



# PMUS

Red de Municipios  
Sostenibles de Cáceres



FASE I: Preparación y análisis Diagnóstico inicial

FASE II: Desarrollo de Estrategias

*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*

# ¿Qué es un PMUS?



El PMUS como consecuencia de la EDUSI



- Es un plan estratégico diseñado para satisfacer las **necesidades de movilidad** en los municipios y sus entornos, para alcanzar una mejora de la **calidad de vida**.



# Ámbito de estudio



**PMUS** Red de Municipios Sostenibles de Cáceres

- La **Red de Municipios Sostenibles de Cáceres (RMSC)** se localiza en el centro de la comunidad autónoma de Extremadura, en la **zona sur/suroeste de la provincia de Cáceres**, lo cual se traduce en una posición centro-oeste en el territorio peninsular español.
- Presenta una situación favorable en relación al **transporte por carretera** debido a la presencia de 3 vías de gran capacidad (**A-66**, **A-58** y **A-5**) así como las carreteras nacionales **N-521** y **N-630**.
- Los **municipios** integrantes de la RMSC son todos aquellos municipios cacereños **colindantes con la capital**.
- Compuesta por 22 municipios, cuenta con una población de **137.424 habitantes** (2020) de los cuales el 75% de la población se encuentra centralizada entre Cáceres y Trujillo, repartiéndose **menos del 25% de la población** entre los **20 municipios** restantes.
- El **sector económico** predominante es el **terciario (63%** de los trabajadores), seguido del **secundario (29%** de los trabajadores)

Alcuéscar

Aldea del Cano

Aliseda

Arroyo de la Luz

Botija

Brozas

Cáceres

Casar de Cáceres

Casas de Don Antonio

Garrovillas de Alconétar

Herreruela

Malpartida de Cáceres

Montánchez

Plasenzuela

Santa Marta de Magasca

Santiago del Campo

Sierra de Fuentes

Talaván

Torremocha

Torreorgaz

Torquemada

Trujillo



# PMUS

Red de Municipios  
Sostenibles de Cáceres



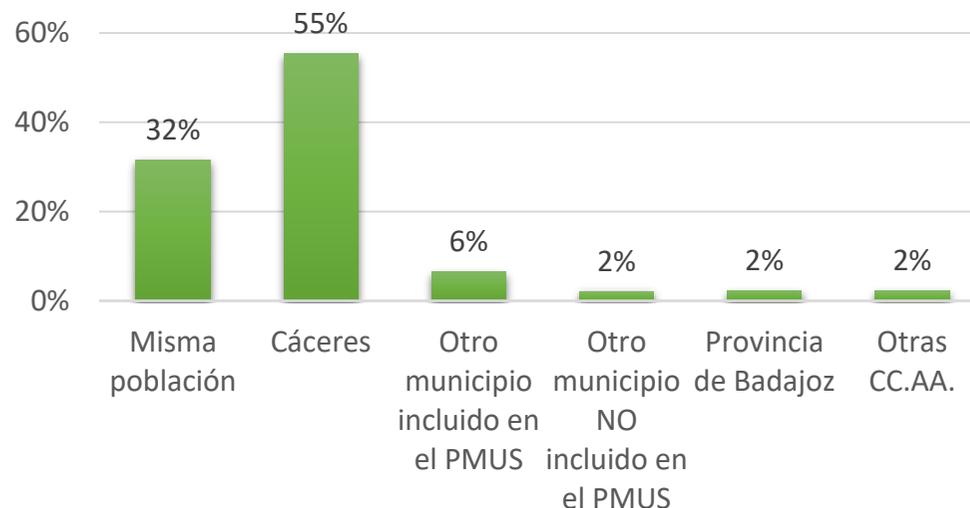
## FASE I: Preparación y análisis Diagnóstico inicial

*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*

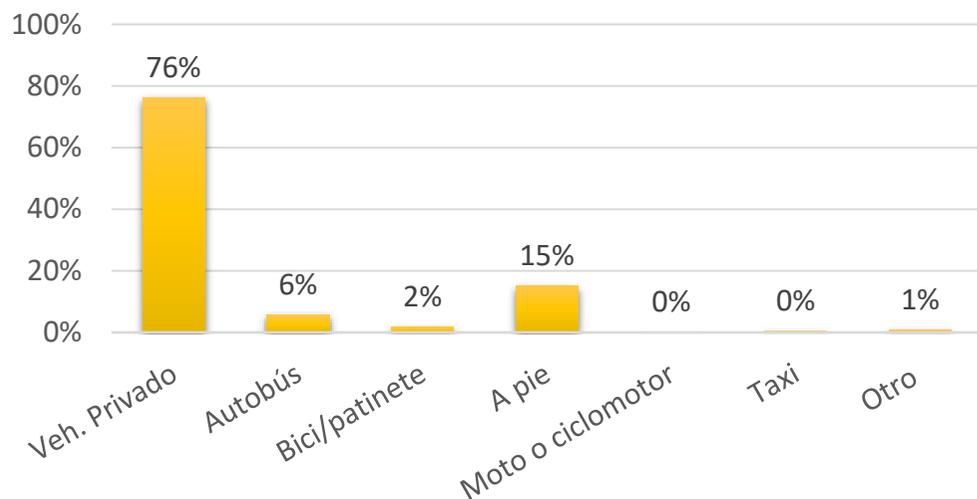
# Movilidad general

- La **importancia de Cáceres como foco atractor o generador de viajes** es clara, por encima de los desplazamientos internos en cada municipio.
- El **modo de transporte predominante**, con independencia del destino, o el motivo del viaje resulta ser el **vehículo privado**.
- La **principal problemática** percibida por los ciudadanos está relacionada con el servicio de **transporte público**.
- Se constata la existencia de un número significativo de **viajes** al objeto de efectuar **compras**.

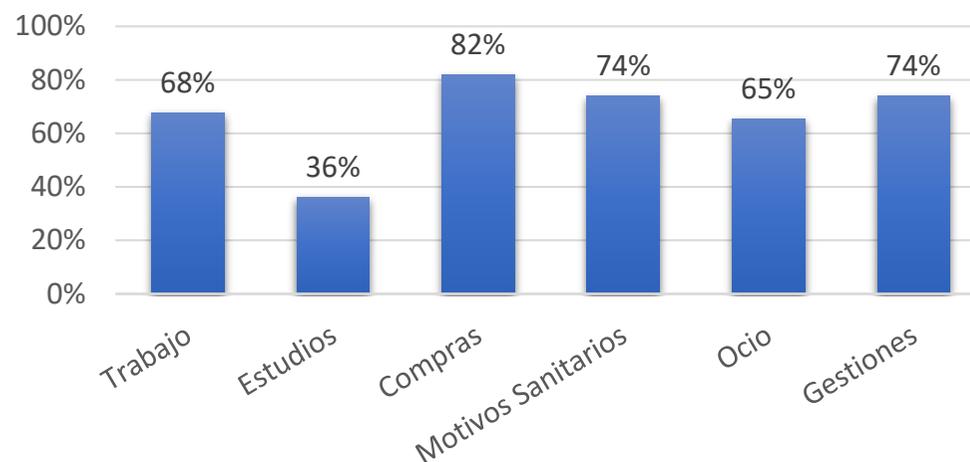
Destino de los desplazamientos



Reparto modal



Motivo de los desplazamientos



# Movilidad general



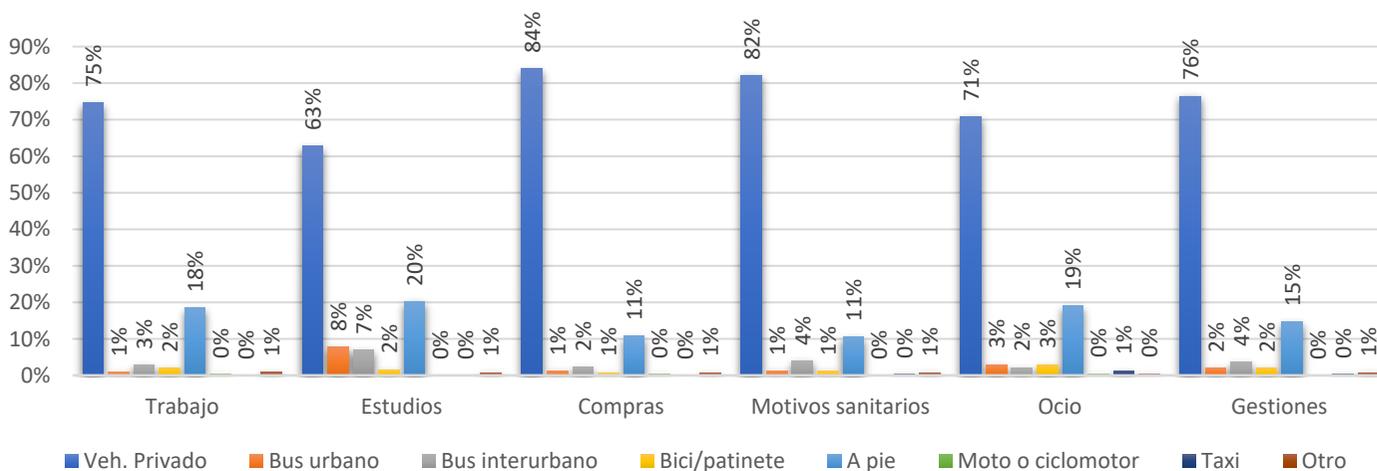


# Movilidad en vehículo privado

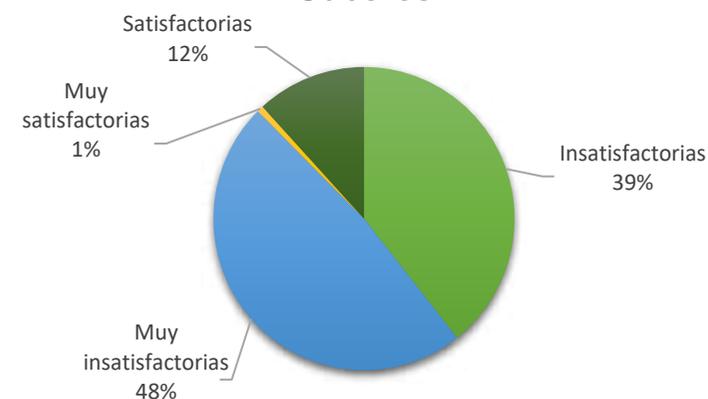


- **Utilización preferente del vehículo privado** en los desplazamientos en todos los municipios y para todos los motivos de viaje (**76% de los desplazamientos** más frecuentes)
- No se percibe como **problema** las altas tasas de uso del vehículo privado dentro de los municipios, pero sí en los **desplazamientos a Cáceres**.
- Se aprecia como un **problema grave** o muy grave (en un **87%** de las encuestas) la **dificultad** para encontrar un **aparcamiento en Cáceres**. Un 62% de los encuestados se muestra favorable al uso de **aparcamientos de disuasión**, si dispusieran de ellos.
- La estructura urbana (dimensiones de calles y Acerados) en ciertas situaciones provoca que el **estacionamiento de vehículos** suponga un **obstáculo para los peatones**.

Distribución modal por motivo del viaje



Facilidades de aparcamiento en Cáceres



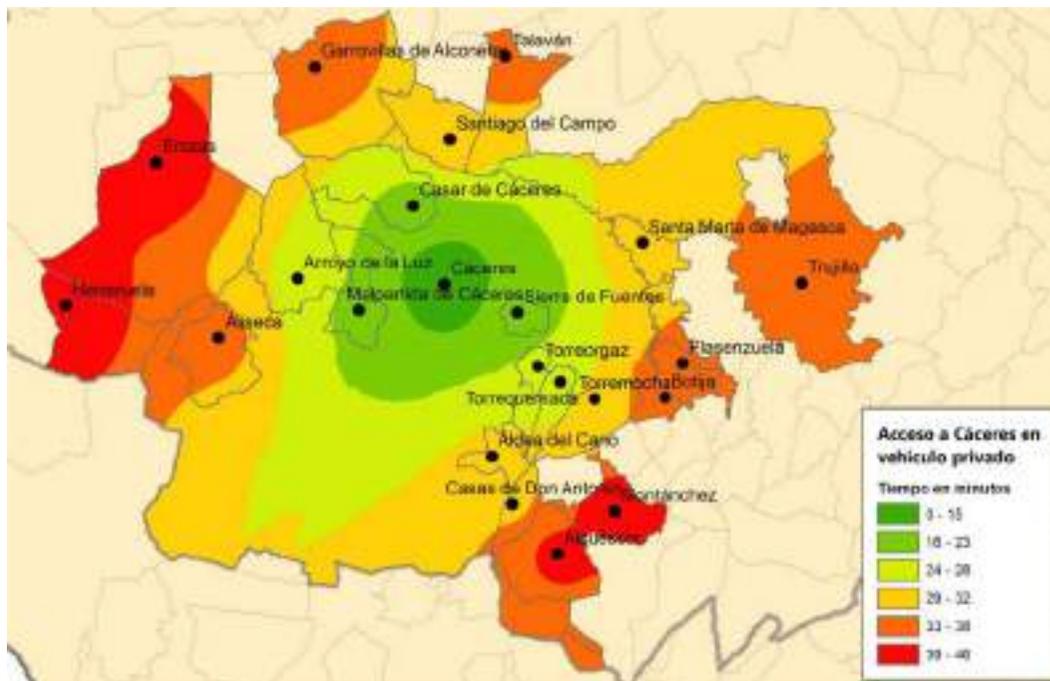
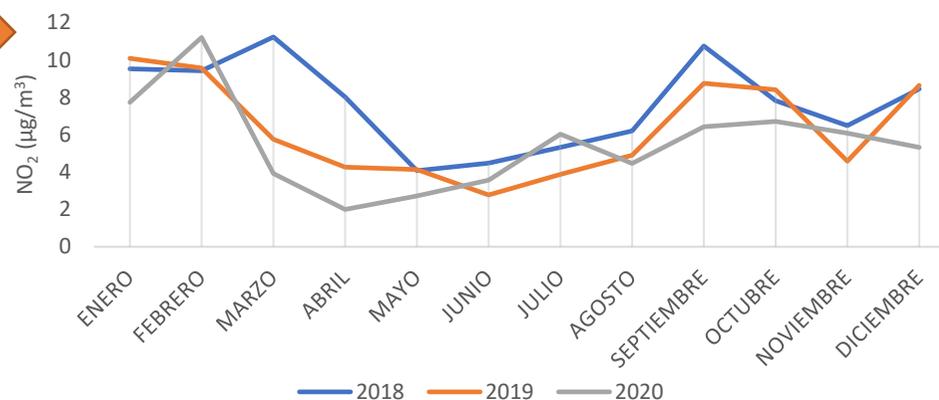


# Movilidad en vehículo privado



- Evitar la utilización del automóvil supondría una **reducción en la emisión de gases contaminantes** (aspecto que se ha evidenciado en Cáceres a causa de la pandemia por COVID-19).

Niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) en Cáceres



ACCESIBILIDAD TERRITORIAL A LA CIUDAD DE CÁCERES EN VEHÍCULO PRIVADO



TASA DE MOTORIZACIÓN



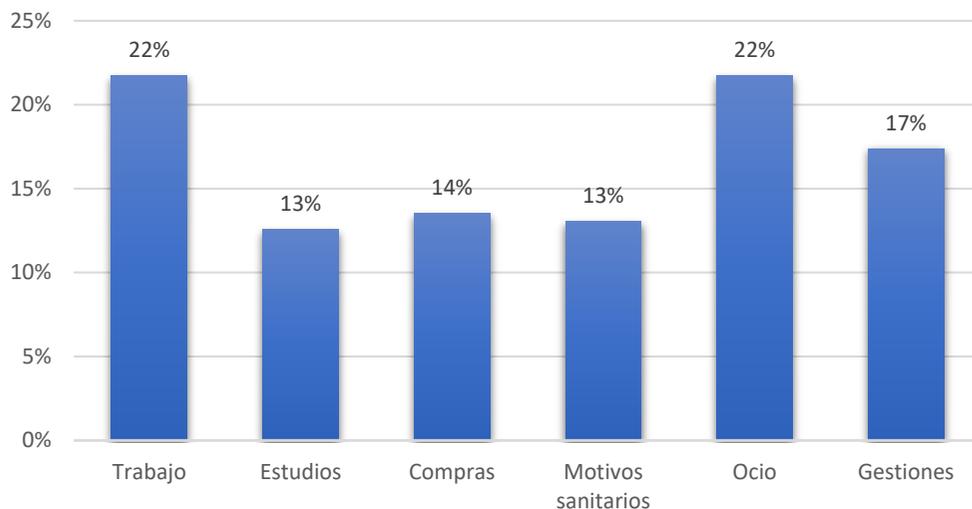
# Movilidad peatonal



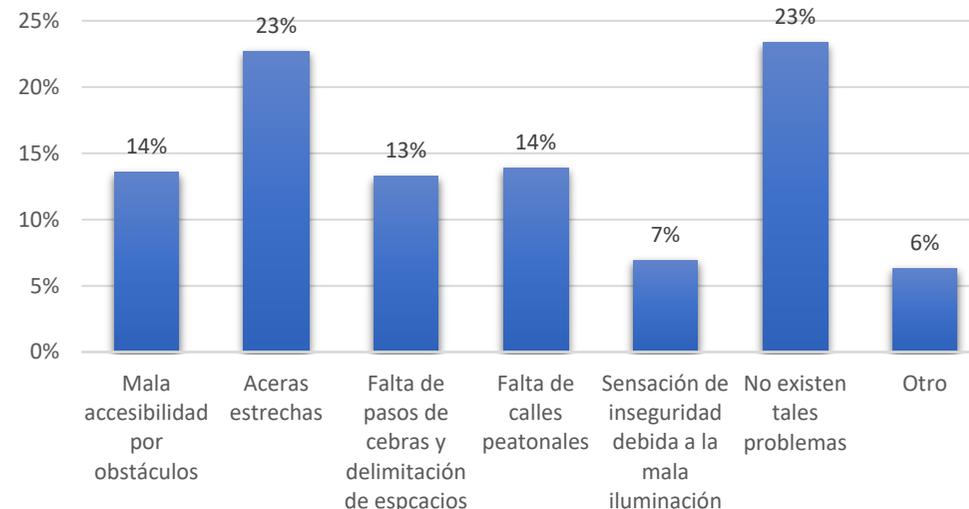
- El % de desplazamientos a pie resulta bajo (un **15% del total** de los más frecuentes) detectándose una **sustitución de viajes** que típicamente se realizarían **a pie por viajes en automóvil**, repartiéndose **de modo prácticamente equitativo entre los distintos motivos** del viaje considerados.
- En la accesibilidad a los espacios públicos, los principales problemas están relacionados con la existencia de **aceras de dimensiones reducidas** (23%) o con la **presencia de obstáculos** (14%).
- En los municipios de la RMSC se ha identificado que el **principal problema de accesibilidad universal** está motivado por las características de sus **aceras**.
- La **dotación de infraestructuras** para la movilidad activa peatonal es **escasa** a escala urbana, y también entre municipios próximos.



Desplazamientos a pie según motivo



Problemática en la movilidad peatonal



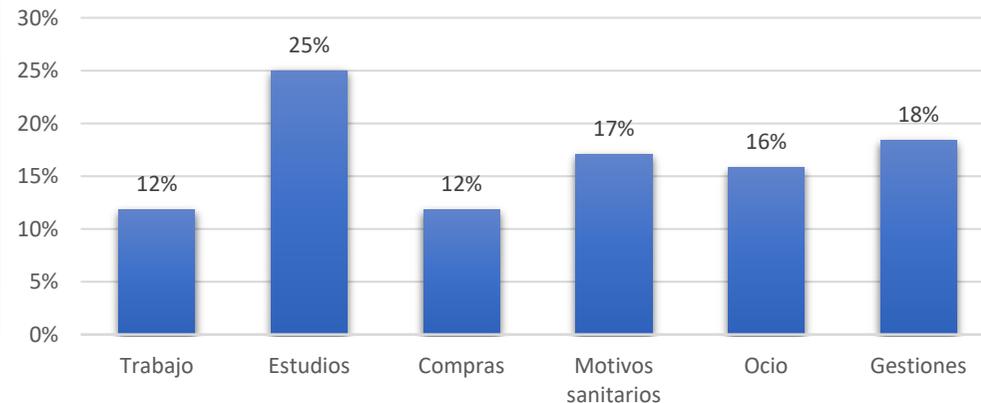
# Movilidad peatonal



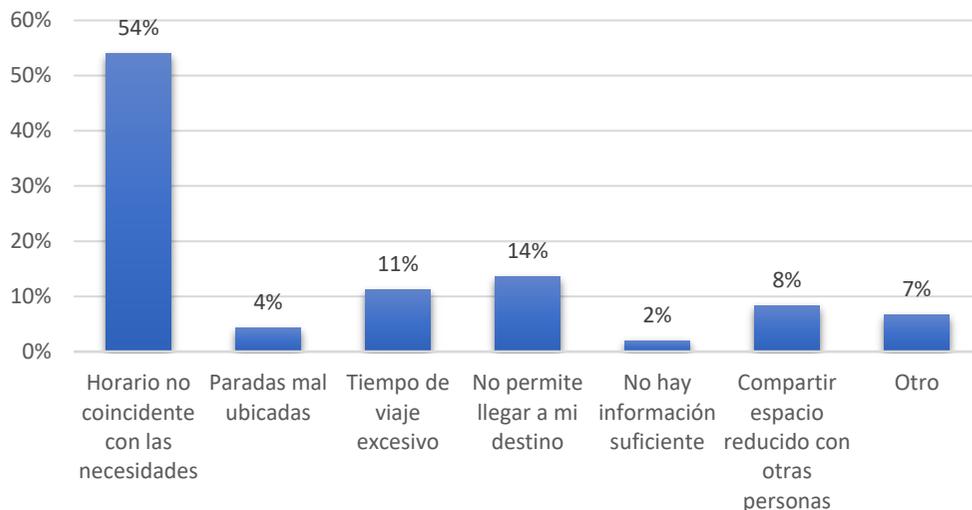
# Movilidad en transporte público

- Se observa carencia de servicio de transporte público que cumpla requisitos mínimos de utilidad para los usuarios. Ello supone que el **autobús** sólo se utilice en un **6% de los desplazamientos**.
- Los principales **problemas detectados** son:
  - La **falta de acomodo del horario**, en un 54% de los casos.
  - La **falta de paradas intermedias** en la ciudad de Cáceres.
  - **Dificultad de acceso** a los autobuses (falta de entradas adaptadas) lo que obliga a salvar tramos de escalera de gran desnivel.
  - **Ausencia de conexión** en autobús con otros **municipios limítrofes**.
- Adicionalmente, **las paradas de autobús** en la práctica totalidad de los municipios de la RMSC presentan, en general, una **accesibilidad mejorable**.

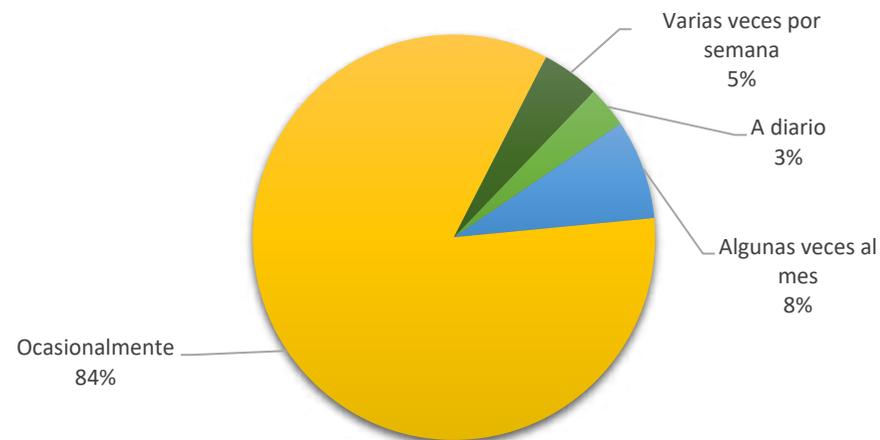
Uso del autobús según motivo



Inconvenientes en el uso del transporte público



Frecuencia de uso del autobús

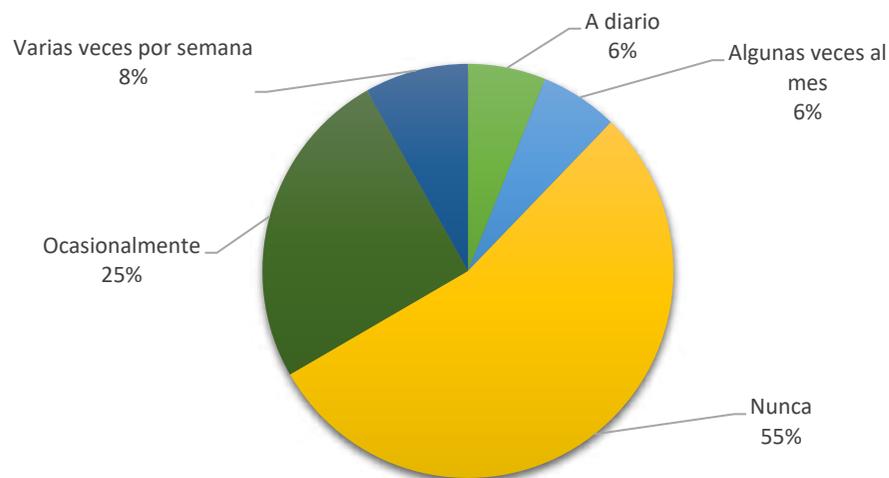




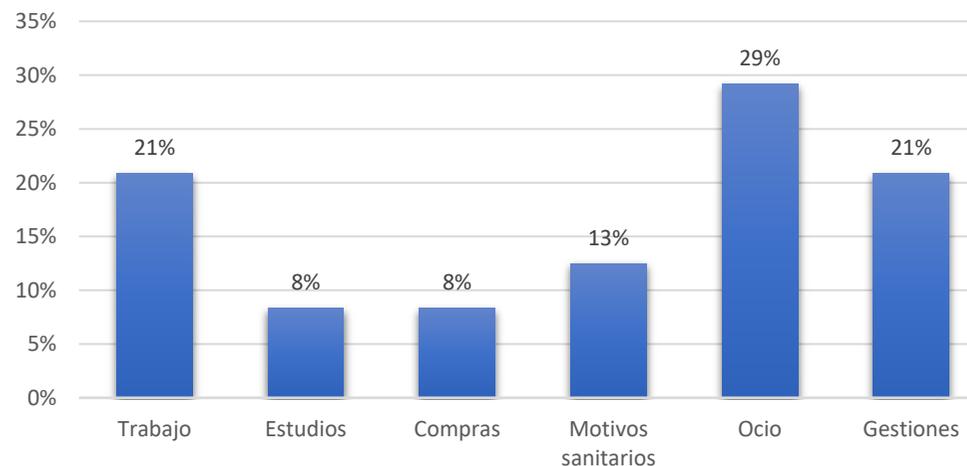
# Movilidad ciclista y otros medios



Frecuencia de uso de la bicicleta



Desplazamientos en bicicleta y VMP según motivo



Inconvenientes en el uso de la bicicleta



- La **utilización de bicicleta** o VMP es testimonial, agrupando sólo el **2% de los desplazamientos totales**. No se percibe como un medio de transporte válido, sino como un elemento cuyo **uso está asociado al ocio o al deporte**.
- El principal problema que encuentran los habitantes a la hora de hacer uso de la bicicleta es el **miedo a compartir espacio público con el tráfico** de vehículos a motor, así como el **excesivo esfuerzo físico** necesario.
- La **infraestructura ciclista** resulta **escasa**, obligando a los usuarios de este medio de transporte a utilizar la red de carreteras para desplazarse entre municipios, con el consiguiente problema para la **seguridad vial**.
- No existe **regulación homogénea** en los nuevos medios de movilidad y **VMP**, apareciendo **conflictos** en el espacio urbano y en la **seguridad vial**.

# Conclusiones

- **Cáceres** aparece como el **destino mayoritario de los desplazamientos** realizados, por encima, incluso, de los desplazamientos internos en cada uno de los municipios. No obstante, conforme nos alejamos de la capital, la preponderancia de esta como destino se reduce en favor de otros.
- El **modo de transporte dominante**, independientemente del destino, o el motivo del viaje, es el **automóvil privado**. Los porcentajes de uso del **transporte público** son muy reducidos, y sólo en el caso de que el desplazamiento se realice por **razón de estudios** alcanza un porcentaje apreciable (15%). Unida a esta cuestión se encuentra que los **porcentajes de uso de la bicicleta**, o de los nuevos medios de movilidad personal, sean **casi inexistentes**.



- En relación con la cuestión anterior, el **principal problema** que los ciudadanos perciben con relación a la **movilidad** no tiene que ver con la seguridad vial en sus municipios, que en general se considera satisfactoria, sino con el **funcionamiento del transporte público**, que consideran insuficiente y poco eficaz.
- DE una manera resumida, los **principales problemas detectados** son:
  - **Reparto modal desequilibrado** con preponderancia del uso del veh. privado.
  - Falta de adecuación de la oferta del transporte público a las necesidades de los viajeros:
    - Oferta de **horarios de autobús** por lo general escasa.
    - Falta de **paradas intermedias** dentro de **Cáceres**.
    - Problemas de **accesibilidad** en las **paradas** de autobús.
  - Problemas puntuales de **accesibilidad** en los municipios.
  - Falta de **zonas de prioridad peatonal**, escasez de zonas estanciales.
  - **Infraestructura ciclista** tanto en el interior de las poblaciones como de conexión intermunicipal **insuficiente** o prácticamente inexistente.
  - Ciertos problemas generados por la **interacción** de distintos tipos de **tráfico**.
  - Dificultad de **estacionamiento en Cáceres**.

