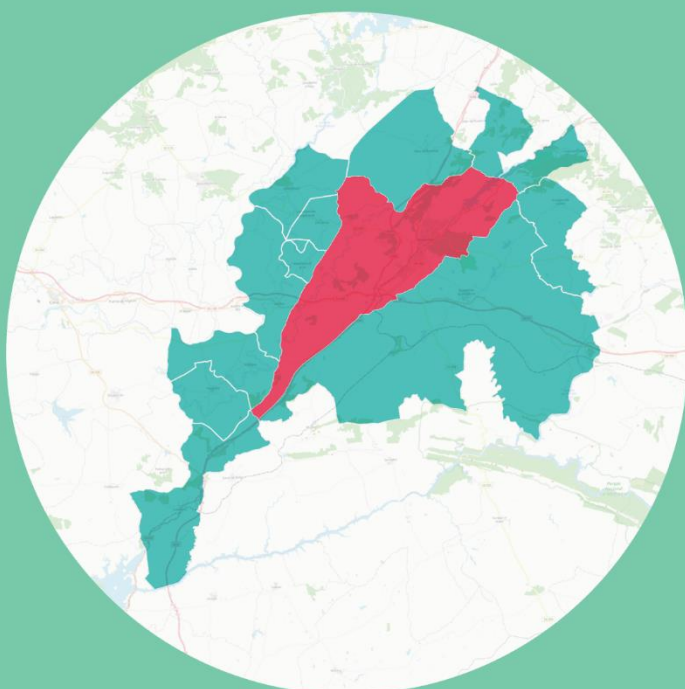


PMUS del Área Funcional de Plasencia y su entorno.



Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

“Una manera de hacer Europa”



DIPUTACIÓN DE CÁCERES



buchanan

1. Malpartida de Plasencia

E.1.1



Estrategia 1.1

Red de puntos de recarga eléctrica

E.1.3



Estrategia 1.3

Desarrollo de iniciativas que favorezcan la movilidad inversa

E.2.1



Estrategia 2.1

Plan de mejora del servicio de transporte público

E.3.1



Estrategia 3.1

Red de aparcabicis

E.3.2



Estrategia 3.2

Red de Itinerarios No Motorizados

E.4.1



Estrategia 4.1

Mejora de la seguridad vial en travesías urbanas

E.4.2



Estrategia 4.2

Implantación de plataforma única en viarios interiores

E.4.3



Estrategia 4.3

Reordenación de la circulación en vehículo privado en el centro

E.5.1



Estrategia 5.1

Optimización del acceso a Plasencia desde la CC-36

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 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 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 Corriente alterna de 500V e intensidad hasta 220kW
Tiempo estimado de recarga	5,5 horas para una recarga completa con corriente monofásica 2 h con corriente trifásica	Entre 3 h (32A y 1,5 h (63A) con corriente monofásica 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 <u>dinamizadores del ámbito rural</u>. 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 <u>Malpartida de Plasencia</u> (4.600 habitantes), optimizando la oferta existente. Para el <u>resto municipios</u> (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

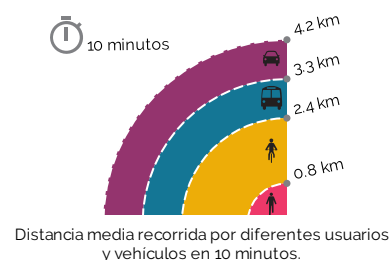
Objetivos generales a los que responde

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.



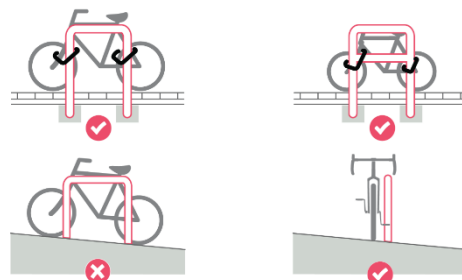
Propuesta de actuaciones

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 esta 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 todas 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 Riobobos, 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	
		Adecuación y remodelación de itinerarios	
Indicadores de seguimiento		N.º de personas usuarias (año)	
Prioridad	Media		
Ejecución (años)	Inversión (M€)		Operación y mantenimiento
2	2,5		0.175

Estrategia 4.1 **Mejora de la seguridad vial en travesías urbanas**

Objetivos generales a los que responde

OT2 – OT4

Lógica de la estrategia

En más de la mitad de los municipios del ámbito se han observado problemas de seguridad vial para los peatones en las travesías que los atraviesan. Esto es debido no tanto al volumen de vehículos, sino a la velocidad inadecuada de estos en el tramo urbano.

En concreto, este problema se produce en los siguientes los núcleos:

- Aldehuela de Jerte, en el eje CC-106-calle Calzada Real. En este caso agravado por el paso de vehículos pesados cuya circulación no está permitida por la carretera que conecta con Galisteo, pero que utilizan este eje para acortar recorridos.
- Casas del Castañar: en el eje CC-86-CC-105
- Carcaboso: En las travesías de la Ex-370 y la carretera CC-84, con un elevado volumen de vehículos pesados,
- Holguera: En el eje este-oeste por la CC-29.2 y norte-sur por la CC-5.4. En este punto hay que destacar el cruce entre ambas carreteras, con poca visibilidad y cuya mejora sería necesaria
- Oliva de Plasencia. En la carretera CC-12.1.
- Malpartida de Plasencia en la CC-36. En este eje se acaba de instalar recientemente un paso de peatones inteligente junto a la Plaza de San Gregorio (punto con mayor tráfico peatonal), que se considera la propuesta más adecuada para la mejora de la seguridad vial en los puntos con mayor tráfico peatonal
- Riobobos. En la CC-29.3 (avenida de Plasencia)
- Valdeobispo. En la CC-84 (avenida de Extremadura).

Propuesta de actuaciones

Para la mejora de la seguridad vial y reducción de la siniestralidad 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.
- Remodelación del cruce entre la CC-29.2 y la CC-5.4 en Holguera.



6

Interacciones con otras estrategias

3.1 3.2 4.2 4.3 5.2

Indicadores de seguimiento

Reducción del Número de accidentes

Reducción del número y gravedad de atropellos

Prioridad

Alta

Ejecución (años)	Inversión (M€)	Operación y mantenimiento (M€/año)
4	0,6	0,12

Estrategia 4.2

Implantación de plataforma única en viarios interiores

Objetivos generales a los que responde

OT2-OT4

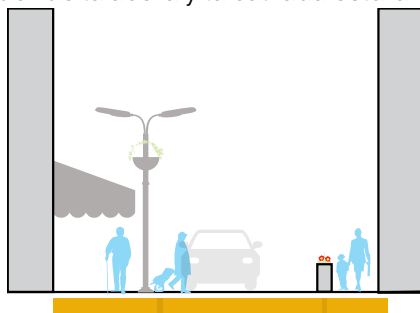
Lógica de la estrategia

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.

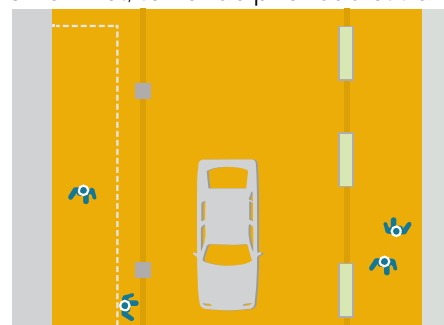
Propuesta de actuaciones

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



Valdeobispo



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)

8

Inversión (M€)

1,2

Operación y mantenimiento (M€/año)

0,1

Estrategia 5.1 Optimización del acceso a Plasencia desde la CC-36.

Objetivos generales a los que responde

OT2

Lógica de la estrategia

El acceso al centro urbano de Plasencia para todos los vehículos que se desplazan a diario desde Malpartida de Plasencia por la carretera CC-36 genera tránsitos innecesarios a través del polígono industrial y, por consiguiente, emisiones de contaminantes que podrían ser evitadas si se simplificase el itinerario de entrada a la ciudad.

Además, se da el hecho de que la mitigación de este problema ya se previó en una fase inicial, cuando se ejecutó la obra de la Ronda Sur sobre la N-110 y se construyó una glorieta en las proximidades de la sede de Caritas Diocesana con un ramal para una futura conexión.

La medida no trata de favorecer los desplazamientos en coche, sino que los que necesariamente deben realizarse por circunstancias de cualquier índole, recorran un trayecto más corto, y generen menos CO₂, mejorando, además, el tránsito específico con origen o destino en el polígono industrial.

Propuesta de actuaciones

La solución que se plantea ya se diseñó en 2014 en el "Estudio de Accesibilidades a Plasencia desde las Redes de Carreteras del Gobierno de Extremadura y del Ministerio de Fomento", redactado para la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura, y que se considera perfectamente válida para el fin previsto.



Consiste en un ramal de conexión que partiría de la glorieta de la Ronda Sur antes citada y que, a través de la Calle Obispo Lasa, enlazaría con la Glorieta de España ya existente.

El diseño requeriría la construcción de una nueva estructura de paso sobre el Arroyo Fuentidueñas y de otra glorieta suplementaria para mantener la necesaria accesibilidad hacia la Travesía de Obispo Lasa y el Parque del Cachón.

Aunque el estudio previó doble calzada con dos carriles de circulación por sentido, se estima que con uno para cada movimiento sería suficiente, ya que lo que se pretende es desagregar los tráficos pasantes y reducir emisiones de CO₂, y no generar demanda inducida del vehículo privado en personas usuarias que se sientan atraídas por una nueva infraestructura que mejora la capacidad de acceso, lo que conllevaría más coches en el centro de la ciudad, y que no resultaría sostenible ni eficiente.

Interacciones con otras estrategias

Contaminantes: emisiones de CO₂ evitadas/año.

Indicadores de seguimiento

Tráfico: N.º de vehículos evitados/año en tránsito a través del polígono industrial. (Carretera de Trujillo-Av. de España).

Prioridad

Media

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