



# PMUS Red de Municipios Sostenibles de Cáceres



## Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ámbito Supramunicipal de la Red de Municipios Sostenibles de Cáceres

*EX10. Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Red de Municipios Sostenibles de Cáceres.  
Cofinanciado en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional*

### **FASE III: Propuestas de actuaciones** **Brozas**

<b>Plan de actuación</b>	P8 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A1 Red de puntos de recarga eléctrica		
<b>Motivación</b>			
<p>La actuación persigue aumentar el número de vehículos eléctricos en la Red de Municipios Sostenibles de Cáceres, en consonancia con la cuota objetivo de 10% del parque automovilístico de la provincia de Cáceres. En la actual situación no se ofrece una infraestructura suficiente de recarga de vehículos eléctricos en los municipios integrantes de la RMSC.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación consiste en la instalación de puntos de recarga eléctricos en cada uno de los municipios de la RMSC, en ubicaciones próximas a instalaciones públicas de mayor interés y tránsito de población. La red de cargadores para vehículos eléctricos contaría con una oferta que varía en función de la población de cada municipio.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
33 Apuesta por la inclusión de la innovación tecnológica en vehículos, combustibles y transporte público.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>11 Número de puntos de recarga eléctrica instalados 12 Número de recargas anuales por tipología 13 Índice de calidad del aire</p>			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	248.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Ayuntamiento / Plaza de Toros		
<b>Nº puntos recarga</b>	2		
<b>Importe estimado</b>	8.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P9 PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA Y LUCHA CONTRA EL DESPOBLAMIENTO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A3 Desarrollo de iniciativas que favorezcan la movilidad inversa		
<b>Motivación</b>			
<p>Las dificultades de movilidad en el medio rural constituyen una de las causas que provoca la pérdida de residentes y su traslado a municipios con mejores dotaciones. Circunstancia que va pareja al cierre de servicios, que antes sí se prestaban u ofrecían en los pueblos. Analizando la casuística de los desplazamientos, y teniendo en consideración los avances disponibles, se llega a la conclusión que muchos trayectos podrían ser evitados, pudiendo buscarse soluciones alternativas más eficientes, cómodas y sostenibles. Este hecho ayudaría no sólo a afianzar la población residente al facilitar la vida en el pueblo, sino que a su vez puede constituir un aliciente más para que pueda producirse el efecto contrario, la llegada de nuevos habitantes que buscan la calidad de vida del entorno rural.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se considera de especial interés favorecer iniciativas de movilidad inversa que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos de los municipios de la RMSC. En este sentido, con esta actuación se propone abordar líneas de trabajo que posibiliten una disminución efectiva de los desplazamientos, sin renunciar a la accesibilidad a los servicios básicos por parte de la población en las zonas rurales, tales como: en lugar de ir al supermercado, la compra podría llegar a nuestra casa mediante solicitud telefónica, WhatsApp; en lugar de acudir al médico, podrían organizarse videollamadas y consultas virtuales; las materias escolares en algunos casos podrían impartirse virtualmente. Es decir, se plantea que los servicios puedan venir a nosotros en lugar de desplazarnos para poder acceder a ellos.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
36 Promover actuaciones que fomenten la movilidad inversa en el interior de los municipios.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
16 Incremento del porcentaje de usuarios de compra online			
17 Número de licencias de empresas dedicadas al reparto de comida u otros en el interior de los municipios.			
18 Número de viajes del sistema público de transporte a personas dependientes.			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	1.000.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	- €		

<b>Plan de actuación</b>	P3 PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A4.1 Transporte a la Demanda en localidades "satélite"		
<b>Motivación</b>			
<p>El actual servicio de transporte público entre los municipios de la RMSC no facilita ni incentiva su uso para la mayor parte de los desplazamientos que realizan tanto los residentes, como las personas que los visitan. La oferta existente es muy deficitaria, no pudiendo realizarse, incluso, desplazamientos de ida y vuelta en el día desde algunas localidades a Cáceres, ciudad donde se prestan muchos de los servicios a los que la ciudadanía requiere acceder. Tampoco favorece el hecho de que todas las expediciones interurbanas tengan como único punto de parada en Cáceres la estación de autobuses, alejada de muchos centros de atracción de viajes. El escenario descrito provoca que la mayoría de las personas opte por el vehículo privado para sus desplazamientos, circunstancia que se pretende revertir con esta actuación.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación propone el establecimiento de dos modalidades de prestación del servicio de transporte público interurbano: regulado (con horarios establecidos y paradas en las localidades denominadas "principales") y a demanda (flexible, desde y hacia las localidades "satélites").</p> <p>En el sistema de transporte a la demanda, el servicio sólo se presta si existe una solicitud previa. La petición del trayecto se realiza a través de una aplicación específica para smartphone, por teléfono o por email, recibiendo el usuario confirmación e indicación del punto de recogida. Las rutas y horarios pueden ser prefijados, o ser flexibles en función de la demanda real dentro de una franja horaria establecida.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>9 Mejorar la conectividad entre municipios y de estos con Cáceres.</li> <li>12 Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad territorial.</li> <li>13 Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general.</li> <li>14 Implementar medidas de Smart Mobility</li> <li>15 Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas.</li> <li>17 Reducir el uso del vehículo privado para desplazamientos intermunicipales</li> <li>29 Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público.</li> <li>33 Apuesta por la inclusión de la innovación tecnológica en vehículos, combustibles y transporte público.</li> <li>34 Disminuir la producción de gases de efecto invernadero</li> </ul>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I9 Transporte a demanda: N.º de servicios operativos.</li> <li>I10 Viajes en bus a demanda: % respecto del total de viajes.</li> <li>I11 Información: N.º de consultas del sistema implantado.</li> <li>I12 Nº de vehículos disponibles para el transporte a la demanda</li> <li>I13 Vehículos: % de vehículos eléctricos respecto del total.</li> </ul>			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	600.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Localidad satélite</b>	SI		
<b>Importe estimado</b>	60.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P3 PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A4.3	Mejora de la accesibilidad/iluminación de las paradas de autobús del transporte regular de viajeros	
<b>Motivación</b>			
<p>Actualmente, hay personas con diversidad funcional que encuentran ciertas limitaciones para poder acceder a la infraestructura del transporte público, lo que vulnera su derecho a la movilidad. El objetivo tiene que ser alcanzar el 100% de accesibilidad, ya esta es la variable más relevante al promover sistemas de transporte integradores sin que perpetúen o incrementen el riesgo de exclusión social de unos colectivos determinados.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación persigue la renovación de las paradas y mejora en la iluminación de las mismas, garantizando la accesibilidad al servicio de transporte público a todos los usuarios, independientemente de sus capacidades de movilidad. En algunos casos, la actuación contempla también la reubicación de la parada en una localización más idónea para su uso.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>2 Mejora de la accesibilidad universal al transporte público 16 Facilitar el uso del transporte público a personas con dificultades de movilidad.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
117 Nº de paradas de nueva ejecución y/o mejoradas			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	252.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Avda. Gabriel y Galán / EX-207		
<b>Nº paradas autobús</b>	2		
<b>Importe estimado</b>	18.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P2 PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS BLANDOS DE TRANSPORTE		
<b>Nombre de la actuación</b>	A5 Red de aparcabicis		
<b>Motivación</b>			
<p>Los viajes en bicicleta tienen un rango de desplazamiento más amplio que los viajes a pie. Por ello, el objetivo debe ser captar el mayor número de usuarios potenciales de la bicicleta para desplazamientos de corto y medio alcance al crear las condiciones necesarias para facilitar su uso como medio de transporte. En las distancias para cortas la bicicleta es mucho más rápida que el coche, no contamina, no hace ruido, no gasta combustible, no genera tráfico en búsqueda de aparcamiento, y el espacio necesario para el estacionamiento es mucho menor. A su vez, el usuario de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física. Estas circunstancias deben ser aprovechadas para contextualizar la movilidad ciclista dentro del sistema viario, la infraestructura y los servicios de movilidad de cada municipio.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>El uso de la bicicleta, como el de cualquier otro vehículo, precisa de un lugar para ser estacionado después de su utilización. Este aparcamiento, si no puede realizarse en condiciones adecuadas, puede afectar, incluso, a la realización del propio trayecto, pudiendo llegar a desestimarse la utilización de este modo de transporte. Con esta actuación se propone la creación de una red de aparcamientos de bicicletas en cada municipio, ubicándolos en los lugares de mayor confluencia de cada población y alrededores de edificios de interés público (ayuntamiento, colegios, consultorio médico, zonas deportivas, etc.). Deberán ser instalaciones de seguridad adecuadas tanto para estacionamiento de corta duración como de larga permanencia; así como de fácil acceso para personas de todas las edades y habilidades en cualquier tipo de bicicleta.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>5 Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias. 6 Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a viandantes.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
155 N.º de aparcabicis			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	231.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Ayuntamiento / Casa de la Cultura / Colegio / Piscina municipal / Pabellón municipal / Plaza de Toros		
<b>Nº aparcabicis</b>	6		
<b>Importe estimado</b>	10.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P2 PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS BLANDOS DE TRANSPORTE		
<b>Nombre de la actuación</b>	A6.1 Creación de carriles bici o vías ciclopeatonales		
<b>Motivación</b>			
<p>Las bicicletas suponen una «pieza esencial» para la movilidad sostenible, y, por tanto, se antoja fundamental promover su uso. La bicicleta es la forma de movilidad más social, ecológica y sostenible y debe ser fomentada con políticas activas y sostenidas en el tiempo. Desplazarse en bicicleta contribuye a la salud de los ciudadanos de dos formas distintas: 1) Mejora el estado físico de la persona que la utiliza, 2) Ayuda a disminuir la contaminación atmosférica, dado que se evita la movilidad motorizada. Con el fomento del uso de la bicicleta, podemos conseguir municipios más saludables, con mayor calidad de vida, más ecológicos y sostenibles.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación pretende la creación de una red de vías ciclistas que preste servicio a los municipios de la RMSC y permita la interconexión dentro de la zona de estudio del EDUSI, facilitando una cobertura espacial amplia. Se pretende facilitar la accesibilidad a los servicios y dotaciones de carácter público (salud, educación, bienestar social, administración, centros deportivos, así como zonas verdes y de ocio) entre municipios de la red, aplicando criterios de movilidad sostenible como es el del uso de la bicicleta.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>5 Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias. 6 Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a viandantes.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I3 Índice de calidad del aire I56 Metros de carril bici de nueva ejecución o mejora I57 Incremento en el porcentaje de viajes en bicicleta/VMP en el reparto modal</p>			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	8.120.383,33 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Denominación</b>	Carril bici de Brozas por Avda. Trashumancia		
<b>Longitud carril bici</b>	967		
<b>Importe estimado</b>	106.370,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P1 PLAN DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL		
<b>Nombre de la actuación</b>	A7 Creación y/o mejora de itinerarios escolares		
<b>Motivación</b>			
<p>Los atascos a las horas de entrada y salida de los centros escolares es uno de los conflictos de movilidad que más se repiten en los municipios de la RMSC. Como consecuencia, se derivan problemas de seguridad vial y contaminación que afectan directamente a los escolares.</p> <p>En este marco, se plantea como una buena solución a este problema la creación de itinerarios escolares seguros para el desplazamiento peatonal del alumnado y sus familias, reduciendo o eliminando completamente la presencia de vehículos privados en la puerta de los centros educativos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>La actuación contempla la implantación de rutas de trazado sencillo y seguro que faciliten el desplazamiento a pie o en bicicleta a los escolares hacia sus centros educativos.</p> <p>Para ello se establecen una serie de paradas, indicando su localización y horario de salida hacia dichos centros, además de la implementación de las restricciones de tráfico necesarias, tanto de circulación como de estacionamiento, en el horario de funcionamiento de dichos itinerarios.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
1 Otorgar prioridad peatonal frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
160 Nº de actuaciones de mejora/creación de caminos escolares y/o itinerarios peatonales más concurridos			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	132.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Centro Educativo</b>	Colegio		
<b>Nº itinerarios escolares</b>	1		
<b>Importe estimado</b>	4.000,00 €		



<b>Plan de actuación</b>	P5 PLAN DE INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A8.1 Mejora de la seguridad vial en las travesías urbanas		
<b>Motivación</b>			
En la práctica totalidad de los municipios integrantes de la RMSC se han observado problemas de seguridad vial para los peatones en las travesías que los atraviesan. Esto es debido, en menor medida, al volumen de vehículos, y principalmente a la velocidad inadecuada de estos en el tramo urbano.			
<b>Descripción</b>			
Para la mejora de la seguridad vial y reducción de la siniestralidad en las travesías urbanas se proponen las siguientes medidas: - Instalación de pasos de peatones elevados o mesetas peatonales con carácter general en los pasos peatonales de la travesía. - Instalación de pasos de peatones inteligentes con iluminación en aquellos puntos donde el tráfico peatonal es mayor, y/o existe una mala visibilidad. Este sistema combina sensores que detectan la presencia de peatones que se disponen a cruzar, con iluminación mediante paneles led en el asfalto y señalización luminosa vertical, consiguiendo mejorar la visualización de los conductores, en especial en aquellas circunstancias con peor visibilidad.			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
23 Reducción de la accidentabilidad y de los puntos de tráfico conflictivo 24 Mejorar la seguridad vial en general.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
118 N° de pasos de peatones de nueva ejecución o mejora 20b N° de semáforos reparados o de nueva instalación 124 N° de elementos de señalización vertical instaladas			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	4.078.671,54 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Denominación carretera</b>	EX-207		
<b>Longitud de travesía (m)</b>	1106		
<b>Importe estimado</b>	154.852,67 €		

<b>Plan de actuación</b>	P5 PLAN DE INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A8.2 Mejora de la seguridad vial en viario interior		
<b>Motivación</b>			
<p>La recuperación del espacio público es un eje clave para alcanzar los principales objetivos relacionados con la movilidad saludable. Disminuir la accidentalidad es uno de los beneficios directos derivados de la recuperación del espacio que en las últimas décadas se ha dado al vehículo privado. En el marco de la redacción del PMUS se ha detectado la presencia de puntos especialmente conflictivos desde el punto de vista de la seguridad, especialmente en la convivencia del tráfico rodado con el peatonal, produciéndose situaciones de inseguridad que deben ser atajadas.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>En el marco de aplicación de esta actuación se trata de eliminar o mejora la situación de estos puntos de conflicto, mediante su estudio y análisis, a fin de definir las actuaciones más convenientes en cada caso, y que pueden pasar por la adopción de medidas como: 1) mejora de la señalización horizontal y vertical, 2) protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables, 3) revisar el estado de conservación del pavimento de la calzada, 4) perfeccionar el diseño urbano de elementos con un riesgo especial de accidente (rotondas, isletas, carriles, intersecciones), 5) analizar la regulación semafórica, 6) definir itinerarios que reduzcan el tráfico de turismos y vehículos pesados por las calles céntricas y con mayor uso peatonal, 7) implantar elementos reductores de la velocidad...etc.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>22 Mejorar la seguridad vial de viandantes y ciclistas. 24 Mejorar la seguridad vial en general.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I18 Nº de pasos de peatones de nueva ejecución o mejora I24 Nº de elementos de señalización vertical instaladas I25 Nº de espejos de incremento de visibilidad en cruces I26 Metros lineales de Plataforma única de nueva ejecución o mejora I27 Incremento en el porcentaje de viajes realizados a pie en el reparto modal I43c Nº actuaciones de mejora de los itinerarios peatonales en zonas industriales</p>			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	93.600,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	C/Francisco Lizaur / C/Tinados / C/Membrillar		
<b>Nº puntos de conflicto de tráfico</b>	3		
<b>Importe estimado</b>	2.700,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P1 PLAN DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL		
<b>Nombre de la actuación</b>	A9 Implantación de plataforma única en viarios interiores		
<b>Motivación</b>			
<p>El modelo de núcleo urbano compacto de los municipios que conforman la RMSC proporciona una población base, y a poca distancia, de los servicios públicos y comercio de proximidad, con un gran potencial para la realización de desplazamientos a pie, vinculados a un modelo de movilidad sostenible y eficiente, independiente del coche particular. Por ello, el objetivo de esta actuación es incentivar los desplazamientos a pie de manera segura y accesible a través de itinerarios directos y transitables entre orígenes y destinos, que permitan a las personas disfrutar y acceder a los servicios y ofertas de trabajo, ocio, comercio, entre otras, que ofrece cada municipio para, también, traducirlos en beneficios sociales, culturales, económicos y medioambientales.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Con esta actuación se pretende la adecuación de calles que presenten deficiencias en materia de accesibilidad de cada municipio en plataformas únicas, en las que se permita el uso mixto (peatón - coche) y en donde la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. En consecuencia, la circulación se organizará mediante cambios de textura del pavimento, quedando perfectamente diferenciada la zona preferente de peatones, pasos en diagonal y zonas especiales o de encuentro, por ejemplo, en intersecciones o salidas de coche, buscando la adecuación de los nuevos límites de velocidad, aprobados mediante publicación en el BOE del 11 de noviembre de 2020, de 20 km/h en vías sin diferencia de altura entre calzada y acera.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>3 Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales.  4 Mejorar la accesibilidad urbana  22 Mejorar la seguridad vial de viandantes y ciclistas.  24 Mejorar la seguridad vial en general.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I26 Metros lineales de Plataforma única de nueva ejecución o mejora			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	10.283.061,98 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO-MEDIO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Plaza Ovando / Avda. Gabriel y Galán / C/Santa Lucía / C/las Merinas		
<b>Longitud de viario (m)</b>	844		
<b>Importe estimado</b>	405.120,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P4 PLAN DE ESTÍMULO DE LA INTERMODALIDAD		
<b>Nombre de la actuación</b>	A10.1 Prohibición del estacionamiento en el viario a no residentes		
<b>Motivación</b>			
<p>Las calles y aceras son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio, y potencian el patrimonio urbano paisajístico y arquitectónico de los pueblos del ámbito. No obstante, en algunos núcleos, y en parte debido a su propia estructura urbana, el exceso de vehículos a motor dificulta e incómoda los desplazamientos a pie. Además, cabe destacar el bajo porcentaje de movilidad peatonal observado dentro del reparto modal de los desplazamientos recogido en la Encuesta de Movilidad. Por ello para mejorar la calidad urbana y el atractivo para los desplazamientos a pie de estos espacios, se plantea como necesario retirar paulatinamente los vehículos a motor en los espacios centrales de estos núcleos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Aunque se trata de una medida que no resulta excesivamente popular pero que mejora sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos en los municipios, consiste en la supresión de manera gradual de plazas de aparcamiento en el viario público. Esta medida, que habitualmente afecta a los centros urbanos, se pretende que se realice de una forma escalonada, estableciendo diferentes horizontes temporales para su implantación. Se podría concretar inicialmente una zona a la que no dispondrían de la posibilidad de estacionamiento las personas no residentes, habilitándose bolsas de aparcamiento específicas en terrenos de titularidad municipal.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>18 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos interiores 19 Realizar una gestión óptima de las zonas establecidas para aparcamiento 20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I28 Superficie de municipio con regulación de aparcamiento			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	45.000,00 €
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Superficie zona</b>	32620,00 m		
<b>Nº plazas de aparcamiento a regular</b>	38		
<b>Importe estimado</b>	3.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P5 PLAN DE INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A10.2 Prohibición de la circulación a no residentes (Área de Prioridad Residencial)		
<b>Motivación</b>			
<p>Las calles y aceras son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio, y potencian el patrimonio urbano paisajístico y arquitectónico de los pueblos del ámbito. No obstante, en algunos núcleos, y en parte debido a su propia estructura urbana, el exceso de vehículos a motor dificulta e incómoda los desplazamientos a pie. Además, cabe destacar el bajo porcentaje de movilidad peatonal observado dentro del reparto modal de los desplazamientos recogido en la Encuesta de Movilidad. Por ello para mejorar la calidad urbana y el atractivo para los desplazamientos a pie de estos espacios, se plantea como necesario retirar paulatinamente los vehículos a motor en los espacios centrales de estos núcleos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Es esta una actuación complementaria de la A10.1, y que supone una vuelta de tuerca más en la búsqueda de la reducción del uso del vehículo privado en los centros urbanos. Con su aplicación se restringe la circulación en determinadas zonas a los no residentes. Se considera fundamental la creación de áreas urbanas en la que la circulación de vehículos se encuentre limitada exclusivamente a determinados colectivos como: residentes, conductores de motocicletas, conductores que acceden a aparcamientos públicos, transporte de mercancías...etc. Se pretende proteger el entorno patrimonial del centro de los municipios y mejorar la calidad de vida del ciudadano, mediante la ampliación de los espacios e itinerarios peatonales en la vía pública y la reducción del tráfico motorizado no residencial.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>18 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos interiores  19 Realizar una gestión óptima de las zonas establecidas para aparcamiento  20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres  24 Mejorar la seguridad vial en general.  38 Aumento de las zonas de esparcimientos y de uso del peatón.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I28 Superficie de municipio con regulación de aparcamiento  I29 N° de plazas de aparcamiento eliminadas a favor del peatón  I30 Decremento en el porcentaje de viajes realizados en vehículo privado en el reparto modal</p>			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	INCL. EN ACT. A10.1
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Superficie zona</b>	32620,00 m		
<b>Nº plazas de aparcamiento a eliminar</b>	38		
<b>Importe estimado</b>	- €		

<b>Plan de actuación</b>	P4 PLAN DE ESTÍMULO DE LA INTERMODALIDAD		
<b>Nombre de la actuación</b>	A10.3 Prohibición del estacionamiento en el viario a todos los vehículos incluido-residentes		
<b>Motivación</b>			
<p>Las calles y aceras son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio, y potencian el patrimonio urbano paisajístico y arquitectónico de los pueblos del ámbito. No obstante, en algunos núcleos, y en parte debido a su propia estructura urbana, el exceso de vehículos a motor dificulta e incómoda los desplazamientos a pie. Además, cabe destacar el bajo porcentaje de movilidad peatonal observado dentro del reparto modal de los desplazamientos recogido en la Encuesta de Movilidad. Por ello para mejorar la calidad urbana y el atractivo para los desplazamientos a pie de estos espacios, se plantea como necesario retirar paulatinamente los vehículos a motor en los espacios centrales de estos núcleos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Pretendemos que esta actuación se contemple como permanente en un horizonte temporal a medio-largo plazo en determinadas zonas seleccionadas de la ciudad (entorno monumental consolidado, plaza mayor, entorno de centros de culto, mercados), donde se optara por su peatonalización, siempre ofreciendo en paralelo una alternativa de aparcamiento en lugares próximo a los residentes. Otra posibilidad, sería establecer una temporalización horaria diaria, bien entre semana, bien los fines de semana, en los que la prohibición de aparcamiento afectase en un intervalo de tiempo previamente establecido a las zonas definidas con antelación.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>18 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos interiores 19 Realizar una gestión óptima de las zonas establecidas para aparcamiento 20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I29 N° de plazas de aparcamiento eliminadas a favor del peatón			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	INCL. EN ACT. A10.4
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Superficie zona</b>	32620,00 m		
<b>Nº plazas de aparcamiento a eliminar</b>	38		
<b>Importe estimado</b>	- €		

<b>Plan de actuación</b>	P5 PLAN DE INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A10.4 Peatonalización completa, permanente o temporal		
<b>Motivación</b>			
<p>Las calles y aceras son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio, y potencian el patrimonio urbano paisajístico y arquitectónico de los pueblos del ámbito. No obstante, en algunos núcleos, y en parte debido a su propia estructura urbana, el exceso de vehículos a motor dificulta e incómoda los desplazamientos a pie. Además, cabe destacar el bajo porcentaje de movilidad peatonal observado dentro del reparto modal de los desplazamientos recogido en la Encuesta de Movilidad. Por ello para mejorar la calidad urbana y el atractivo para los desplazamientos a pie de estos espacios, se plantea como necesario retirar paulatinamente los vehículos a motor en los espacios centrales de estos núcleos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se observa en los municipios rurales una alta tendencia al empleo del vehículo privado para cualquier tipo de desplazamiento debido en parte a dos motivos fundamentales: 1) facilidad de aparcamiento en destino y 2) nula restricción de la circulación a prácticamente el global del entramado urbano. En ese sentido, con esta actuación se plantean procesos de peatonalización, que pueden ser de carácter permanente o bien temporales y reversibles, con el objetivo de aumentar las áreas de espacio público y zonas verdes para el encuentro, motivar a los ciudadanos a hacer uso de la forma más natural de desplazamiento e incentivar el cambio de uso de vehículos motorizados por modos de transporte activos.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>18 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos interiores 38 Aumento de las zonas de esparcimientos y de uso del peatón.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I21 Metros lineales de actuación sobre itinerario peatonal; adecuación o nueva ejecución I24 Nº de elementos de señalización vertical instaladas I31 Metros lineales de viario con prioridad peatonal</p>			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	1.800.000,00 €
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Superficie zona</b>	32620,00 m		
<b>Nº plazas de aparcamiento a eliminar</b>	38		
<b>Importe estimado</b>	100.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P5 PLAN DE INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A10.5 Creación de vías de sentido único		
<b>Motivación</b>			
<p>Las vías de doble sentido presentan los siguientes problemas: 1) Exceso de velocidad al ser más amplio el espacio destinado a la circulación de vehículos, 2) Se desaprovecha espacio, ya que uno de los sentidos de circulación puede ser utilizado para aumentar la amplitud de las aceras o el espacio de los estacionamientos, 3) Aumenta los puntos de conflicto en los cruces. Asimismo, los sentidos únicos a la hora de reordenar el tráfico presentan las siguientes ventajas: mejor aprovechamiento de la calzada, mayor seguridad y mejor regulación en los cruces, facilidad de giro a la izquierda y aumento de las plazas de estacionamiento. Por tanto, en las vías de sentido único se reducen las posibilidades de colisión y se mejora la fluidez del tráfico rodado.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>El objetivo principal de esta actuación es que los municipios dispongan de una movilidad sostenible y segura. Para ello, se considera prioritario en primera instancia conocer la morfología viaria, es decir, identificar que calles son las más aptas, debido a su configuración, para la circulación de vehículos (jerarquización viaria), estableciendo una red que permita la conexión entre las distintas zonas del municipio y de estas con el exterior. Posteriormente, definir qué sentido de la circulación resulta más recomendable, posibilitando un aumento en la seguridad vial y del espacio destinado a peatones y aparcamiento. Una vez establecidas las vías de sentido único, se procederá a resolver los puntos de conflicto mediante análisis específico de cada uno donde se contemple el volumen total de vehículos del cruce, los movimientos existentes, así como el número de peatones.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>23 Reducción de la accidentabilidad y de los puntos de tráfico conflictivo 24 Mejorar la seguridad vial en general.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I32 N° de metros de vía de sentido único			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	258.000,00 €
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	12.000,00 €		



<b>Plan de actuación</b>	P4 PLAN DE ESTÍMULO DE LA INTERMODALIDAD		
<b>Nombre de la actuación</b>	A12 Creación de aparcamientos periféricos/disuasorios		
<b>Motivación</b>			
<p>En líneas generales, tal y como se indicó en el diagnóstico, no existe un problema real de aparcamiento en los municipios de la RMSC por exceso de vehículos, sino que la limitación en el estacionamiento está vinculada a la estructura urbana de los propios municipios.</p> <p>El objetivo de la propuesta de construcción de nuevos aparcamientos sería el de poder garantizar y mejorar el estacionamiento a residentes y visitantes, localizando estos a una distancia razonable andando al centro urbano.</p> <p>De esta forma se podría limitar el paso de vehículos a motor en un espacio con un gran valor histórico y con un gran volumen turístico de tipo peatonal.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>La propuesta de actuación se realiza en paralelo con la restricción progresiva de la circulación de vehículos privados en núcleos urbanos, y se centra en la construcción de aparcamientos periféricos en los accesos o travesías de acceso al núcleo central del municipio con una doble funcionalidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Compensar las plazas de aparcamiento que progresivamente se eliminarán con la peatonalización del centro.</li> <li>- Reducir el volumen de vehículos en el espacio central de los municipios.</li> </ul>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>11 Promover la intermodalidad.  19 Realizar una gestión óptima de las zonas establecidas para aparcamiento  20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres  21 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I33 Nº de plazas de aparcamientos disuasorios creadas  I34 Grado de ocupación de los aparcamientos disuasorios  I35 Utilización de los medios de transporte alternativos</p>			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	1.920.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	C/Condesa de la Encina		
<b>Nº plazas aparcamiento creadas</b>	90		
<b>Importe estimado</b>	80.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P4 PLAN DE ESTÍMULO DE LA INTERMODALIDAD		
<b>Nombre de la actuación</b>	A13 Puntos de alquiler de vehículos eléctricos (electric carsharing)		
<b>Motivación</b>			
<p>Cada día son más los conductores que concienciados con las increíbles prestaciones y ventajas de los vehículos eléctricos, optan por conducir un coche eléctrico frente a uno de combustible. Entre las ventajas de alquilar un vehículo eléctrico se encuentra: 1) El gasto en combustible puede ser hasta un 70% más bajo que en coches de gasolina o diésel, 2) Son más limpios, no emiten CO2, nitrógeno u otras partículas que contaminen el aire, 3) Disponen de aparcamiento gratuito en muchos municipios y no presentan restricciones de acceso a zonas de bajas emisiones (en la ciudad de Cáceres se implantará la ZBE en 2023), 4) Están equipados con la última tecnología en seguridad, comunicaciones e información y entretenimiento.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación se basa en el despliegue espacial en toda la RMSC de una serie de puntos donde se ofrece el alquiler de vehículos eléctricos bajo la modalidad de Carsharing. El Carsharing es un concepto de transporte que surge para dar respuesta a las nuevas necesidades de movilidad, ofreciendo una alternativa eco-eficaz al uso tradicional del vehículo propio. El funcionamiento es el de un servicio de alquiler de coches eléctricos inspirado en el uso de vehículos compartido, que permite utilizar un coche a cualquier usuario, previamente registrado, durante un periodo de tiempo limitado. Esta modalidad de servicio evita a los usuarios el coste de adquirir y mantener un vehículo propio. Dispone de un precio asequible como forma de transporte puntual y resulta más barato que un taxi y ligeramente más caro que el transporte público.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>11 Promover la intermodalidad. 20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres 34 Disminuir la producción de gases de efecto invernadero</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I36 N° de vehículos eléctricos en alquiler			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	210.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Aparcamiento periférico		
<b>Nº vehículos disponibles</b>	1		
<b>Importe estimado</b>	5.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P2 PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS BLANDOS DE TRANSPORTE		
<b>Nombre de la actuación</b>	A14 Puntos de alquiler de bicicletas eléctricas		
<b>Motivación</b>			
<p>El sistema de alquiler de bicicletas es la opción por excelencia en la búsqueda por reducir las emisiones de CO2 y es una de las medidas estrella en los planes de movilidad sostenible. El uso de la bicicleta como medio de transporte dispone de múltiples beneficios: no contamina, es bueno para la salud, para el bolsillo y permite ahorrar tiempo en muchas ocasiones. El sistema de alquiler de bicicletas puede ser gratuito o de pago dependiendo de la voluntad del municipio, siendo su uso habitualmente temporal. Generalmente suele ser posible recoger la bicicleta en un punto de la localidad y devolverlo en otro. Por comodidad, rapidez y/o conciencia medioambiental cada vez son más los conductores que aparcan su coche y optan por la bicicleta como medio de transporte en desplazamientos urbanos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Con esta actuación se busca un impulso de un nuevo servicio público de préstamo de bicicletas, con modelos eléctricos que faciliten el tránsito por desniveles importantes, y con estaciones de entrega y recogida convenientemente repartidas por el municipio.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>8 Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta  11 Promover la intermodalidad.  20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres  21 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.  34 Disminuir la producción de gases de efecto invernadero</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I37 N° de bicicletas eléctricas en alquiler			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	84.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO-MEDIO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Aparcamiento periférico / Ayuntamiento		
<b>Nº bicicletas disponibles</b>	10		
<b>Importe estimado</b>	2.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P2 PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS BLANDOS DE TRANSPORTE		
<b>Nombre de la actuación</b>	A15 Puntos de alquiler de VMP		
<b>Motivación</b>			
<p>En los últimos años la venta y alquiler de VMP (vehículos de movilidad personal) ha aumentado exponencialmente. Los patinetes eléctricos y otros VMP tienen numerosas ventajas: son cómodos de usar, llevar y guardar, no suponen un gran coste y, con ellos, los usuarios pueden evitar los atascos, además el coste de mantenimiento es muy bajo. Por otra parte, son una opción muy sostenible para el medio ambiente y se puede circular con ellos por cualquier zona de un municipio.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación pretende impulsar la creación de un nuevo servicio público de préstamo de vehículos de movilidad personal (VMP), que faciliten los desplazamientos dentro de los municipios, con estaciones de entrega y recogida convenientemente repartidas por el municipio.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>7 Promover el uso de los VMP para desplazamientos cortos.  11 Promover la intermodalidad.  20 Reducir el empleo del vehículo privado en el interior de Cáceres  21 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.  34 Disminuir la producción de gases de efecto invernadero</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I38 N° de VMP en alquiler			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	42.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Aparcamiento periférico		
<b>Nº VMP disponibles</b>	5		
<b>Importe estimado</b>	1.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P6	PLAN DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL	
<b>Nombre de la actuación</b>	A16	Utilización del urbanismo táctico para el aumento de las áreas estanciales	
<b>Motivación</b>			
<p>El urbanismo táctico es un proceso colaborativo para recuperar el espacio público y maximizar su valor compartido. Se realiza a través de intervenciones ligeras, de bajo costo y rápida implementación para explorar alternativas de mejora de los espacios. Si las intervenciones generan beneficios y cambios positivos para la población, podrían llevarse a cabo de modo permanente. Se trata de una fórmula de transformación urbana sencilla y poderosa, que siguen ciudades de todo el mundo y que permite modificar cómo se utiliza un espacio con elementos temporales y más económicos. El urbanismo táctico está pensado por y para los ciudadanos residentes y no tiene fines lucrativos ni comerciales.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Con esta actuación se pretende la aplicación del urbanismo táctico para la generación de mayores espacios destinados al peatón en las vías públicas, mediante la aplicación de herramientas de bajo coste y rápida implementación, como franjas de colores en el pavimento, instalación de mobiliario urbano, jardineras que se pueden mover, juegos pintados en el suelo, creación de espacios para nuevas terrazas de hostelería mediante la ocupación de zonas de aparcamiento, ampliación temporal de aceras para pasear, etc. Actuaciones que pueden ser provisionales y reversibles, como las que se han producido en el último periodo de pandemia, o con carácter más permanente.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>4 Mejorar la accesibilidad urbana  21 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.  27 Recuperar parte del espacio utilizado por el vehículo privado.  35 Aplicación de medidas que supongan la mejora de la calidad de vida de los habitantes.  38 Aumento de las zonas de esparcimientos y de uso del peatón.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I39 Superficie estancial incrementada			
<b>Eficacia</b>	MEDIA		<b>Coste total actuación</b> 2.160.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	100.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P1 PLAN DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL		
<b>Nombre de la actuación</b>	A17 Eliminación de obstáculos en itinerarios peatonales		
<b>Motivación</b>			
<p>Las calles, aceras, bulevares y paseos son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio, y potencian el patrimonio urbano, paisajístico y arquitectónico que singularizan a cada uno de los municipios de la RMSC. Por ello, el objetivo general de esta actuación es lograr que la infraestructura peatonal resulte accesible, garantizando la movilidad peatonal en las mejores condiciones posibles, superando los problemas de conectividad, y las barreras arquitectónicas y urbanas para la realización de desplazamientos “a pie”.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>A través de esta actuación se pondrán en marcha medidas para mejorar la accesibilidad y fomentar la movilidad a pie mediante unos itinerarios agradables, cómodos y seguros, a través de la eliminación de obstáculos como alcorques, señalización vertical, etc.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>3 Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales. 28 Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia. 35 Aplicación de medidas que supongan la mejora de la calidad de vida de los habitantes.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
140 N° de actuaciones de eliminación de obstáculos en itinerarios peatonales			
<b>Eficacia</b>	ALTA	<b>Coste total actuación</b>	264.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	10.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P9 PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA Y LUCHA CONTRA EL DESPOBLAMIENTO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A18 Mejora de la accesibilidad en espacios o edificios públicos		
<b>Motivación</b>			
<p>La accesibilidad es un derecho universal, por esta razón, los espacios públicos y comunitarios deben estar adaptados a todas las personas, lo que está lejos de ser una realidad para todos los colectivos. La accesibilidad urbana es la facilidad con que una persona puede acceder a la oferta de espacios que hay en la ciudad. Para alcanzar este fin, se tienen en cuenta que el recorrido para lograrlo no tenga ninguna clase de barreras que impide cumplir con el objetivo del usuario. Las barreras arquitectónicas son elementos que dificultan la utilización del espacio público. Desgraciadamente nos encontramos con múltiples barreras en las vías públicas: aceras estrechas, calles con una pendiente pronunciada, escaleras o desniveles, obstáculos en la acera, pavimentos con irregularidades...etc.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se plantea en esta actuación la eliminación de barreras arquitectónicas analizando la problemática existente para cada municipio: 1) presencia de escaleras, 2) existencia de rampas pronunciadas, 3) aparición de desniveles, 4) calles carentes de la pertinente señalización, 5) paradas de autobús no adaptadas, 6) calles demasiado estrechas para el paso de personas en silla de ruedas, 7) obstáculos en medio de la acera como señales, semáforos, farolas, etc. estrechando el desplazamiento normal de las personas, 8) pavimentos discontinuos o con hundimientos, 9) ausencia de espacios reservados para el aparcamiento de las personas con movilidad reducida...etc.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>4 Mejorar la accesibilidad urbana 25 Mejorar la calidad del espacio público. 35 Aplicación de medidas que supongan la mejora de la calidad de vida de los habitantes.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I41 N° de actuaciones orientadas a la mejora de la accesibilidad, incl. pasamanos, asientos isquiáticos, etc.			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	390.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Ayuntamiento / Casa de la Cultura / Centro de empleo		
<b>Nº actuaciones mejora de la accesibilidad</b>	3		
<b>Importe estimado</b>	45.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P7 PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A20 Mejora del acceso a las zonas industriales		
<b>Motivación</b>			
<p>El crecimiento de la actividad industrial de la última década ha estimulado la demanda de espacios para la radicación de industrias. Aunque habitualmente las zonas industriales se ubican en la periferia de las poblaciones, pueden generarse puntos de conflicto de tráfico, sobre todo, en el caso de que el diseño de los accesos a estas zonas no sea adecuado o exista una alta circulación de tráfico pesado en convivencia con el resto de vehículos. En ese sentido, resulta necesaria la adecuación de los accesos, incluyendo medidas que supongan una mejora tácita de la seguridad vial.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>En el marco de esta actuación se contemplan acciones de mejora en el viario público que llega a los polígonos industriales de los municipios de la RMSC en materias como: pavimentación (refuerzo de las calzadas para regular el firme y resistir la acción del tráfico pesado), iluminación, accesibilidad y seguridad vial, actualización en los sistemas de drenaje, regulación del pavimento, señalización vertical y horizontal, reordenación espacial de los accesos, ampliación de vías, construcción de acerados y carriles bici...etc.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
30 Reducción de las interferencias entre el tráfico de mercancías y el resto de tráficos, especialmente los internos.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
43a Nº actuaciones de ampliación o mejora de los accesos a zonas industriales			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	1.760.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	EX-207		
<b>Nº accesos a zonas industriales</b>	2		
<b>Importe estimado</b>	120.000,00 €		



<b>Plan de actuación</b>	P7 PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS		
<b>Nombre de la actuación</b>	A21 Mejora de la circulación en las zonas industriales		
<b>Motivación</b>			
<p>Las zonas con actividad industrial se encuentran habitualmente diseñadas de modo que ignoran el tráfico peatonal, ciclista y otros, que, aunque minoritario en estas zonas, sin duda existe. En muchos de los municipios del ámbito, las zonas industriales no se encuentran aisladas del resto del tejido urbano, sino que se sitúan aledañas a él, o incluso integradas en el mismo, por lo que la necesidad de atender a estos otros tráficos resulta importante. A las dificultades de la convivencia de tráficos en el resto de la ciudad, en estas zonas se une la falta de un diseño específico en el viario y/o señalización, situación que se pretende mejora con esta actuación.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se plantean actuaciones dirigidas a mejorar las condiciones de fluidez de tráfico en el interior de estas zonas de uso mayoritariamente industrial, tanto para este tipo de vehículos, como para turismo y, especialmente, peatones y bicicletas/VMP.</p> <p>Estas actuaciones de mejora se concretan en mejora de la señalización, regulación del tráfico; especialmente en los que se refiere a los sentidos de circulación creando itinerarios preferentes, actuaciones sobre los acerados: creación, ampliación o eliminación de obstáculos, entre otras.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
31 Mejora del acceso y la circulación en zonas industriales			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
43b Nº actuaciones de mejora de la circulación interior en zonas industriales			
I43c Nº actuaciones de mejora de los itinerarios peatonales en zonas industriales			
I44 Nº de elementos de señalización vertical/horizontal instaladas			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	1.456.569,50 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Polígono EX-207		
<b>Superficie de suelo industrial (m2)</b>	76827		
<b>Importe estimado</b>	38.413,50 €		

<b>Plan de actuación</b>	P9 PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA Y LUCHA CONTRA EL DESPOBLAMIENTO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A22 Mejora de espacios públicos, instal. mobiliario urbano, etc.		
<b>Motivación</b>			
<p>Los espacios públicos resultan esenciales como lugares de intercambio y esparcimiento para la ciudadanía, por lo que su potenciación, bien ampliando su número, bien dotándolo de elementos que los hagan más agradables para el cumplimiento de estas funciones, resulta una acción clave para conseguir, entre otros objetivos transversales, mejorar la percepción del municipio para sus ciudadanos y visitantes. Consideramos esta una actuación importante a la hora de fijar la población e identificar a esta con su ciudad.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Las acciones que se plantean dentro de esta actuación van desde la mejora general del estado de dichos espacios públicos: plazas, parques u otros, garantizando su accesibilidad universal, e incidiendo en la mejora de otros aspectos tales como: cerramientos, embellecimiento y mejoras estéticas, u otras que pueden incluir la dotación o mejora de mobiliario urbano, fuentes, zonas ajardinadas o incluso instalaciones deportivas, zonas de juegos infantiles u otros.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>25 Mejorar la calidad del espacio público.                  27 Recuperar parte del espacio utilizado por el vehículo privado.                  28 Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia.                  35 Aplicación de medidas que supongan la mejora de la calidad de vida de los habitantes.                  37 Mejora de la dotación de elementos urbanos.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I45 N° de actuaciones de mejora de espacios públicos, instal. mobiliario urbano, etc.			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	343.500,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	17.500,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P6	PLAN DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL	
<b>Nombre de la actuación</b>	A23	Mejora de zonas verdes/área de juegos infantiles/área biosaludable	
<b>Motivación</b>			
<p>Como en el caso de los espacios públicos a que se refiere la Actuación A22, las zonas verdes resultan esenciales como lugares de intercambio y esparcimiento para la ciudadanía, y contribuyen de un modo directo a la integración medioambiental del espacio urbano, especialmente en el caso, frecuente en los municipios del PMUS de la situación de estas zonas verdes en los límites de la zona urbana. Por ello, su potenciación mediante la mejora de su estado, o incluso su ampliación, se considera una acción clave para conseguir, entre otros objetivos transversales, mejorar la percepción del municipio para sus ciudadanos y visitantes. Consideramos esta una actuación importante a la hora de fijar la población e identificar a esta con su ciudad.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Las acciones incluidas dentro de esta actuación pasan, en primer lugar, por garantizar la accesibilidad universal a todas estas zonas, y en segundo lugar por la mejora general del estado de dichos espacios: mejora de su diseño, sustitución de especies alóctonas por otras más integradas en la vegetación natural de la zona, nuevas plantaciones, instalaciones de riego con objetivos de ahorro, mejora de los accesos y cerramientos, u otras mejoras estéticas. También se incluye la dotación o mejora del mobiliario urbano, fuentes o incluso instalaciones deportivas, zonas de juegos infantiles u otros.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>1 Otorgar prioridad peatonal frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas. 25 Mejorar la calidad del espacio público. 28 Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia. 35 Aplicación de medidas que supongan la mejora de la calidad de vida de los habitantes. 38 Aumento de las zonas de esparcimientos y de uso del peatón.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I46 Superficie de zonas verdes/áreas de juegos infantiles/áreas biosaludables de nueva ejecución o mejora			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	480.000,00 €
<b>Aceptación</b>	ALTA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Parque Santa Lucía / Los Santos / Plaza Ovando / Plaza Libertad / Parque Plaza de Toros		
<b>Superficie zonas verdes (m2)</b>	8383		
<b>Importe estimado</b>	20.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P4 PLAN DE ESTÍMULO DE LA INTERMODALIDAD		
<b>Nombre de la actuación</b>	A24	Creación de plazas gratuitas y/o reservadas de aparcamiento para vehículos eléctricos	
<b>Motivación</b>			
<p>La evolución del actual parque móvil está incorporando progresivamente más vehículos limpios. Aun así, las cifras actuales constatan que esta transición no será inminente, sino que es necesario acelerar la penetración de estos vehículos para lograr ganancias notables en la calidad del aire y el confort acústico en el interior de los municipios. Es por tanto necesario promover medidas para fomentar un parque más limpio a través de la discriminación positiva, mediante bonificaciones o beneficios de aparcamiento.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Esta actuación contempla, bien la creación de plazas de aparcamiento de vehículos eléctricos en las zonas de ubicación de puntos de recarga, si es que dichas plazas no existen, o no se encuentran materializadas en la actualidad, bien su señalización/reserva, en el caso de que estas ya existan. En principio se ha establecido una dotación de dos plazas reservadas por cada punto de recarga.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
19 Realizar una gestión óptima de las zonas establecidas para aparcamiento			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
147 N° de plazas gratuitas y/o reservadas de aparcamiento para vehículos eléctricos creadas			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	48.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	MEDIA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Ayuntamiento / Plaza de Toros		
<b>N° plazas reservadas para vehículos eléctricos</b>	4		
<b>Importe estimado</b>	2.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P9 PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA Y LUCHA CONTRA EL DESPOBLAMIENTO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A25 Señalización turística. Creación y señalización de itinerarios turísticos		
<b>Motivación</b>			
<p>La práctica totalidad de los municipios que integran la RMSC presentan un patrimonio histórico muy rico, que si bien es especialmente destacado en varios de ellos: Trujillo, Montánchez, Brozas, Alcuéscar o Garrovillas de Alconétar, entre otros, existe, en forma de edificios: iglesias, ermitas, palacios y casas solariegas o restos arquitectónicos de interés, en todo el resto. Con esta actuación se pretende difundir el conocimiento de los mismos, tanto los integrados en la trama urbana, como los situados fuera del casco urbano (restos arqueológicos, fuentes, molinos u otros) mediante la creación, señalización y difusión de nuevos itinerarios que permitan recorrerlos. Esta actuación se relaciona directamente con la A26: Mejora en la iluminación de monumentos y/o puntos de interés. Se considera una acción con influencia directa en la contribución a fijar la población en sus municipios.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se incluyen dentro de esta actuación tanto las acciones concretas de señalización de los itinerarios y monumentos, como aquellas de un carácter más indirecto relacionadas con el estudio, catalogación y promoción del patrimonio histórico-artístico del municipio, así como las acciones de difusión y publicidad del mismo.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
37 Mejora de la dotación de elementos urbanos.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>148 N° de folletos informativos distribuidos con los itinerarios turísticos propuestos 149 N° de monumentos señalizados.</p>			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	220.000,00 €
<b>Aceptación</b>	BAJA		
<b>Horizonte temporal</b>	MEDIO-LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	20.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P9 PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA Y LUCHA CONTRA EL DESPOBLAMIENTO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A26 Mejora en la iluminación de monumentos y/o puntos de interés		
<b>Motivación</b>			
<p>La práctica totalidad de los municipios que integran la RMSC presentan un patrimonio histórico muy rico, que si bien es especialmente destacado en varios de ellos: Trujillo, Montánchez, Brozas, Alcuéscar o Garrovillas de Alconétar, entre otros, existe, en forma de edificios: iglesias, ermitas, palacios y casas solariegas u otros restos arquitectónicos de interés en todo el resto. Con esta actuación se pretende dar realce y visibilidad a estos elementos, fundamentalmente los integrados en la trama urbana. Esta actuación se relaciona directamente con la A25: Señalización Turística. Creación y señalización de itinerarios turísticos. Se considera una acción con influencia directa en la contribución a fijar la población en sus municipios.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se consideran incluidas dentro de esta actuación las acciones destinadas al realce estético mediante una adecuada iluminación de todos los monumentos y/o punto de interés histórico-artístico en la zona urbana.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
37 Mejora de la dotación de elementos urbanos.			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
150 N° de monumentos iluminados			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	524.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	LARGO		
<b>Prioridad</b>	BAJA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	60.000,00 €		

<b>Plan de actuación</b>	P3 PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A27 Campaña de sensibilización sobre el uso del transporte público y los medios blandos		
<b>Motivación</b>			
<p>La difusión entre la población de los problemas derivados del uso indiscriminado del vehículo privado y de los medios de transporte más contaminantes debe ser uno de los pilares fundamentales sobre los que se asiente la adopción de hábitos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Esta difusión, apoyada en datos reales y estudios técnicos, como el presente PMUS debe extenderse a todos los segmentos de la población de los municipios de la RMSC para justificar y explicar las actuaciones contempladas en el Plan de Movilidad, y favorecer su implantación. Esta actuación se relaciona directamente con la A28: Realización de campañas de divulgación mediante charlas o conferencias sobre las ventajas del uso del transporte público y medios blandos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se incluyen en esta actuación todas las acciones de promoción y difusión entre la población de las ventajas del uso del transporte público y los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, entre otras: elaboración de material promocional, campañas de publicidad o promoción en prensa, radio y otros medios de comunicación, impartición de charlas o seminarios, encuentros o foros de debate a celebrar en los municipios del PMUS.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>7 Promover el uso de los VMP para desplazamientos cortos.              8 Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta              18 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos interiores              32 Concienciación sobre las ventajas del uso de medios de transporte blando.              34 Disminuir la producción de gases de efecto invernadero</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
<p>I20 Incremento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta/VMP en el reparto modal              I27 Incremento en el porcentaje de viajes realizados a pie en el reparto modal              I51 Incremento en el porcentaje de viajes realizados en transporte público en el reparto modal</p>			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	400.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	- €		

<b>Plan de actuación</b>	P3 PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
<b>Nombre de la actuación</b>	A28 Campañas de divulgación mediante charlas o conferencias sobre las ventajas del transporte público y medios blandos		
<b>Motivación</b>			
<p>La difusión entre la población de los problemas derivados del uso indiscriminado del vehículo privado y de los medios de transporte más contaminantes debe ser uno de los pilares fundamentales sobre los que se asiente la adopción de hábitos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Esta difusión, apoyada en datos reales y estudios técnicos, como el presente PMUS debe extenderse a todos los segmentos de la población de los municipios de la RMSC para justificar y explicar las actuaciones contempladas en el Plan de Movilidad, y favorecer su implantación. Esta actuación se relaciona directamente con la A27: Campaña de sensibilización sobre el uso del transporte público y los medios blandos.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Se incluyen en esta actuación todas las acciones de promoción y difusión entre la población de las ventajas del uso del transporte público y los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, a través de la impartición de charlas, seminarios, encuentros o foros de debate a celebrar en los municipios del PMUS, y dirigidas, tanto a los responsables públicos como al público en general.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>7 Promover el uso de los VMP para desplazamientos cortos. 8 Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta 32 Concienciación sobre las ventajas del uso de medios de transporte blando.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
152 N° de seminarios/charlas impartidas			
<b>Eficacia</b>	BAJA	<b>Coste total actuación</b>	100.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	- €		



<b>Plan de actuación</b>	P6 PLAN DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL		
<b>Nombre de la actuación</b>	A33 Creación del Observatorio de Movilidad		
<b>Motivación</b>			
<p>La aplicación de las Programas de Actuación que recoge el PMUS requiere de un esfuerzo continuado, y colaborativo, de las diferentes administraciones implicadas en la puesta en marcha de las actuaciones contempladas. En ese sentido, una vez concluida la fase de redacción, la fase de implementación va requerir de la aplicación de recursos no sólo económicos, sino también técnicos y personales. En ese sentido, el establecimiento de un ente de carácter público, que hemos denominado "Observatorio de Movilidad" entendemos resulta necesario tanto para aunar los esfuerzos de las distintas administraciones en la puesta en marcha de aquellas en las que pueden existir intereses o competencias compartidas como para el posterior seguimiento de la totalidad de las acciones.</p>			
<b>Descripción</b>			
<p>Con esta actuación se propone la creación de un ente denominado "Observatorio de la Movilidad", promovido por la Excm. Diputación de Cáceres, en tanto que redactora del PMUS, deberá contar con el concurso y participación técnica del resto de administraciones con intereses y competencias sobre materias relativas a la movilidad. Su función debe ser la de coordinar los esfuerzos de los diferentes organismos en esta materia, al tiempo que se encargaría del seguimiento de las actuaciones puestas en marcha por estas administraciones, así como a organizar las actividades de promoción de la movilidad sostenible entre los municipios de la RMSC, en primera instancia, pero con vocación de extenderse entre la totalidad de municipios de la provincia.</p>			
<b>Objetivos a alcanzar</b>			
<p>32 Concienciación sobre las ventajas del uso de medios de transporte blando. 24 Mejorar la seguridad vial en general. 11 Promover la intermodalidad. 12 Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad territorial.</p>			
<b>Indicadores seleccionados</b>			
I53 Indicador de definición específica / Inversión realizada			
<b>Eficacia</b>	MEDIA	<b>Coste total actuación</b>	600.000,00 €
<b>Aceptación</b>	INDIFERENTE		
<b>Horizonte temporal</b>	CORTO		
<b>Prioridad</b>	ALTA		
<b>Municipio</b>	<b>Brozas</b>		
<b>Ubicación</b>	Actuación no reflejada en planos. Actuación de carácter general, sin ubicación particularizada.		
<b>Importe estimado</b>	- €		