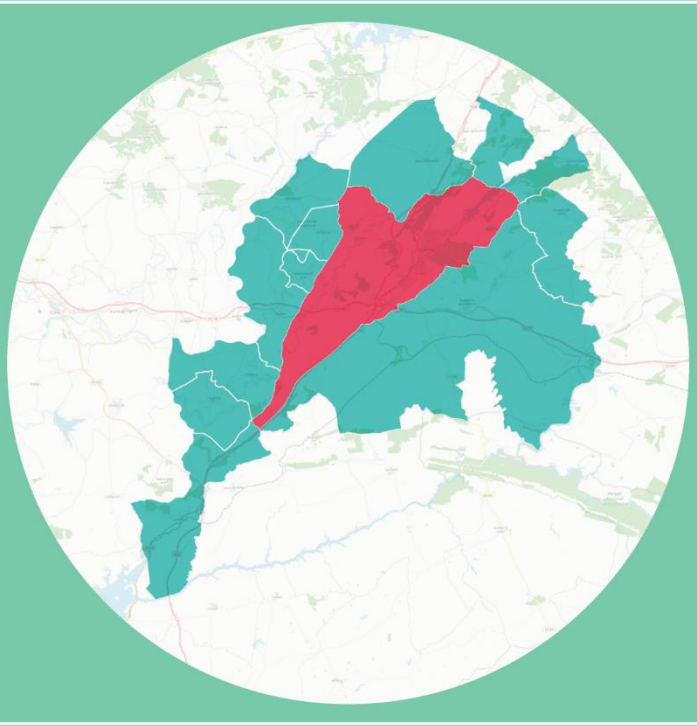
# PMUS del Área Funcional de Plasencia y su entorno.

PMUS Plasencia y entorno



EDUSI Plasencia y entorno

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

"Una manera de hacer Europa"

DIPUTACIÓN DE CÁCERES

buchanan

# 1. Galisteo

| | |
|---|---|
| E.1.1 | **Estrategia 1.1**<br>Red de puntos de recarga eléctrica |
| E.1.3 | **Estrategia 1.3**<br>Desarrollo de iniciativas que favorezcan la movilidad inversa |
| E.2.1 | **Estrategia 2.1**<br>Plan de mejora del servicio de transporte público |
| E.3.1 | **Estrategia 3.1**<br>Red de aparcabicis |
| E.3.2 | **Estrategia 3.2**<br>Red de Itinerarios No Motorizados |
| E.4.2 | **Estrategia 4.2**<br>Implantación de plataforma única en viarios interiores |
| E.4.3 | **Estrategia 4.3**<br>Reordenación de la circulación en vehículo privado en el centro |
| E.5.2 | **Estrategia 5.2**<br>Aparcamientos periféricos |

| Estrategia 1.1 | Red de puntos de recarga eléctrica |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4 |

## Lógica de la estrategia

La estrategia persigue aumentar el número de vehículos eléctricos en el área funcional de Plasencia, 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 de recarga de vehículos eléctricos en los municipios del área funcional.

## Propuesta de actuaciones

Ubicación de un punto de recarga eléctrico en cada uno de los municipios del Área Funcional, en ubicaciones próximas a las respectivas casas consistoriales. La red de cargadores para vehículos eléctricos contaría con una oferta que incluya puntos rápidos de recarga (22-50 kW) principalmente.

A nivel doméstico es necesario impulsar la instalación de puntos de recarga en edificios de viviendas mediante diferentes medidas:

- Canal de información y asesoría.
- Ventajas fiscales a la instalación y obra.

| Modo | Carga lenta / doméstica | Carga semirrápida / de oportunidad | Carga Rápida |
|---|---|---|---|
| Potencia e intensidad eléctrica | Corriente monofásica de 230v e intensidad de 16 A. Potencia hasta 3,7w<br><br>Corriente trifásica de 400V e intensidad de 16ª. ¡Potencia hasta 11kw | Corriente monofásica de 230V e intensidad entre 32-63ª. Potencia entre 7,4 -14,5 kW<br><br>Corriente trifásica de 400V e intensidad entre 32-63A. Potencia entre 22-43,5KW | Corriente continua de 600V e intensidad hasta 400ª. Potencia de 240kW<br><br>Corriente alterna de 500V e intensidad hasta 220kW |
| Tiempo estimado de recarga | 5,5 horas para una recarga completa con corriente monofásica<br><br>2 h con corriente trifásica | Entre 3 h (32A y 1,5 h (63A) con corriente monofásica<br><br>Entre 1h (32A) y 0,5 h (63A) con corriente trifásica | Entre 5 - 8 minutos |
| Localización óptima | En viviendas y lugares de trabajo | Mientras se realizan compras o se disfruta de algún entretenimiento | Carga sin alejarse de él. |

Fuente: electromovilidad.net

| | |
|---|---|
| Interacciones con otras estrategias | 1.3 |
| Indicadores de seguimiento | Número de puntos instalado |
| | Número de recargas anuales por tipología |
| | TEP evitadas |
| Prioridad | Alta |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| 1 | 0,15 | 0,02 |

| Estrategia 1.3 | Desarrollo de iniciativas que favorezcan la movilidad inversa. |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4-OT9 |

**Lógica de la estrategia**

Las dificultades de movilidad en el medio rural constituyen una de las causas que provoca la pérdida de residentes y su traslado a municipios o ciudades con mejores dotaciones. Circunstancia que va pareja al constante cierre de servicios, que antes sí se prestaban u ofrecían en los pueblos, como por ejemplo entidades financieras (para cobrar la pensión, entre otras gestiones) o consultorios médicos, y a la reducción de frecuencias de transporte público, por la baja rentabilidad económica de las líneas.

Pero, analizando la casuística de los diferentes desplazamientos, y teniendo en consideración los avances de todo tipo (tecnológicos, logística, infraestructura, etc.), se puede llegar a la conclusión que **muchos trayectos podrían ser evitados**, pudiendo buscarse al efecto soluciones alternativas más eficientes, cómodas, sostenibles y amigables con el medio ambiente.

Este hecho ayudaría enormemente no sólo a **afianzar a la población residente**, porque se le facilita la vida en el pueblo, sino que también puede constituir un aliciente más para que pueda producirse el efecto contrario, que no es otro que la **llegada de nuevos habitantes** desencantados con la ciudad, y que buscan la calidad de vida del entorno rural.

**Propuesta de actuaciones**

Se plantea el desarrollo de una innovadora propuesta que giraría entorno a la figura del **cartero rural**, que es la persona que con más asiduidad debe desplazarse a cualquier aldea, pedanía, núcleo urbano e, incluso, fincas aisladas. Estos trabajadores, que se encargan de hacer llegar o recoger la correspondencia y la paquetería de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, podrían convertirse en los dinamizadores del ámbito rural.

Se sugiere comenzar con un **proyecto piloto** que permita evaluar la viabilidad y el funcionamiento de la propuesta, así como corregir posibles problemas operativos, de modo que pueda alcanzarse la prestación de un **servicio sumamente útil** para la ciudadanía, y **eficiente** para todas las partes implicadas (residentes, ayuntamientos, Correos, comercios, entidades financieras, etc.). El proyecto se desarrollaría del siguiente modo:

- El cartero rural aprovecharía sus desplazamientos a los diferentes lugares para **entregar o recoger otros artículos no relacionados con la operativa de Correos**. El abanico de posibilidades es amplio: medicinas, recetas, documentación de cualquier tipo (que no requeriría entrar en el ciclo de recogida, clasificación y reparto de Correos), un artículo de un comercio, trámites varios, etc.
- La operativa podría ser la tradicional, el cartero va pasando por todos los lugares donde se requiere su presencia, mediante la creación de **microhubs** en origen y destino (en las pequeñas localidades podría estar en el ayuntamiento, la parroquia, el bar, etc.), o una combinación de ambas.
- Para esta actividad suplementaria del cartero se podrían fijar horarios, días determinados, gestiones admitidas, tarifas, modos de pago, etc., y definir diferentes formas de activación del servicio (teléfono, App, email, notificación en el propio microhub local, etc.).
- Además, llegado el caso, y en determinadas situaciones, el cartero rural (la mayoría trabajan con coche particular, cobrando un plus por ello) podría trasladar personas.

La iniciativa, en la que Correos ya ha mostrado su pleno interés en participar, cuenta con la ventaja adicional de que **el cartero es una persona que inspira confianza**. También permitiría optimizar los desplazamientos, aumentando la eficiencia de estos, e, incluso, generar **nuevos puestos de trabajo**. Si el proyecto piloto funciona satisfactoriamente, podrá establecerse de forma definitiva, regulando según proceda.

| Interacciones con otras estrategias | 1.1, 1.2, y 2.1 |
|---|---|
| Indicadores de seguimiento | N.º de nuevas gestiones realizadas por los carteros. |
| Prioridad | Media |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| < 4 años | < 0,5 | < 0,5 |

| Estrategia 2.1 | Plan de mejora del servicio de transporte público. |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4-OT9 |

**Lógica de la estrategia**

El actual servicio de transporte público entre los municipios del Área Funcional de Plasencia no facilita ni incentiva su uso para la mayor parte de los desplazamientos que realizan tanto los residentes, como las personas que los visitan por cualquier motivo.

La oferta existente es muy deficitaria, no pudiendo realizarse, incluso, desplazamientos de ida y vuelta en el día desde algunas localidades a Plasencia, ciudad donde se prestan muchos de los servicios a los que la ciudadanía requiere acceder (hospital, trámites administrativos, oficinas bancarias, etc.). Tampoco favorece el hecho de que todas las expediciones interurbanas tengan como único punto de parada en Plasencia la estación de autobuses, alejada de muchos centros de atracción de viajes, y que no exista una adecuada correspondencia con el servicio público urbano (en concreto con la línea 3).

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 estrategia.

**Propuesta de actuaciones**

Para alcanzar el objetivo de implantación de un servicio de transporte público eficiente, cómodo y atractivo para la ciudadanía, resultará de gran importancia el desarrollo de las medidas que se detallan a continuación:

- Se propone el establecimiento de dos modalidades de prestación de servicio de transporte público interurbano: **convencional** (con horarios establecidos) y **a demanda** (flexible, en función de las necesidades de las personas usuarias).
- La primera de ellas podría mantenerse en Malpartida de Plasencia (4.600 habitantes), optimizando la oferta existente. Para el resto municipios (todos con menos de 1.250 residentes), en los que la explotación actual es deficitaria y no se ajusta a las necesidades reales de la ciudadanía, se propone la implantación de un **sistema de transporte a demanda**, siguiendo el modelo de otros municipios españoles en zonas con baja densidad de población, cuyas características principales serían las siguientes:
  - El servicio sólo se presta si existe una solicitud previa, para ello podrá fijarse una antelación desde 24 h hasta 1 o 2 horas antes.
  - Requiere un centro de gestión que coordine la operativa, reciba las solicitudes y planifique las rutas u horarios.
  - La petición de trayecto se realiza a través de una aplicación específica para smartphone, por teléfono, por email, o, incluso, por SMS, y la persona usuaria recibe confirmación e indicación del punto de recogida.
  - Las rutas y horarios pueden estar prefijados, o ser flexibles en función de la demanda real dentro de una franja establecida (p. ej. de 08.00 a 21.00 h).
- Renovación de la infraestructura, paradas y accesos a las mismas, y de los vehículos (preferentemente se debe optar por modelos eléctricos).
- Establecimiento de un nuevo marco tarifario, previendo bonificaciones y descuentos (p. ej. acuerdos con comerciantes) por uso del transporte público.
- Señalización e implantación de un sistema de información en tiempo real.
- Adecuar la correspondencia de línea 3 (urbana de Plasencia) con los servicios interurbanos, y mejora de las frecuencias de paso de aquella.

| | |
|---|---|
| **Interacciones con otras estrategias** | 1.2 y 1.3. |
| **Indicadores de seguimiento** | Transporte a demanda: N.º de servicios operativos. |
| | Viajes en bus a demanda: % respecto del total de viajes. |
| | Información: N.º de consultas del sistema implantado. |
| | Vehículos: % de vehículos eléctricos respecto del total. |
| **Prioridad** | Alta |

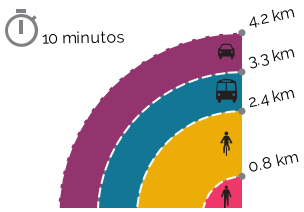
| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| < 4 años | 0,5 - 1 | < 0,5 |

| Estrategia 3.1 | Red de aparcabicis |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4 |

## Lógica de la estrategia

Los viajes en bicicleta tienen un rango de desplazamiento más amplio que los viajes a pie. Por ello, el objeto de esta estrategia es captar el mayor número de usuarios potenciales de la bicicleta para desplazamientos de corto y medio alcance al crear las condiciones infraestructurales, de seguridad y de servicios necesarios para facilitar su uso como medio de transporte cotidiano, de ocio y deporte.

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 de agitación en búsqueda de aparcamiento, y el espacio necesario para el estacionamiento es mucho menor. Además, la persona usuaria de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental. Esta circunstancia debe ser aprovechada para contextualizar la movilidad ciclista dentro del sistema viario, la infraestructura y los servicios de movilidad de cada municipio.



Distancia media recorrida por diferentes usuarios y vehículos en 10 minutos.

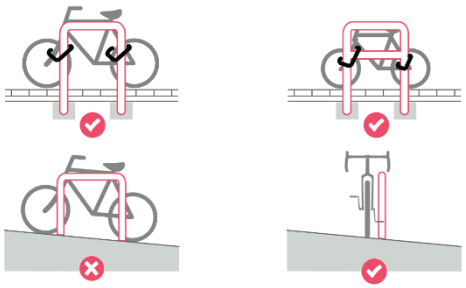
## Propuesta de actuaciones

El uso de la bicicleta, como el de cualquier otro vehículo, precisa de un lugar para ser estacionado después de su utilización. El aparcamiento forma parte del propio desplazamiento, por lo que, 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.

De eta manera, se propone la creación de una red de aparcamientos de bicicletas del área Funcional, empezando por la dotación de aparcabicis en lugares de mayor confluencia de cada población y alrededores a las casas consistoriales.

Estos aparcamientos se ubicarán, preferiblemente, en calzada, para evitar entorpecer el espacio peatonal, y contiguo a cruces peatonales y/o vados reservados, para facilitar el acceso. Como criterio general, 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.

Se proponen modelos universales como el soporte de U-invertida que permite amarrar dos bicicletas, una de cada lado, por elemento, tal y como se ve en la imagen a la derecha, para todas las localizaciones descritas, con un mínimo de 3 soportes en todos ellas, y una previsión mínima de 6 puestos por cada instalación. El modelo de aparcabicis elegido es modular, por lo cual será posible la ampliación de la oferta en función de la demanda generada en un medio y largo plazo.



| Interacciones con otras estrategias | 3.2, 4.1, 4.2, 4.2 |
|---|---|
| Indicadores de seguimiento | N.º de aparcabicis tipo U Invertida |
| Prioridad | Media |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| 1 | 0,15 | 0,025 |

| Estrategia 3.2 | Red de Itinerarios No Motorizados |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT4-OT9 |

**Lógica de la estrategia**

Esta estrategia se centra en la necesidad de afrontar las muchas tareas pendientes para mejorar la calidad de vida, competitividad urbana, económica y turística del Área Funcional de Plasencia desde el enfoque de la movilidad activa (pie y bicicleta), en todos los ámbitos, pero con especial incidencia en los ámbitos interurbanos y rurales.

Así, el objetivo fundamental es la adecuación y regeneración de la red de itinerarios no motorizados, municipales e intermunicipales, para fomentar la movilidad activa cotidiana, de ocio y deporte entre poblaciones y también a entornos naturales. Estos itinerarios sirven como elementos facilitadores y dinamizadores del turismo rural para la promoción y el conocimiento de los activos territoriales, culturales y medioambientales de los núcleos urbanos que conforman el ámbito de estudio. Constituyen, además, un marco de sostenibilidad y articulación entre lo urbano, lo rural y la naturaleza, como conexión entre poblaciones, y ámbito de oportunidad para la economía regional.

**Propuesta de actuaciones**

Las propuestas y acciones descritas a continuación tienen por objetivo aumentar la accesibilidad, comodidad, seguridad y articulación entre la malla de senderos y vías verdes con la red de caminos agrícolas, itinerarios histórico-culturales y entornos naturales municipales cercanos a las poblaciones servidas. Ofreciendo, además, ejes alternativos a las grandes infraestructuras del transporte y la preservación de corredores medioambientales.

**Estos itinerarios son:**

**Camino Natural Vía Verde de Monfragüe**. Su recorrido parte de la zona conocida como Las Habazas, junto al cruce de la carretera EX -208, a menos de 2 km de la estación de tren de Monfragüe, a unos 13 km de Plasencia y 8 km de Malpartida de Plasencia, discurriendo enteramente por tierras de este último término municipal. En un primer momento, se deberá favorecer las conexiones del núcleo urbano principal de Malpartida de Plasencia con el Camino Natural para facilitar la conexión entre la ciudad y los cuerpos de agua tributarios al río Tiétar, el barrio de Bazagona, así como a los paisajes naturales de encinares y alcornocales que rodean el antiguo trazado del ferrocarril. En un segundo momento, se deberá dar continuidad a este itinerario entre Malpartida y Plasencia a través de la conexión y adecuación ciclopeatonal del camino de la Cañada Real de San Pablo, la antigua carretera de Plasencia, así como las zonas de senderismo y carrilbici de la variante sur para acceder a la ciudad por el paseo fluvial y Parque de la Isla.

**Ruta del Agua.** Ruta de senderismo de 26 km que transcurre por el antiguo trazado de aguas que surtía a los Arcos de San Antón de Plasencia, entre la ciudad de Plasencia y la localidad de Cabezabellosa. Para esta ruta hay que optimizar y señalizar el recorrido entre Plasencia y la presa del Jerte, unir y completar los itinerarios y líneas de deseo existentes; así como adecuar y estimar las necesidades infraestructurales del tramo entre la presa, los diferentes miradores del valle del Jerte y Cabezabellosa.

**Ruta de La Plata.** Adecuación y conexión de los caminos agrícolas, zonas de senderismo e itinerarios suplementarios de las poblaciones de Riolobos, Galisteo, Aldehuela del Jerte y Carcaboso - Valderrosas con el trazado de la Vía de La Plata.

| Interacciones con otras estrategias | 3.1, 4.1, 4.2, 4.3 |
|---|---|
| Indicadores de seguimiento | Adecuación y remodelación de itinerarios |
| | N.º de personas usuarias (año) |
| Prioridad | Media |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento |
|---|---|---|
| 2 | 2,5 | 0.175 |

| Estrategia 4.2 | Implantación de plataforma única en viarios interiores |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4 |

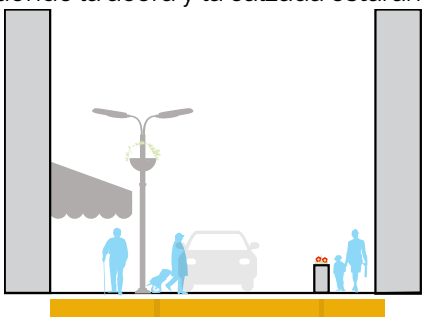
**Lógica de la estrategia**

El modelo de núcleo urbano compacto de los municipios que conforman el Área de Influencia de Plasencia 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 Estrategia 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.

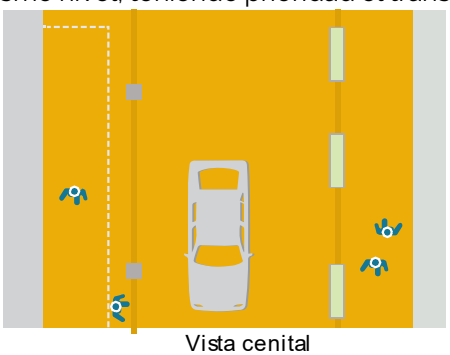
**Propuesta de actuaciones**

Las propuestas y acciones de esta estrategia comparten principios comunes: promover la igualdad, reducir la exclusión social y fortalecer los lazos de proximidad local al proporcionar el acceso a los equipamientos, servicios, zonas verdes e instalaciones socioeconómicas y culturales que oferta el núcleo urbano de cada municipio. Logrando así una mayor permeabilidad, accesibilidad y equilibrio de servicios entre áreas adyacentes y el centro urbano.

Para ello se prevé promover la **adecuación de calles neurálgicas del centro urbano de cada municipio en plataformas únicas de coexistencia y accesibilidad**. 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.



Perfillongitudinal



Vista cenital

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. Así como 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.

El resultado esperado será el garantizar condiciones fluidas de circulación peatonal y de otros modos de transporte, garantizando un espacio urbanizado y transitable de calidad para los habitantes y visitantes de este sector del municipio.

| Interacciones con otras estrategias | 3.1 3.2, 4.1, 4.3, 5.2 |
|---|---|
| Indicadores de seguimiento | Metros lineales de Plataforma única |
| | % de viajes internos realizados a pie |
| Prioridad | Alta |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| 4 | 4,25 | 0.425 |

| Estrategia 4.3 | Reordenación de la circulación en vehículo privado en el centro de los núcleos urbanos en favor del peatón |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4 |

## Lógica de la estrategia

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.
Si bien 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. Este fenómeno se observa en especial en los núcleos de Casas del Castañar, Cabezabellosa, Galisteo, Malpartida de Plasencia, Oliva de Plasencia y Valdeobispo.
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.

## Propuesta de actuaciones

La propuesta de actuación pasa por la reducción progresiva del uso del vehículo privado actuando en distintas fases:

1. Prohibición del estacionamiento en el viario a no residentes
2. Prohibición del estacionamiento en el viario a todos los vehículos incluido-residentes (para lo cual sería necesario garantizar estacionamiento en zonas limítrofes a estos *(Estrategia 5.3 Aparcamientos periféricos)*.
3. Prohibición de la circulación a no residentes (Área de Prioridad Residencial)
4. Peatonalización completa de estos espacios centrales.

Casas del Castañar

Cabezabellosa

Galisteo

Malpartida de Plasencia

Oliva de Plasencia

Valdeopispo

| | |
|---|---|
| Interacciones con otras estrategias | 3.1 3.2 4.1 4.2 5.2 |
| Indicadores de seguimiento | % de superficie peatonal |
| | % viajes realizados a pie en el reparto modal |
| Prioridad | Baja |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| 8 | 1,2 | 0,1 |

| Estrategia 5.2 | Aparcamientos periféricos |
|---|---|
| Objetivos generales a los que responde | OT2-OT4 |

**Lógica de la estrategia**

Respecto al aparcamiento, en líneas generales, tal y como se indicó en el diagnóstico, no existe un problema real en los municipios del ámbito por exceso de vehículos, sino que la limitación en el estacionamiento está vinculada a la estructura urbana de los propios municipios. En concreto, presentan problemas de estacionamiento los núcleos de Cabezabellosa, Casas del Castañar, Galisteo y Valdeobispo.

El objetivo de la propuesta de construcción de nuevos aparcamientos sería el de poder garantizar y mejorar el aparcamiento a residentes y visitantes, localizando estos a una distancia razonable andando al centro urbano.

De esta forma se podría limitar el paso de vehículos a motor en de un espacio con un gran valor histórico y con un gran volumen turístico de tipo peatonal.

**Propuesta de actuaciones**

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 de la ciudad con una doble funcionalidad:

- Compensar las plazas de aparcamiento que progresivamente se eliminarán con la peatonalización del centro
- Reducir el volumen de vehículos en el espacio central de la ciudad.

Cabezabellosa

Casas del Castañar

Galisteo

Valdeobispo

| Interacciones con otras estrategias | 4.1 4.2 4.3 |
|---|---|
| Indicadores de seguimiento | Número de plazas construidas |
| | Ratio ocupación aparcamiento |
| Prioridad | Media |

| Ejecución (años) | Inversión (M€) | Operación y mantenimiento (M€/año) |
|---|---|---|
| 4 años | 0,5 | 0,05 |