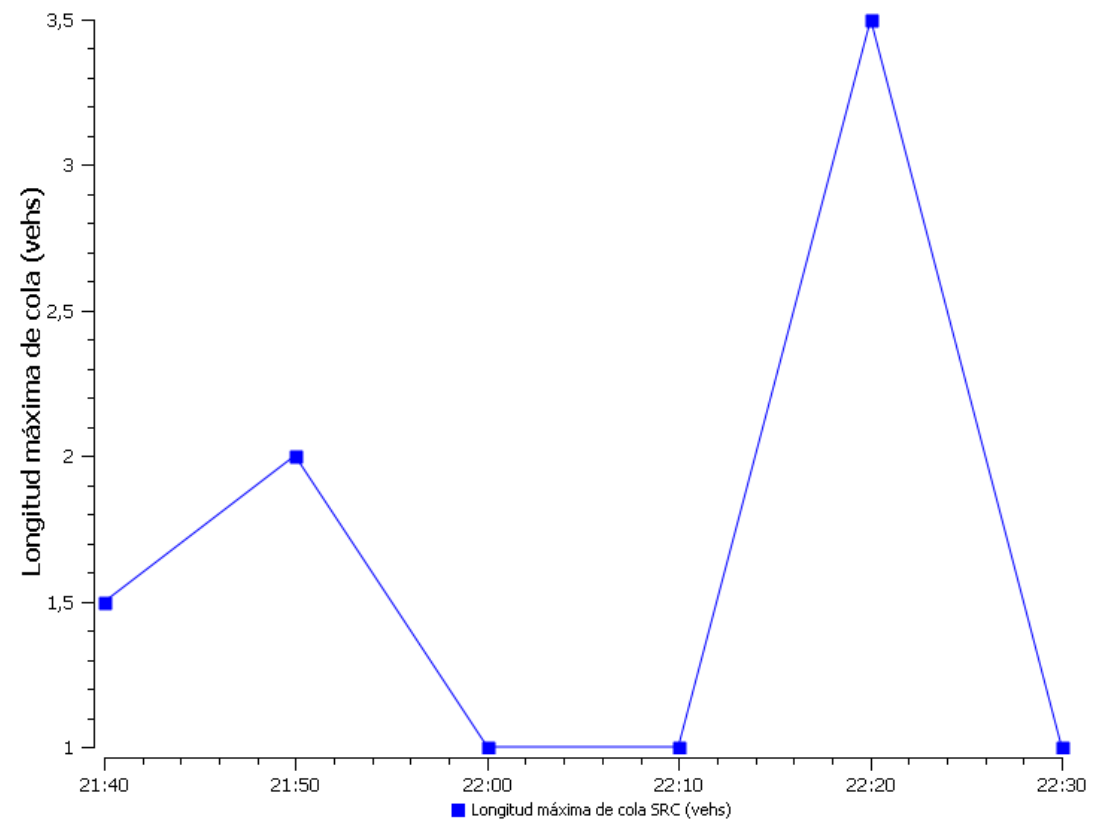
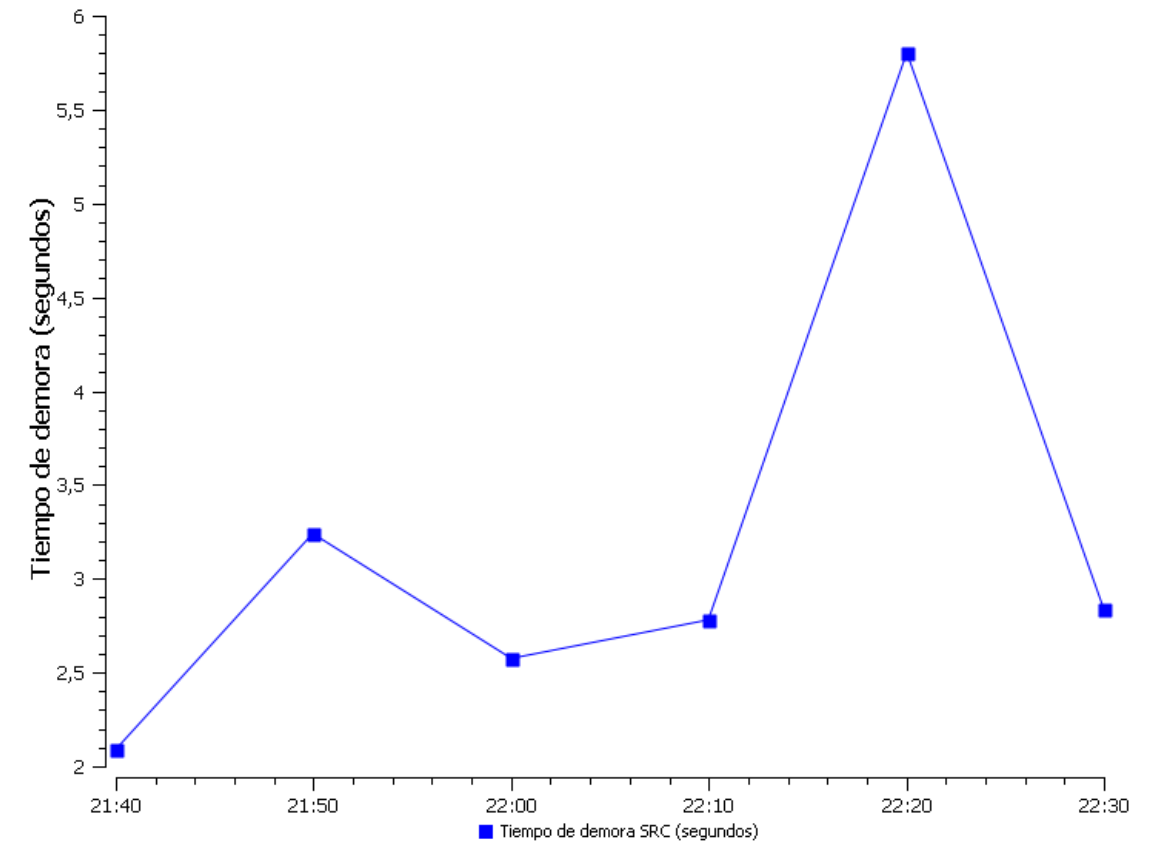
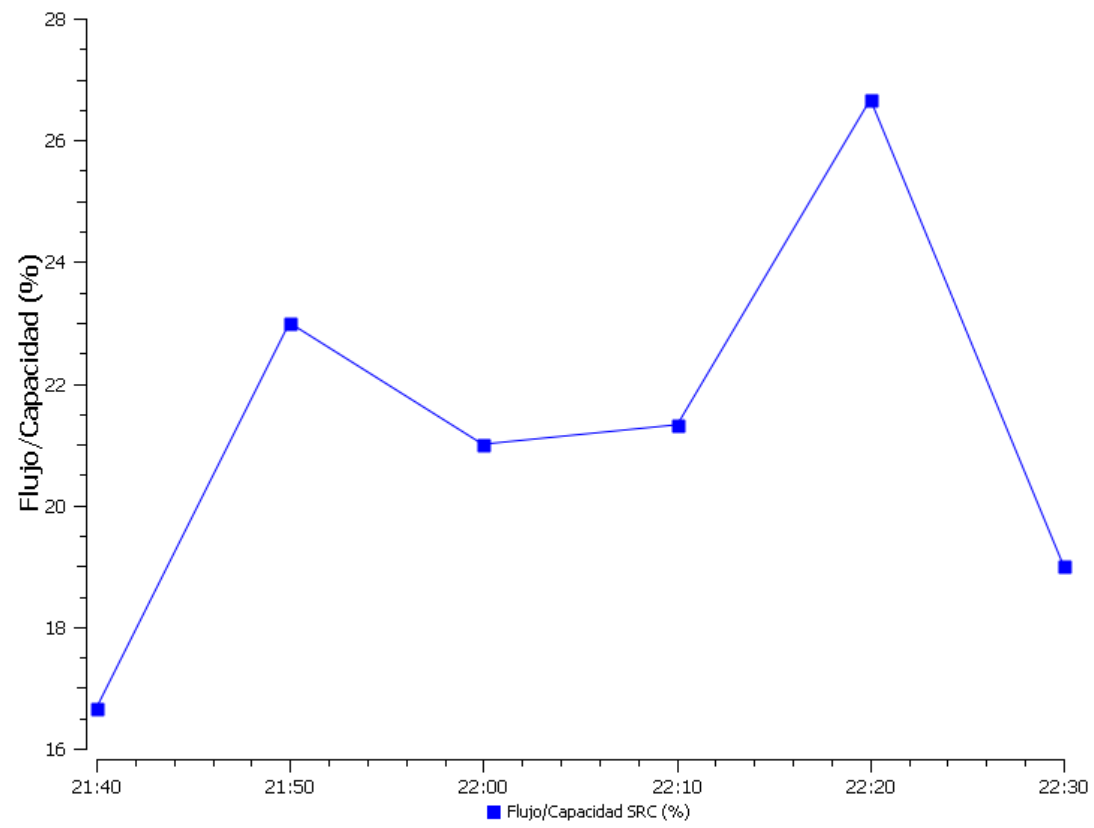
Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).

**Entrada 4**



**Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).**

**Entrada 5**

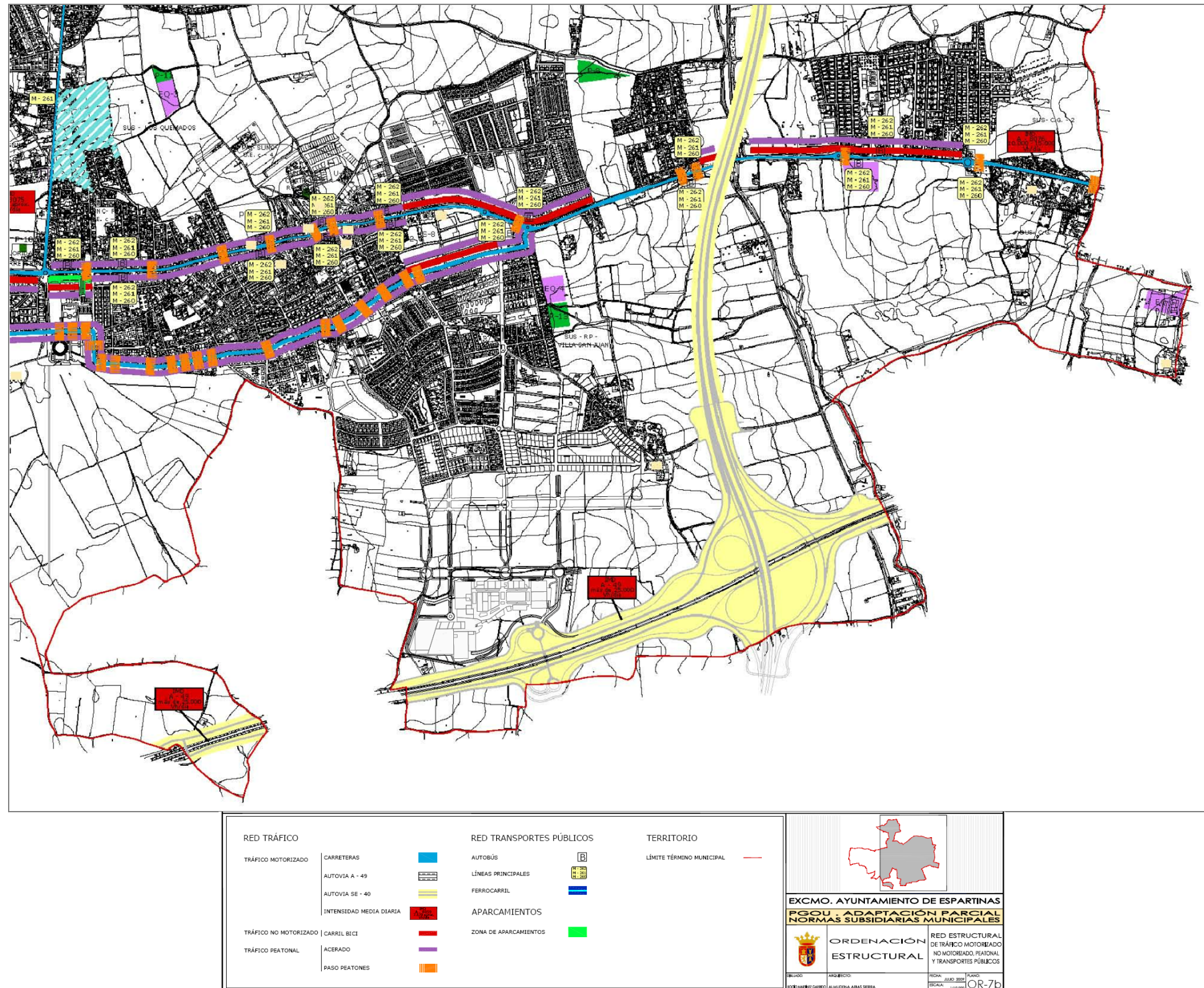


**Dispone de suficiente capacidad y un nivel de servicio (A).**

**1.5.- PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL P.G.O.U. DE ESPARTINAS. ADAPTACIÓN AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

Se adjuntan los esquemas de funcionamiento de las líneas de transporte público, existentes en el municipio de Espartinas. En el futuro dichas líneas de transporte se extenderán por la red viaria que afecta a los accesos al Centro Comercial, por lo que su afección abundará en la mejora del funcionamiento descrito en este Plan de Movilidad.

Por otro lado, remarcar la garantía de cumplimiento de este Plan de Movilidad al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible.





## 1.6.- CONCLUSIONES

Asumiendo estas nuevas propuestas y realizando los cambios necesarios en el modelo dinámico establecido, se obtienen las siguientes conclusiones que se reflejan gráficamente en los planos adjuntos:

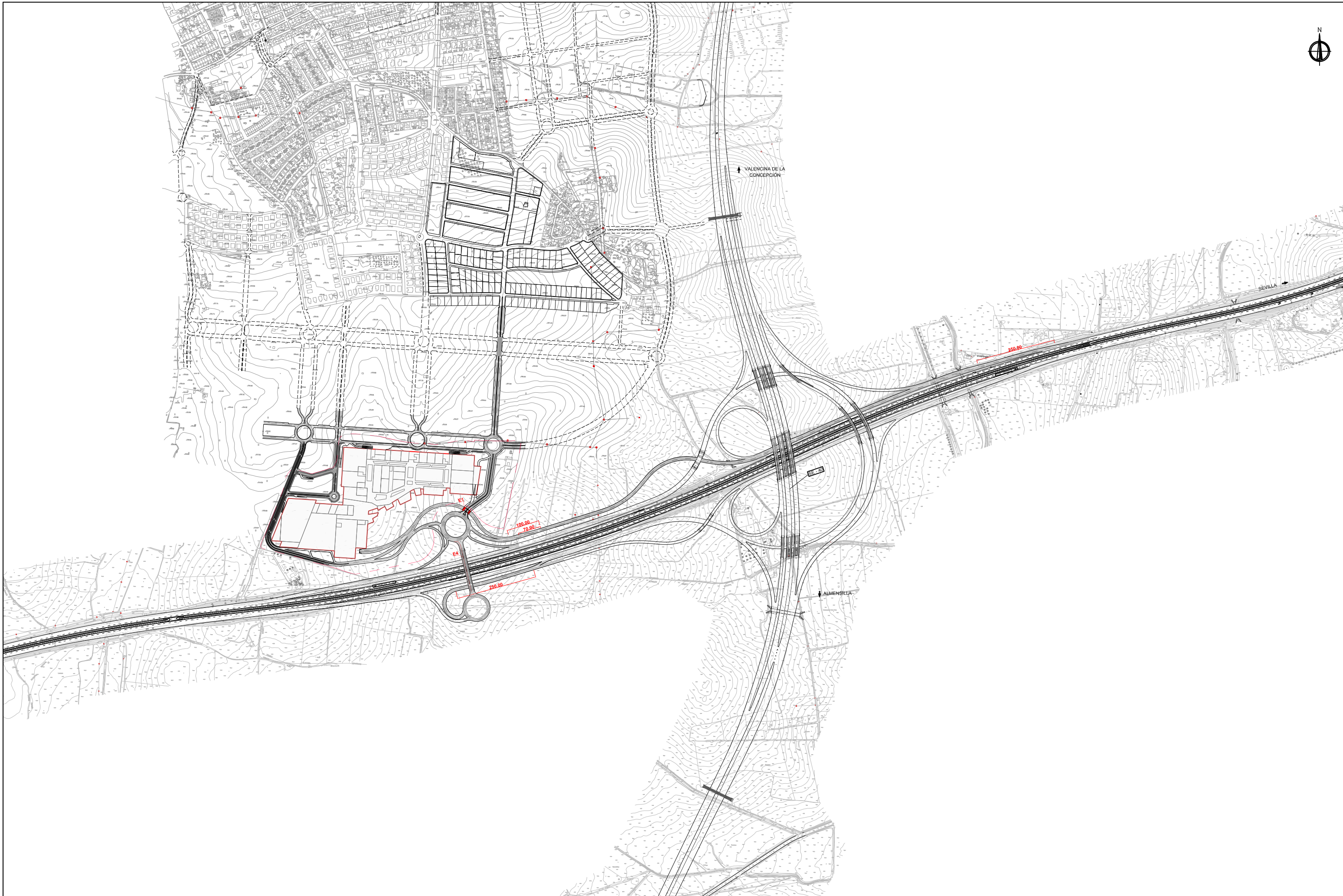
- En la hora punta de entrada (años 2013 y 2030), los niveles de servicio se mantiene aceptables en la vía colectora (C y D para el 2013 y 2030 respectivamente). En la nueva solución se produce una reducción del nivel de servicio en la divergencia de la vía colectora.
- En la hora punta de salida (años 2013 y 2030), se detecta una mejora en el nivel de servicio en la glorieta Norte, dada la ampliación a 3 carriles propuesta. Se mejora el nivel de servicio de los ramales de salida que entroncan en esta glorieta.
- Tal y como era previsible la denominada “Entrada 2” a la glorieta Norte, tendrá retenciones en esas horas punta que, en ningún caso llegará a demoras superiores a 2 minutos por vehículo, cantidad aceptable para el funcionamiento de este tipo de infraestructuras viarias en situaciones tan extremas.
- La red viaria urbana tiene capacidad suficiente y funciona aceptablemente.

Por todo ello, concluimos en que los accesos externos, así como el viario urbano del entorno del futuro Centro Comercial, tendrá un funcionamiento aceptable, garantizando un nivel de servicio adecuado y compatible con una movilidad sostenible en toda la zona.

Sevilla, Octubre de 2011

Fdo. Enrique Fernández del Cataño

## 2. PLANOS



PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/10.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

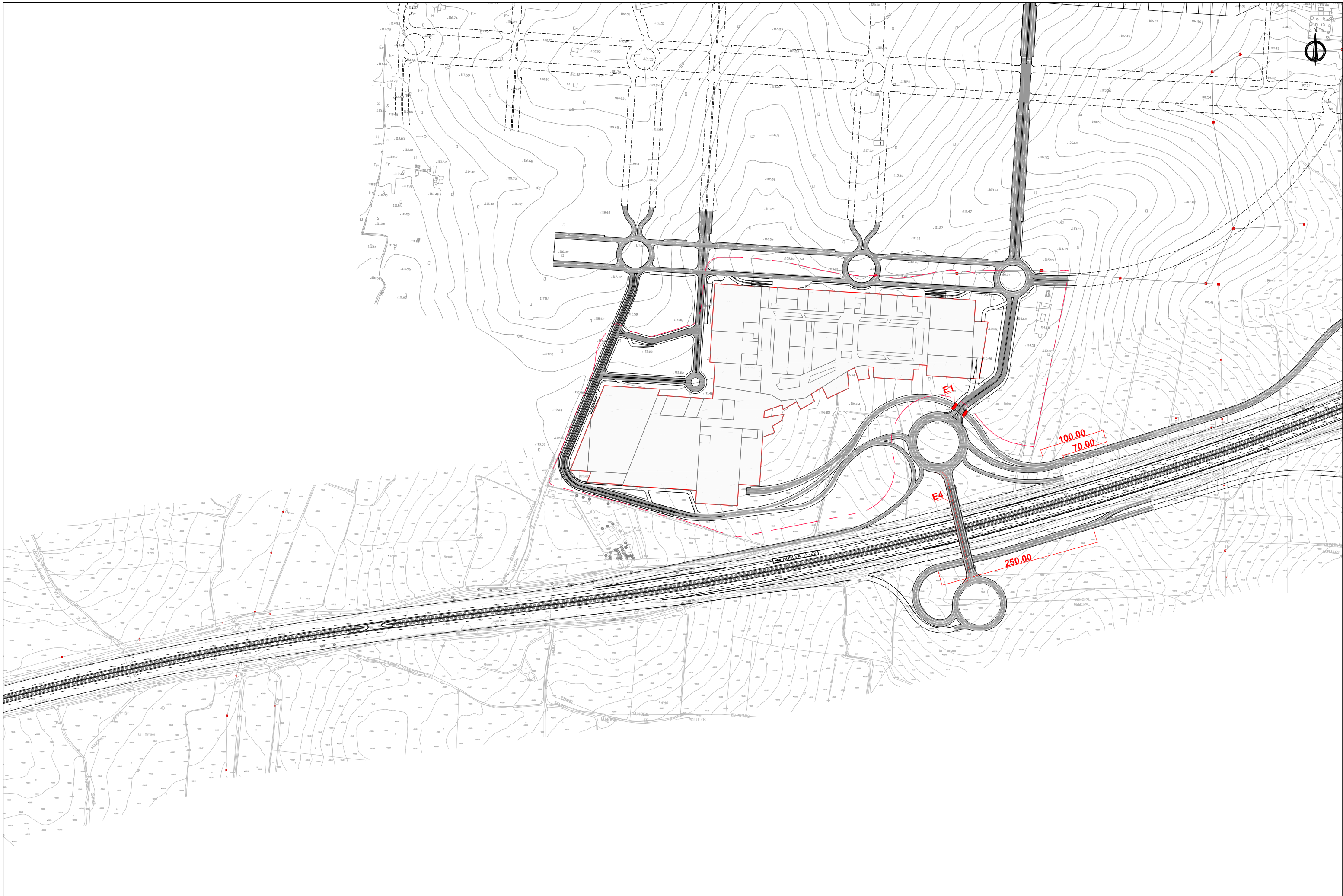
DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

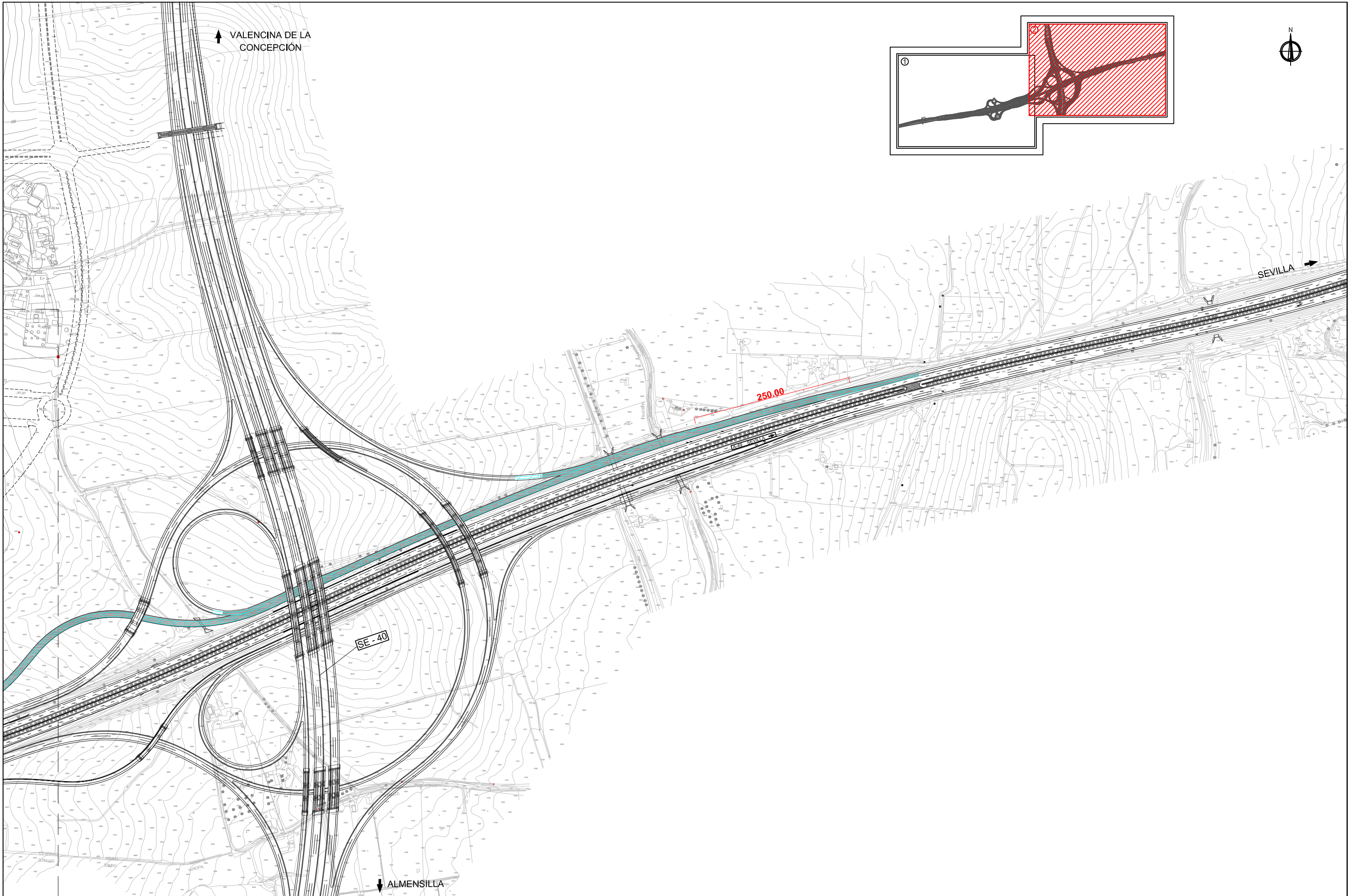
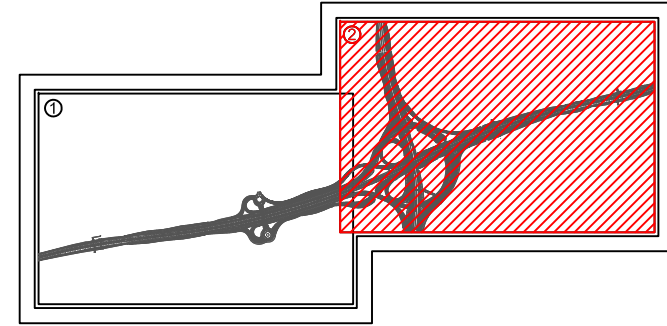
2.1

HOJA 1 DE 3



PROMOTOR: 	EMPRESA CONSULTORA: 	AUTOR DEL ESTUDIO:  ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO	TITULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO ESPARINAS-APROCOM	ESCALAS: 1/5.000	FECHA: OCTUBRE-2011	DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS	Nº DE PLANO: <b>2.1</b> HOJA 2 DE 3
--	--	--	---	---------------------	------------------------	---	---

↑ VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN



↓ ALMENSILLA

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

*Signature*

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARINAS-APROCOM

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANTA GENERAL DE REORDENACIÓN DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.1

HOJA 3 DE 3



FLUJO (VH/H)	
≤ 500 VH/H	Brown
500-1000 VH/H	Yellow
1000-1500 VH/H	Orange
1500-2000 VH/H	Green
2000-2500 VH/H	Blue
2500-3500 VH/H	Magenta
3500-4500 VH/H	Red
4500-6000 VH/H	Grey

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.2

HOJA 1 DE 1



A - 49

↑ ESPARTINAS

← HUELVA

AIMSUM: Densidad (veh/km)	
Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Light Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black;"></span>	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span>	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></span>	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span>	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span>	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span>	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM  
ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.4

HOJA 1 DE 1

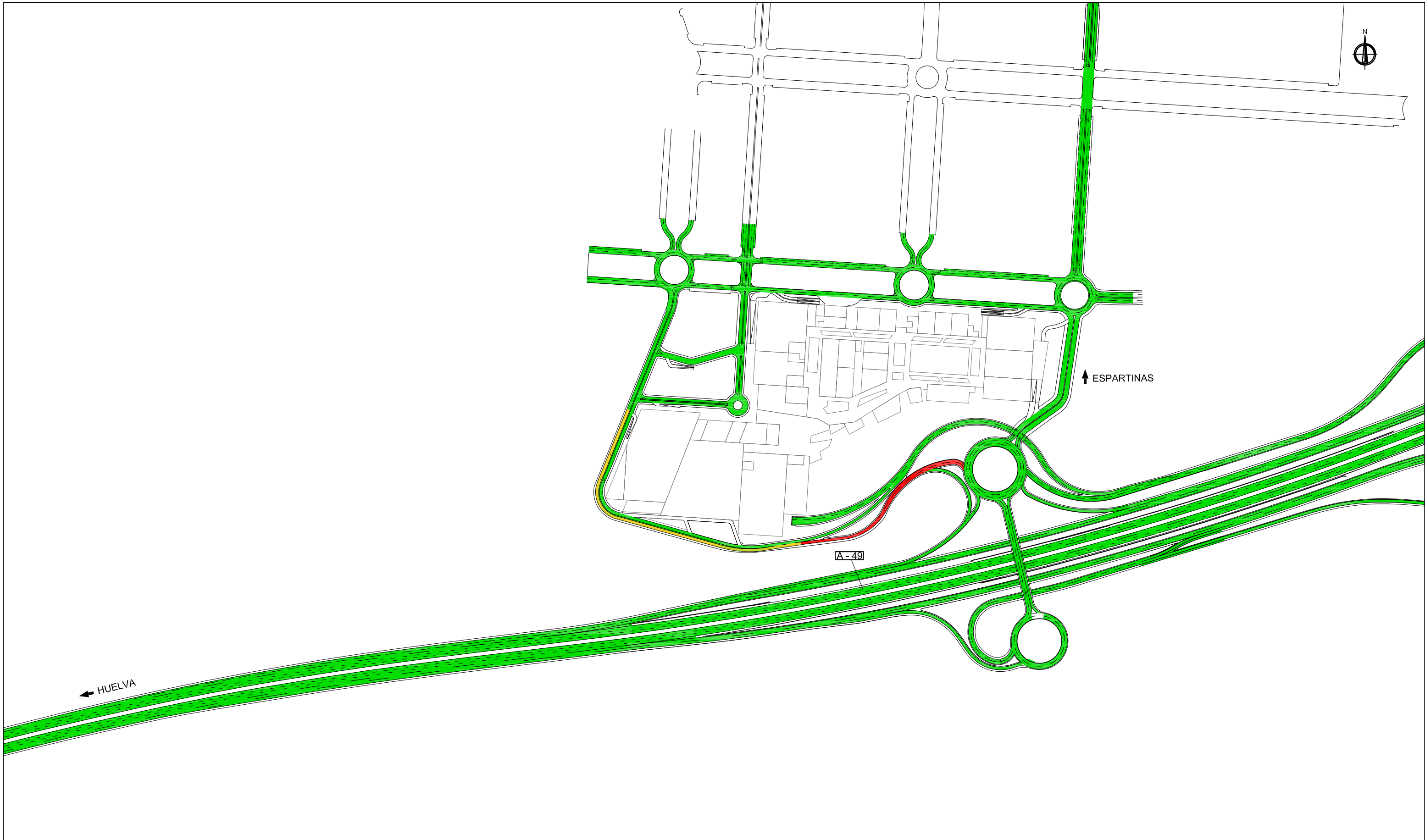




FLUJO (VH/H)	
	≤ 500 VH/H
	500-1000 VH/H
	1000-1500 VH/H
	1500-2000 VH/H
	2000-2500 VH/H
	2500-3500 VH/H
	3500-4500 VH/H
	4500-6000 VH/H



AIMSUM: Densidad (veh/km)	
Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Light Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red-Orange	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black;"></span>	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span>	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></span>	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span>	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span>	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span>	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2013.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.7

HOJA 1 DE 1



FLUJO (VH/H)	
≤ 500 VH/H	Brown
500-1000 VH/H	Yellow
1000-1500 VH/H	Orange
1500-2000 VH/H	Green
2000-2500 VH/H	Blue
2500-3500 VH/H	Magenta
3500-4500 VH/H	Red
4500-6000 VH/H	Grey

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM  
ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.8

HOJA 1 DE 1



AIMSUM: Densidad (veh/km)	
	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
	22-28 NIVEL DE SERVICIO E
	>28 NIVEL DE SERVICIO F



DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM  
ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE ENTRADAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.10

HOJA 1 DE 1



FLUJO (VH/H)	
≤ 500 VH/H	Brown
500-1000 VH/H	Yellow
1000-1500 VH/H	Orange
1500-2000 VH/H	Green
2000-2500 VH/H	Blue
2500-3500 VH/H	Magenta
3500-4500 VH/H	Red
4500-6000 VH/H	Grey

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM  
ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

FLUJO (Vh/h)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

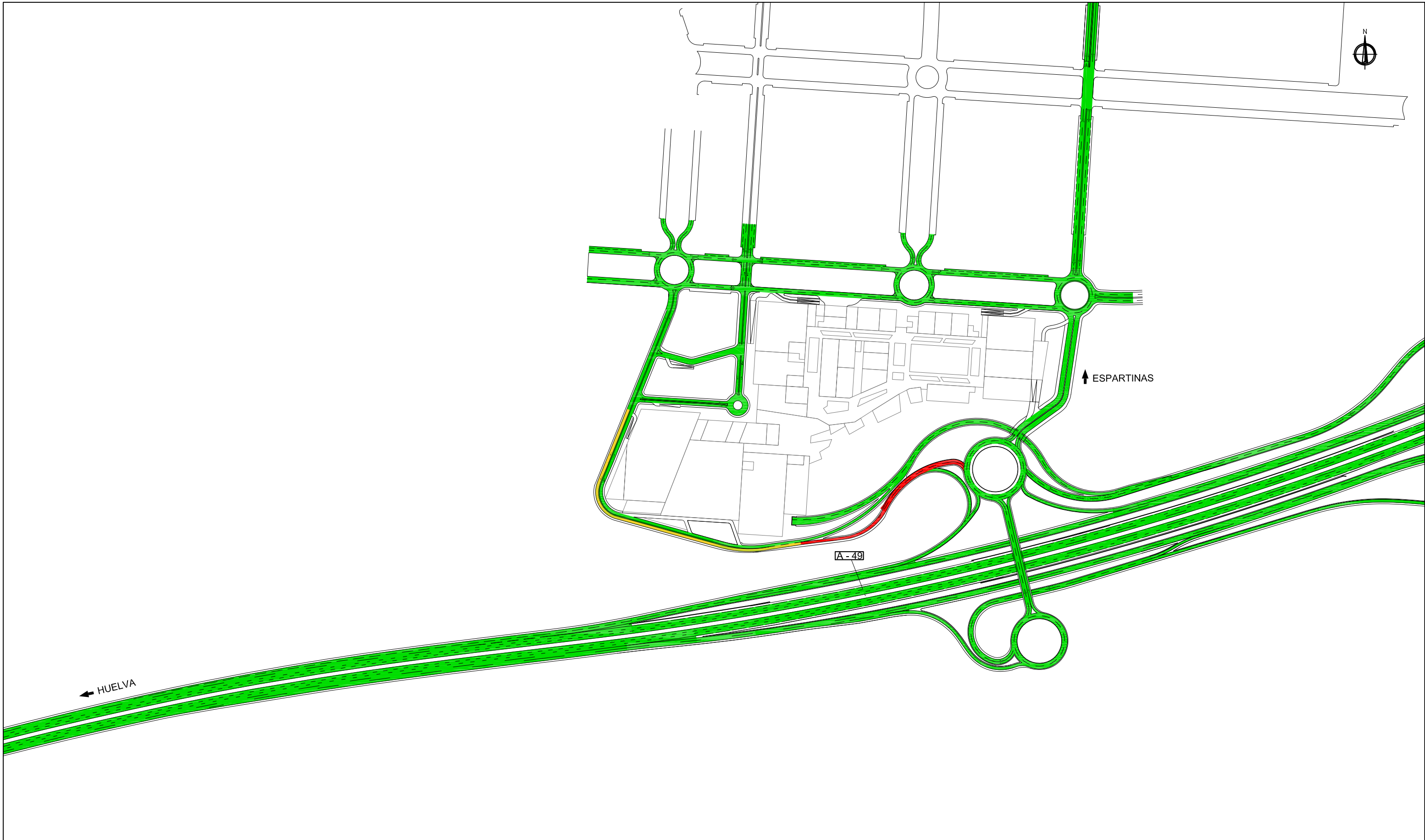
2.11

HOJA 1 DE 1



AIMSUM: Densidad (veh/km)	
Dark Brown	<=7 NIVEL DE SERVICIO A
Light Green	7-11 NIVEL DE SERVICIO B
Yellow	11-16 NIVEL DE SERVICIO C
Orange	16-22 NIVEL DE SERVICIO D
Red	>28 NIVEL DE SERVICIO F





DEMORA MEDIA (Sg)	
	0 -10 NIVEL DE SERVICIO A
	10 -15 NIVEL DE SERVICIO B
	15 -25 NIVEL DE SERVICIO C
	25 -35 NIVEL DE SERVICIO D
	35 -60 NIVEL DE SERVICIO E
	>60 NIVEL DE SERVICIO F

PROMOTOR:



EMPRESA CONSULTORA:



AUTOR DEL ESTUDIO:

ENRIQUE FERNANDEZ DEL CASTAÑO

TITULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PARQUE COMERCIAL Y DE OCIO  
ESPARTINAS-APROCOM

ANEXO COMPLEMENTARIO

ESCALAS:

1/5.000

FECHA:

OCTUBRE-2011

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DEMORA MEDIA (Sg)  
TRÁFICO DE HORA PUNTA DE SALIDAS AÑO 2030.  
PROPUESTA DE ACCESOS

Nº DE PLANO:

2.13

HOJA 1 DE 1

**APÉNDICE 1: ESCRITO CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**

APROCOM

6

JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  
Dirección General de Transportes y Movilidad

Fecha: 10 de febrero de 2010

Ref.: DGTM/JMR/EMCO

Asunto: Envío Informe

AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS  
ÁREA DE URBANISMO  
PLAZA NUESTRA SEÑORA DEL ROCÍO, S/N  
41807- ESPARTINAS (SEVILLA)

REGISTRO GENERAL	
AYUNT. DE ESPARTINAS	
Fecha	17-FEB-2010 749
Nº - E:	
Nº - S:	

S A L I D A	JUNTA DE ANDALUCÍA
	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
	11 FEB. 2010/316
	Registro General
	Dirección General de Transportes y Movilidad
	Sevilla

Adjunto remitimos Informe sobre el Estudio de Movilidad correspondiente a la Modificación Puntual de la Adaptación Parcial del PGOU de Espartinas a la LOUA, en el ámbito del Parque Comercial APROCOM. Para la elaboración del informe definitivo, solicitamos la información adicional indicada en nuestro Informe.

El Jefe del Servicio de Planificación y Explotación del Transporte  
  
Fdo.: Juan Millán Rincón

C/ Charles Darwin S/N. Isla de la Cartuja. 41071 Sevilla. Telfs. 95/5058000. Fax 95/5057465

JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  
Dirección General de Transportes y Movilidad

### INFORME SOBRE EL ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL "PARQUE TERCIARIO, COMERCIAL Y DE OCIO APROCOM". ESPARTINAS (SEVILLA)

#### Antecedentes

El Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM se incluye en la "Innovación con carácter de modificación parcial de la adaptación parcial a la LOUA del PGOU de Espartinas. Cambio de clasificación de suelo no urbanizable a suelo urbanizable sectorizado".

El Parque dispone de 221.631 m<sup>2</sup> de superficie total, y una edificabilidad de 173.779,59 m<sup>2</sup>. La parcela en estudio se recoge en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla como un Área de Oportunidad, que recoge que el planeamiento general municipal deberá justificar la viabilidad de la propuesta en relación con la infraestructura viaria supramunicipal en la que se apoya, aportando el correspondiente estudio de movilidad en el marco del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, y la conformidad de los organismos responsables en materia de carreteras afectadas y de la gestión del transporte público.

El Ayuntamiento de Espartinas mediante escrito de 30/11/09 remite a esta Consejería escrito con CD relativo a la aprobación inicial de esta Modificación sin incluir el correspondiente Estudio de Movilidad. Éste, una vez solicitado por la Consejería de Obras Públicas el pasado 23/12/09, remitió el correspondiente análisis de la movilidad de esta actuación con fecha 23/01/2010. El presente Informe analiza el Estudio de Movilidad entregado por el Ayuntamiento de Espartinas.

#### Análisis del Estudio de movilidad

##### Datos iniciales

El estudio de movilidad parte de los datos proporcionados por el Estudio de Tráfico del Ministerio de Fomento para el Proyecto de construcción de la autovía SE-40, Tramo Enlace SE-648 (Almensilla) – Enlace A-49 (Huelva). Se utiliza la matriz de viajes proporcionada por el Estudio para la movilidad en el área de Sevilla y se ajusta esta a la red viaria que incluirá la futura SE-40. Para completar la matriz se recurre a un modelo gravitatorio, junto con los datos de tráfico proporcionados por entidades oficiales.

Para realizar la prognosis de tráfico en el tronco de la autovía se parte de:

Crecimiento en el período 2004-2009 del 8% anual.

Crecimiento período 2010-2030:

- a) Tres escenarios: 1,5%, 2,5%, 3,5%, con un 10% de inducción
  - b) Escenario variable que tiene en cuenta el dinamismo del tráfico en el área de Sevilla
- Período 2010-2015 6% anual
  - Período 2016 – 2020 4,5% anual
  - Período 2021 – 2025 3,5% anual
  - Período 2026 – 2030 2,5% anual

Bajo estos supuestos se realiza la prognosis de tráfico y se considera como escenario de crecimiento más representativo el que fija este en el 2,5%, utilizado en el Estudio de Movilidad del Parque para el cálculo en los niveles de servicio de todos los elementos.

▪ **Movilidad del Parque comercial**

Para estimar el tráfico producido por el Parque comercial se utilizan los siguientes ratios:

- 14 viajes día por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, por sentido
- Ocupación de 1,8 personas por vehículo
- Reparto modal: 75% Vehículo privado

En total se prevé 14.553.00 viajes anuales en vehículo privado, que se distribuirán espacialmente según la siguiente tabla:

	%	IMD por sentido
Desde - hacia Sevilla (A-49)	55%	13 475
Desde - hacia Huelva (A-49)	15%	3 675
Desde - hacia Municipios del entorno (por SE-40)	10%	2 450
Desde - hacia Municipios del entorno (por A-8076)	20%	4 900
<b>Totales</b>	<b>100%</b>	<b>24 500</b>

Para realizar el análisis de impacto de tráfico se utiliza el período punta de entrada (18:30 – 20:30) y de salida (20:30 – 22:00) de un sábado para los años 2013 (año de puesta en servicio del Parque Comercial) y 2030 con los siguientes resultados:

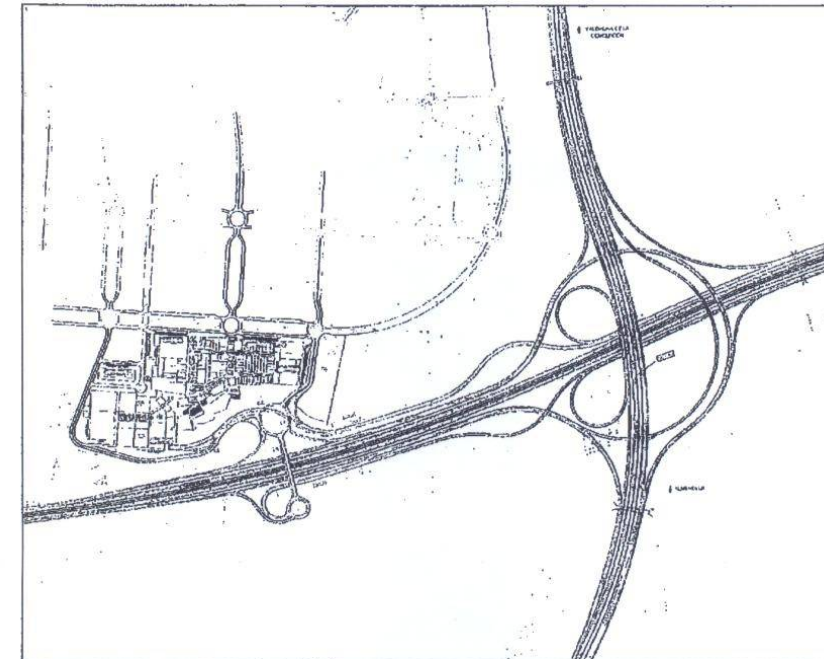
- Período punta entrada: se observa un colapso circulatorio (nivel de servicio "F"), ya en el año 2013, en el tronco de la A-49 en ambas direcciones, así como en los ramales de entrada desde Sevilla y desde Huelva. También en el ramal de salida en dirección Sevilla desde el Parque Comercial
- Período punta salida: se producen problemas de congestión en 2013 en la salida desde el Parque, así como en la salida hacia Sevilla. Igualmente en la entrada desde la SE-40 al enlace de Espartinas.

Para corregir estos efectos se proponen las siguientes medidas:

- **Entradas:** aumentar en un carril la calzada colectora-distribuidora que conecta desde Sevilla (A-49). Esta vía cruzará a distinto nivel la nueva glorieta Norte del enlace de Espartinas, conectando directamente con el futuro aparcamiento del Parque Comercial y la red viaria municipal Oeste. Además, desde esta vía se ejecutará un ramal de salida a la glorieta Norte que, a su vez conecta con la red viaria municipal Este.
- Las entradas desde la SE-40 (Norte-Sur) se realizarán mediante un ramal directo (eliminando el lazo actual) desde el ramal de conexión de la SE-40 con la A-49, en dirección Huelva.
- **Salidas:** hacia Sevilla se resuelven a través de la nueva glorieta Norte, llegando desde la red viaria municipal y desde los aparcamientos del Parque Comercial. Se aumenta a dos carriles el vano de salida del puente previsto y se elimina el ramal directo en la glorieta Sur del enlace de Espartinas, sustituyéndolo por el lazo existente previa duplicación de carril para luego ejecutar la divergencia entre el destino de la A-49 (Sevilla) o de la SE-40 (Norte-Sur). En dirección Huelva se remodela el ramal de salida que conecta con el ramal SE-40 - A-49.

2

Para ilustrar las propuestas de entrada y salida, se presenta el siguiente plano:



Cabe señalar como normas específicas a cumplir en esta actuación, la Normativa 6.1.IC "Trazado de Carreteras" en sus aspectos relativos en materia de accesos. Además, deberá garantizar unos niveles de servicio aceptables según el Manual de Capacidad (HCM-2000) para el año de puesta en servicio del Parque Comercial (2013) y el año horizonte de vida de la infraestructura (2030).

Con las modificaciones realizadas en la red viaria se aprecian mejoras en el funcionamiento y en los niveles de servicio, tanto para la hora punta de entrada como la de salida, y para ambos escenarios horizontes, 2013 y 2030.

De acuerdo a lo que recoge el documento, los accesos propuestos permiten garantizar una capacidad viaria suficiente, de acuerdo a la normativa vigente, así como la no afectación al nivel de servicio que dispondrá la red viaria existente y/o futura, prevista por la Administración. No obstante, debido a la ubicación y a la elevada carga de tráfico a la cual será sometida, se requiere un análisis más detallado del funcionamiento de la glorieta de entrada a la actuación, para ambos escenarios considerados, en hora punta de entrada y de salida.

En este sentido, para completar el análisis de la glorieta principal se considera necesario disponer de datos numéricos de parámetros que permitan valorar el funcionamiento de la misma, tales como:

3

- Matriz de flujos en la glorieta para las horas de estudio.
- Demora media (segundos) en las secciones.
- Longitud máxima de cola en sus ramales de acceso.
- Flujo/Capacidad para las secciones.

Información que solicitamos al efecto de emitir el informe definitivo.

Sevilla, 10 de febrero de 2010

El Jefe del Servicio de Planificación  
y Explotación del Transporte



Fdo: Juan Millán Rincón