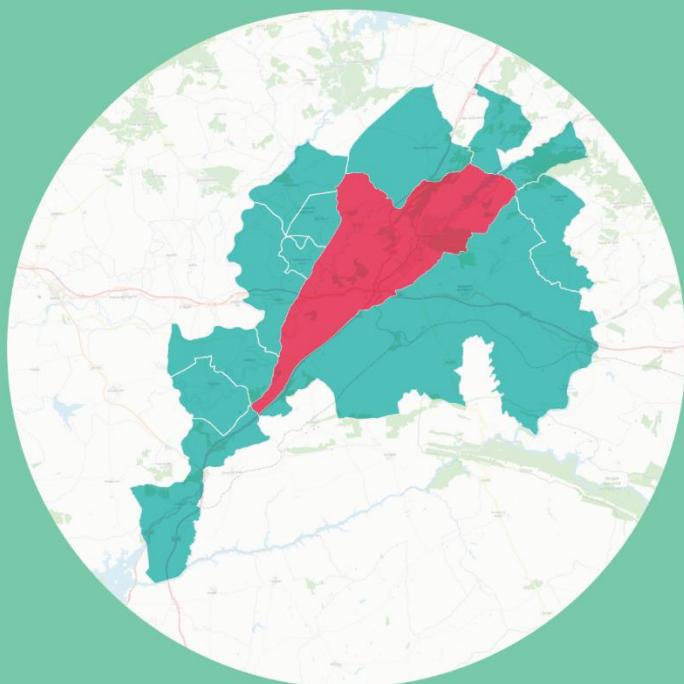


# PMUS del Área Funcional de Plasencia y su entorno.



2021



## RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO



Unión Europea

Fondo Europeo  
de Desarrollo Regional

“Una manera de hacer Europa”



DIPUTACIÓN DE CÁCERES



buchanan



La Diputación de Cáceres tiene la firme determinación de poner en marcha medidas que solucionen de forma efectiva los problemas de movilidad en el Área Funcional de Plasencia y su entorno.

Por ello, a partir de las conclusiones obtenidas del estudio Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) de Plasencia y Entorno, también promovido por la Diputación, y para alcanzar el objetivo temático nº4 "Favorecer la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores" se ha adjudicado, mediante proceso abierto de licitación, a la empresa Colin Buchanan Consultores, S.A., la redacción del **"Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Área Funcional de Plasencia y su entorno" (PMUS)**.

Los municipios incluidos en la actuación son los siguientes: Plasencia, Aldehuela del Jerte, Cabezabellosa, Cañaveral, Carcaboso, Casas del Castañar, Galisteo, Gargüera de la Vera, Holguera, Malpartida de Plasencia, Oliva de Plasencia, Riobobos y Valdeobispo.

Se pretende convertir el Área Funcional de Plasencia en un espacio de calidad donde sus habitantes puedan vivir de modo saludable, promocionando el paseo y el disfrute de los lugares públicos colectivos, valores al alza en las ciudades europeas del siglo XXI. Para lograr la mejora de la movilidad territorial y urbana del área de influencia de Plasencia, se hace necesario plantear una reflexión acerca de los actuales modelos de desplazamiento, y planificar nuevas estrategias para facilitar la conectividad territorial y urbana que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte.

El Plan se divide en dos documentos perfectamente diferenciados, que son el "PMUS urbano de Plasencia", y el "PMUS territorial del ámbito funcional de Plasencia". Cada uno de ellos contará con cuatro fases de desarrollo perfectamente diferenciadas: trabajos previos de información y toma de datos (fase 1), análisis y diagnóstico (fase 2), elaboración de los planes de acción y del Plan de Movilidad (fase 3), y proceso de exposición pública y de presentación del PMUS (fase 4).



# PMUS del Área Funcional de Plasencia y su entorno: Documento Diagnóstico

## Número de documento

201959p\_Dlagnóstico\_V3

<b>Elaborado por</b>	<b>Revisado por</b>	<b>Aprobado por:</b>
<b>Nombre y Apellido</b> <i>Carla Corrales Fernández</i>	<b>Nombre y Apellido</b> <i>Luis Javier Flores Álvarez</i>	<b>Nombre y Apellido</b> <i>Enrique Huertas García</i>
<b>29/01/2021</b>		

© Copyright Colin Buchanan Consultores S.A. Todos los derechos reservados.

Este informe está redactado para el uso exclusivo del cliente que figura en la portada. Cualquier uso por parte de personas o empresas ajenas a Buchanan Consultores o su cliente queda estrictamente prohibido. Ninguna persona tiene autorización para copiar entera o parcialmente este documento.

Las opiniones y la información contenidas en este documento corresponden al análisis del consultor empleando sus mejores conocimientos y técnicas. La exactitud de los datos utilizados depende exclusivamente de las fuentes de información originales.



Movilidad  
centrada  
en las personas

2021



El Área Funcional de Plasencia se presenta a finales del año 2020 como un territorio con **población decreciente**, situación que previsiblemente persistirá en el futuro si las condiciones actuales no se modifican. Esta despoblación es más acusada en los núcleos rurales, donde incluso el número de personas mayores también disminuye año a año.

Además, se observa una **población notablemente envejecida**, lo cual resta el dinamismo necesario para acometer nuevas actividades económicas, y muestra una **dependencia de otras personas o del transporte público** a la hora de realizar desplazamientos de media y larga distancia. Es reseñable en este punto la notable **feminización de la vejez** debido a la mayor esperanza de vida, y con una mayor dependencia para la movilidad.

Por ello, es necesario plantear como uno de los principales retos del Plan **el asentamiento de la población**.

Por otro lado, la orografía del ámbito condiciona fuertemente la estructura urbana y la movilidad en la mayor parte de los municipios, con calles estrechas e irregulares y con fuertes desniveles en sus calles que reducen la movilidad peatonal y ciclista, y fomentan el uso del vehículo privado.

En varios municipios, los núcleos de población han crecido junto a carreteras que actualmente se han convertido en travesías urbanas, en las que se generan problemas de seguridad vial.

En relación a la economía, **Plasencia** se posiciona como un **fuerte centro de atracción** dentro del área de estudio tanto por empleo como por servicios principales, como sanitarios, con el Hospital, educativos, o comerciales. Por ello, los residentes de **los municipios aledaños viajan con asiduidad** a la capital placentina. En el área funcional, su principal activo económico se ha centrado tradicionalmente en la agricultura y ganadería.

Estos sectores de actividad deben mantenerse en el futuro; si bien se debe potenciar el sector turístico, tanto los bienes culturales de la ciudad de Plasencia, de Galisteo o de Malpartida de Plasencia, como el turismo rural vinculado a los núcleos de entorno, y fomentado actividades como el senderismo, poniendo en valor la Vía de la Plata.

El estudio evidencia también una **disfuncionalidad territorial**. Los municipios se insertan en comarcas funcionales que no guardan relación con las mancomunidades. Incluso hay municipios que tienen como población de referencia para ciertos servicios núcleos distintos a Plasencia (Coria o Cáceres).

Entrando en el **análisis de la movilidad general**, en el ámbito de estudio se realizan diariamente 102.753 viajes (desplazamientos de más de 5 minutos de duración). 75.607 en Plasencia y 27.127 en el resto del ámbito de estudio. Esto supone una media de desplazamientos de 2,18 viajes/habitante en Plasencia, que sube a 2,61 en el resto del Área Funcional.

La duración media de los desplazamientos es de 13,1 minutos, con una concentración de los desplazamientos de ida entre las 7:00 y las 9:00 (coincidente con las horas de entrada a trabajo y centros educativos) y dos puntas de tarde para los viajes de vuelta, una al medio día (entre las 13:00 y las 15:00) y otra entre las 18:00 y las 19:00.



Respecto al motivo de los desplazamientos, la **movilidad obligada (trabajo y estudio)**, supone un **40% de los desplazamientos diarios**, destacando en segundo lugar el motivo compras con más de un 20%.

En cuanto al análisis del **reparto modal**, se evidencia que **prevalece el uso del vehículo privado**, representando un 48% de los desplazamientos en la ciudad de Plasencia y un 54% en el resto del Área Funcional. El uso del transporte público (urbano e interurbano) es muy reducido (menos del 2,5%) y el de la bicicleta, insignificante (inferior al 0,5%).

Se destaca la elevada tasa de motorización, con 577,9 turismos por cada 1000 habitantes, que supera en más de 12 el número medio de turismos en Extremadura. Además, con un crecimiento interanual del 1,1% a pesar del progresivo envejecimiento de la población.

Para conseguir una movilidad más sostenible en el ámbito, se plantea como necesario invertir la tendencia creciente del uso del vehículo privado hacia otros modos de movilidad menos agresivos, potenciando el transporte público, fomentando la movilidad ciclista y facilitando y mejorando la movilidad peatonal.

Entrando en detalle en el diagnóstico sectorial, respecto al **tráfico rodado y la red viaria**, el Área Funcional, se encuentra en un lugar estratégico para las comunicaciones terrestres, con el cruce dos vías de gran capacidad y potencial (la A-66 y la EX-A1). Además, cuenta con una extensa red de carreteras autonómicas y provinciales, que vertebran todo el territorio. Si bien, se observan una serie de deficiencias:

- Plasencia cuenta con 4 accesos principales, si bien todos ellos al acceder a la ciudad reducen su capacidad a un solo carril, lo que genera cuellos de botella y retenciones diarias durante las horas punta en estos. Además, a pesar del gran potencial de la Ronda Sur, tiene muy poca permeabilidad con la ciudad al conectar solo a través del Polígono Industrial al sur, y el puente Adolfo Suarez al este (separados ambos accesos por más de dos kilómetros).
- En más de la mitad de los municipios del ámbito se generan problemas de seguridad vial en las travesías que los cruzan debido al alto tráfico de vehículos (incluyendo vehículos pesados en algunos casos) y a la velocidad inadecuada. Esto sucede en los núcleos de la Aldehuela de Jerte, Casas del Castañar, Carcaboso, Holguera, Oliva de Plasencia, Malpartida de Plasencia, Riobobos y Valdeobispo.

Respecto al **estacionamiento** en Plasencia ha sido tradicionalmente un grave problema, especialmente tras la peatonalización del centro histórico. Gracias a la sucesiva construcción de nuevos aparcamientos gratuitos para residentes de gran capacidad alrededor del centro urbano, como el de La Isla, el de la Coronación o el recientemente inaugurado en la calle Velázquez, se ha puesto solución a este conflicto. Además, cabe destacar la puesta en servicio de dos zonas de estacionamiento con limitación horaria (máximo 2 horas), con el fin de incrementar la rotación y favorecer al comercio y a la hostelería en la zona central de la ciudad (en la Puerta del Sol y la Plaza del Salvador).

En el resto de los municipios del ámbito, la limitación en el estacionamiento viene 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.



Con relación al **Transporte Público**, representa en la actualidad un 2,38% de los viajes de los residentes en el ámbito de estudio. El transporte urbano de Plasencia supone un 1,62% (1.700 pasajeros diarios) de los desplazamientos diarios, valor inferior al de otras ciudades de características similares por población y configuración urbana. Por ello, es de utilidad plantear incrementar su participación en la movilidad diaria, con medidas centradas en proporcionar una mayor información al usuario y el aumentar de la cobertura de la red en la zona central de la ciudad.

Respecto al transporte interurbano, presenta una oferta de servicios muy reducida. En la mayor parte de los municipios del Área Funcional tan solo existe una expedición diaria y con horarios inadecuados, que hacen incompatible el viaje de ida y vuelta a Plasencia en el mismo día, con el mismo modo de transporte. Además, la conexión en Plasencia se realiza únicamente en la estación de autobuses, cuya ubicación, para los principales viajeros potenciales (mujer mayor de 65 años), está alejada de principales centros atractores como el hospital o el centro, por lo que deben coger un autobús urbano o un taxi en este punto,

La demanda estimada para este transporte supone tan solo un 0,77% de los viajes del ámbito (menos de 800 viajes diarios), causa y consecuencia de su baja oferta. Por ello, deberán estudiarse medidas enfocadas en la mejora del servicio (frecuencia y horarios) o bien en sistemas alternativos, como el transporte a la demanda.

En cuanto a **la movilidad en modos blandos (peatonal y ciclista)**, aunque tanto en Plasencia como en varios de los núcleos del Área Funcional presenta algunas dificultades físicas debido a la orografía, así como situaciones en las que el exceso de vehículos a motor incomoda la movilidad en estos modos blandos de transporte, esto no explica el escaso reparto modal a pie. Comparando con otras ciudades y municipios de tamaño similar, se observa su reducido peso (con tan solo un 49% de los desplazamientos en Plasencia y menos de un 43% en el resto del ámbito). Sucede lo mismo con la bicicleta, vista más bien como objeto de ocio y deporte, pero no para el transporte cotidiano.

En Plasencia, objetivamente, el desnivel es un fuerte impedimento en la conexión peatonal con el hospital y los barrios situados en la zona alta de la ciudad. Además, la propia forma de la ciudad, muy alargada de norte a sur, provoca viajes más largos entre distintos puntos de la ciudad (si bien perfectamente asumibles en bicicleta o en Vehículos de Movilidad Personal). Por otro lado, aunque el centro urbano se encuentra peatonalizado y exista un considerable número de zonas verdes que favorecen caminar, algunos ejes viarios resultan poco agradables para el peatón, como puede ser el eje Avenida de Calvo Sotelo - Calle Alfonso VIII - Avenida La Salle.

En el caso del modo a pie, es esta percepción del tiempo y las distancias unido a la facilidad para hacer los trayectos en coche lo que disuade a muchos usuarios de recorridos fácilmente caminables. Sin reducir la distancia, los recorridos tienen margen de mejora para ser más amenos al viandante (ej.: la reciente actuación de ampliado de aceras en la calle Sor Valentina Mirón), y pueden convertirse en una alternativa sólida al coche no sólo en las zonas históricas, sino también en barrios periféricos, donde los recorridos son mayores.

Respecto a la movilidad ciclista, su uso es marginal (0,4% de los desplazamientos diarios del ámbito de estudio). En Plasencia existe una red importante de carriles bici, localizados





fundamentalmente zonas periféricas. Sin embargo, existe una falta de conexión entre dichos caminos ciclistas, y poca oferta hacia las zonas de mayor densidad residencial. Además, el número de "aparcabicis" es reducido, no existe sistema de préstamo de bicicletas, puesto que se probó en su día y fracasó (BiciPlas). Aunque en este último caso, se trataba de un servicio de bicicletas convencionales, que pueden ser menos atractivas que las bicicletas eléctricas, de gran utilidad para los desniveles.

En el resto del Área Funcional, la infraestructura ciclista es muy reducida teniendo que compartir calzada con los vehículos motorizados. Tan solo existen algunos caminos rurales y sendas que son usados fundamentalmente para hacer senderismo. Entre estos se encuentra la Vía de la Plata. Una oportunidad en este sentido podría ser la adaptación de estos caminos a senderos ciclopeatonales.

Por último, en relación con nuevas formas de movilidad, es importante analizar tres puntos:

- Se prevé complicado el aumento del uso del vehículo eléctrico, con tan solo dos puntos de recarga en Plasencia y ninguno en el resto de los municipios del ámbito. El parque móvil del Área Funcional evidencia el insignificante uso de este modo más sostenible.
- Los VMP (Vehículos de Movilidad Personal) tienen un uso reducido en la actualidad, pero su demanda sigue una fuerte tendencia de crecimiento según lo observado en otras ciudades. Suponen un modo de movilidad más sostenible, aunque se debe regular su actividad para que no genere conflicto con los viandantes.
- Actualmente se producen nuevas dinámicas que cambian la movilidad tradicional, como son el teletrabajo y las compras online. Estas evitan desplazamientos y pueden favorecer el asentamiento de la población. Para que puedan darse, se requiere una infraestructura de comunicaciones de calidad. Sin embargo, en ciertos municipios la conexión a internet es limitada (Cañaveral, Holguera, Oliva de Plasencia, Riobos y Valdeobispo), mientras que en otros es prácticamente nula (Gargüera).

Conviene cerrar el documento diagnóstico del PMUS de Plasencia con un resumen de los principales problemas o retos por resolver, extraídos del diagnóstico realizado en base a la información técnico-participativa analizada.

Para ello se ha hecho uso de una matriz de análisis DAFO que identifica las principales **D**ebilidades, **A**menazas, **F**ortalezas y **O**portunidades que ayude a identificar las líneas estratégicas de acción, que sirvan de base para las próximas fases de elaboración del PMUS en la configuración de una visión integrada y ordenada de los objetivos y construcción de actuaciones que guiarán un modelo de movilidad más sostenible.



Movilidad centrada  
en las personas.