

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cáceres

Análisis y diagnóstico

Abril de 2026

Índice

	Página
0. Introducción	1
0.1. Normativa y antecedentes.....	3
0.2. Ámbito del plan	6
0.3. Zonificación	7
0.3.1. Criterios de zonificación.....	7
0.3.2. Ámbito del plan	8
0.3.3. Macrozonas	8
0.3.4. Zonificación para el análisis de la movilidad.....	13
1. Análisis de la situación actual.....	15
1.1. Análisis socioeconómico, territorial y urbanístico	15
1.1.1. Conformación urbana y evolución.....	15
1.1.2. Evolución de la población	20
1.1.3. Empleo y actividad económica	20
1.1.4. Índice de envejecimiento.....	28
1.1.5. Población Extranjera	31
1.1.6. Evolución de la población	32
1.1.7. Distribución de la población	36
1.1.8. Proyecciones de población	41
1.1.9. Parque automovilístico	42
1.1.10. Análisis territorial y urbanístico	46
1.1.11. Equipamientos	70
1.2. Características generales de la movilidad.....	95
1.2.1. Magnitudes generales de la movilidad cotidiana	98
1.2.2. Movilidad no profesional de residentes	100
1.2.3. Balance funcional entre zonas	103
1.2.4. Movilidad interna del núcleo urbano	106

1.2.5.	Movilidad externa y relación con el ámbito de influencia.....	111
1.2.6.	Distancias recorridas y potencial de cambio modal	113
1.2.7.	Distribución horaria y motivos de viaje	116
1.2.8.	Movilidad con origen y destino en el hogar	118
1.2.9.	Movilidad con origen y destino en el trabajo	119
1.2.10.	Movilidad con otros orígenes y destinos frecuentes.....	120
1.2.11.	Diferencias sociodemográficas en los patrones de movilidad.....	120
1.2.12.	Movilidad y género	121
1.2.13.	Movilidad y edad.....	122
1.3.	Transporte público	124
1.3.1.	Transporte ferroviario.....	124
1.3.2.	Transporte urbano	128
1.3.3.	Transporte interurbano	153
1.3.4.	Taxi	168
1.4.	Viario, tráfico y circulación.....	173
1.4.1.	Jerarquización del viario	173
1.4.2.	Tráfico	179
1.4.3.	Aparcamientos	198
1.5.	Movilidad peatonal	233
1.5.1.	Caracterización de la infraestructura.....	233
1.5.2.	Caracterización espacial.....	253
1.5.3.	Caracterización del usuario y motivos de viaje.....	259
1.6.	Movilidad ciclista.....	262
1.6.1.	Caracterización de la infraestructura.....	262
1.6.2.	Caracterización espacial.....	277
1.6.3.	Caracterización del usuario y motivos de viaje.....	283
1.7.	Accesibilidad	284
1.7.1.	Ordenanza de Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Cáceres (2013).....	284

1.7.2.	Plan de acción local de la Agenda Urbana de Cáceres	285
1.7.3.	Accesibilidad a los equipamientos	288
1.7.4.	Pendientes	297
1.7.5.	Rutas turísticas accesibles.....	301
1.7.6.	Instituciones y entidades de Cáceres.....	302
1.8.	Distribución Urbana de Mercancías.....	304
1.8.1.	Ordenanza reguladora	305
1.8.2.	Aspectos que favorecen las operaciones de carga y descarga	307
1.8.3.	Análisis de la DUM en el municipio.....	307
1.9.	Seguridad vial	315
1.9.1.	Aspectos que influyen en la seguridad vial.....	315
1.9.2.	Situación actual	322
1.9.3.	Educación vial.....	324
1.10.	Energía y medioambiente	325
1.10.1.	Situación global	325
1.10.2.	Medio ambiente y salud pública en la ciudad de Cáceres.....	329
1.10.3.	Participación en iniciativas climáticas y cálculo de huella de carbono.....	331
1.10.4.	Composición del parque de vehículos de la ciudad de Cáceres	332
1.10.5.	Cálculo de emisiones, costes y externalidades	333
1.10.6.	Gestión de la reducción del ruido	337
2.	Diagnóstico	339
2.1.	Condicionantes socioeconómicos y movilidad general	340
2.2.	Diagnóstico de la movilidad en transporte público	344
2.3.	Diagnóstico de la movilidad en vehículo privado	346
2.4.	Diagnóstico de la movilidad peatonal.....	350
2.5.	Diagnóstico de la movilidad ciclista	353
2.6.	Diagnóstico de la accesibilidad del sistema de movilidad	355
2.7.	Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad	358

2.8.	Diagnóstico de la Matriz O-D	360
2.9.	Análisis DAFO-CAME	367
2.10.	Estudio de correlaciones	374
2.10.1.	Correlaciones en el bloque de morfología urbana	377
2.10.2.	Actividad económica y morfología urbana	379
2.10.3.	Accesibilidad a equipamientos y estructura urbana.....	380
2.10.4.	Dimensión socioeconómica y movilidad	381
2.10.5.	Conclusiones y orientaciones para el PMUS.....	382
2.10.6.	Correlaciones clave para la toma de decisiones	384
3.	ANEXO I	386
4.	ANEXO 2	394

0. Introducción

La **movilidad sostenible** se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que apuestan por la calidad del transporte público, la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta), la sensibilidad hacia el entorno, un uso del espacio público más racional y, en definitiva, por políticas que revierten de una forma directa en la calidad de vida de sus ciudadanos y favorecen la imagen de la ciudad.

Más allá de la adopción de unas medidas determinadas, se trata, sobre todo, de consolidar ciertas pautas y sensibilidades en la gestión local de la movilidad, buscando el consenso y la participación, manteniendo unas directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de información y toma de decisiones.

Un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, PMUS, es **una herramienta de planificación estratégica y un instrumento de concienciación y sensibilización** para los ciudadanos, administraciones públicas y el resto de los agentes implicados en la movilidad. En un PMUS, se analiza y reflexiona acerca de cómo es la movilidad, es decir, cómo se desplazan los ciudadanos, permitiendo determinar qué medidas se considera necesario implantar para conseguir formas de desplazamiento más sostenibles y seguras: modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y territorial y defensa del medio ambiente; garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas en las ciudades y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación”.

ELTIS. Guía Desarrollo e Implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. 2013

Objetivo del PMUS “aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente”.

Libro Verde de Movilidad Urbana de la Unión Europea

Por tanto, el **PMUS constituye una herramienta de desarrollo urbano** que tiene como punto de partida el diagnóstico del modelo actual de movilidad y la evaluación de las necesidades futuras de movilidad de la ciudad. A partir de ahí se establecen **las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr un nuevo modelo de movilidad más sostenible**. Las características principales del PMUS son los siguientes:

Fig 1. Características del PMUS. Fuente: Elaboración propia



El modelo actual de movilidad que gravita de forma importante sobre el automóvil es el origen de numerosos impactos negativos relacionados con el medio ambiente, la salud y la equidad.

Adicionalmente, en la práctica se ha demostrado que una mayor oferta induce mayor demanda. De modo que, la aplicación exclusiva de políticas de infraestructuras no resuelve los problemas de movilidad y tráfico de una ciudad.

Por ello, el propósito principal del PMUS es ahondar en un modelo de movilidad que permita sentar las bases de una cultura donde se priorice la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, propugnando un modelo más compacto que:

Fig 2. Pirámide de la movilidad. Fuente: Elaboración propia

- Satisfaga las mismas necesidades con desplazamientos más cortos y autónomos.
- Discrimine positivamente a los modos más eficientes desde el punto de vista energético, ambiental, social y económico.
- Dé un nuevo tratamiento al espacio público donde el peatón sea el protagonista.
- Contemple medidas de gestión de la demanda que complementen a la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles.



0.1. Normativa y antecedentes

El marco legal de estas herramientas de planificación de movilidad se fija en la **ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**, donde trata Los Planes de Movilidad Sostenible en el artículo 101 del título III, Sostenibilidad Medioambiental, capítulo III, Transporte y Movilidad Sostenible, Sección 3ª, Movilidad Sostenible. El artículo 102 trata del Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.

Respecto al contenido de los Planes de Movilidad Sostenible la ley establece que ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

En el punto 4 del artículo 101 la Ley 2/2011 establece que el contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

En el punto 5 se establece la obligación de garantizar la participación pública en la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible remitiendo a la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El artículo 102 de la Ley 2/2011 condiciona la concesión de cualquier ayuda o subvención a las administraciones autonómicas o entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible**.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, publicada el 17 de septiembre de 2020, constituye el marco que guiará el debate de la movilidad en España, enriqueciéndose con las aportaciones de los distintos actores del ecosistema de la movilidad, y actualiza la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), que fue aprobada por el Consejo de ministros, con fecha de 30 de abril de 2009.

La estrategia se sustenta en tres pilares básicos:

- **Movilidad segura.** La seguridad en los desplazamientos, se garantiza una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad.
- **Movilidad sostenible.** La sostenibilidad priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética y la lucha contra el cambio climático.
- **Movilidad conectada.** La conectividad desde tres vertientes:
 - La digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte.
 - La conectividad con Europa y el resto del mundo

- La conectividad multimodal

Fig 3. Ejes de la Estrategia de movilidad. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Estrategia de movilidad



Extremadura colaborará de manera activa en la nueva Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada y en la nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte que está planteando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Por otro lado, la Comisión Europea, ha elaborado la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente** con el objetivo de establecer las bases para que el sistema de transportes de la Unión Europea pueda alcanzar su transformación ecológica y digital y así ser más resilientes ante futuras crisis y reducir el 90% de las emisiones antes de 2050. Se definen tres hitos temporales: 2030, 2035 y 2050. Para hacer realidad estos hitos, la estrategia plantea un total de 82 iniciativas comprendidas en 10 áreas emblemáticas de actuación diferenciadas en 3 dimensiones: sostenibilidad, inteligencia y resiliencia que se deberán tener en cuenta en la elaboración del Plan.

Cáceres cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible anterior. El documento fue publicado en 2014 y analiza el sistema de la ciudad marcando las directrices a seguir para mejorar la movilidad en la capital regional acorde a la evolución de la ciudad de estos últimos años.

En este tiempo la ciudad de Cáceres ha soportado importantes cambios, así como próximos que están por llegar como el desarrollo de nuevas infraestructuras de comunicación, crecimientos residenciales, incremento de la demanda entre barrios y el Casco Histórico, consolidación de funciones administrativas, turística, universitaria, sanitaria y comercial.

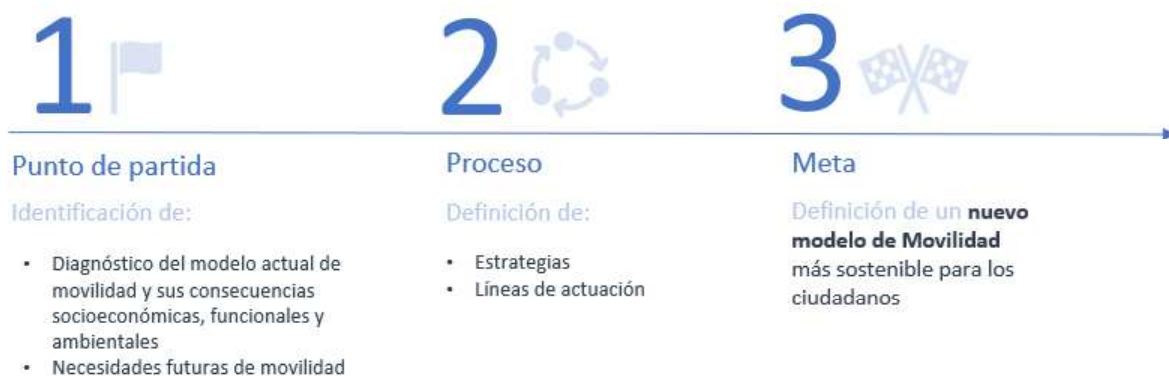
Todo ello ligado al cambio de visión que viene experimentando la planificación de la movilidad y las ciudades en los últimos años, hace necesario la elaboración de un nuevo Plan de Movilidad.

Fig 4. Beneficios del PMUS. Fuente: Elaboración propia



Las fases por las que se va a guiar el presente PMUS son las siguientes:

Fig 5. Fases del PMUS. Fuente: Elaboración propia



0.2. Ámbito del plan

El ámbito del plan contempla el término municipal de Cáceres en su conjunto, ubicado al suroeste de la península ibérica, situada en el centro de la comunidad autónoma de Extremadura, en la ruta que une las cuencas del Tago y de Guadiana. Su núcleo se sitúa en el cordal montañoso de la Sierrilla y la Sierra de la Mosca.

El término municipal de Cáceres tiene una extensión aproximada de 1.750,33 km² frente a los 19.868 km² que posee la propia provincia, lo cual corresponde a cerca de un 9% del total de la superficie provincial.

El Consejo de Europa concedió a la ciudad, en 1968, el título de Tercer Conjunto Monumental de Europa, después de Praga y Tallín; y desde 1986 ostenta el nombramiento de ciudad Patrimonio de la Humanidad, concedido por la Unesco; habiendo sido recientemente nombrada Capital Cultural de Extremadura.

Asimismo, y además de los dos citados, la ciudad de Cáceres posee los siguientes títulos y galardones:

- Conjunto Histórico Artístico, por Real Orden en 1949.
- Pomme D'Or al Mérito Turístico, por la Federación Internacional de Periodistas y Escritores de Turismo en 1996.
- Les Estoliles D'Or du Jumelage, por la Comisión Europea en 1999.
- ARCHIVAL, por la Asociación para la Recuperación de Centros Históricos de España en 2004.

Por otra parte, Cáceres **está integrada en redes turísticas como el Grupo de ciudades Patrimonio de la Humanidad de España, la Red de Juderías de España “Camino de Sefarad” y en la Ruta de la Plata.** En este sentido, la ciudad fue **Capital Cultural de Extremadura en 1992.**

Adicionalmente, la ciudad de Cáceres recibió el Premio Reina Sofía de Accesibilidad Universal de Municipios 2012. La recepción de este premio supone un reconocimiento a una ciudadanía comprometida con la eliminación de barreras.



Fig 6. Encuadre territorial de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

0.3. Zonificación

El proceso de zonificación es una de las tareas iniciales en todo plan ya que esta es la referencia espacial a la que se procuran referenciar los datos que se recogen en el marco del PMUS.

0.3.1. Criterios de zonificación

La definición de la zonificación constituye un elemento clave en el análisis de la movilidad urbana, ya que determina la unidad espacial de referencia sobre la que se estructuran los datos, los modelos de transporte y el posterior diagnóstico del sistema. El nivel de desagregación adoptado debe ser coherente con los objetivos del estudio, así como con las fuentes de información disponibles, permitiendo además la comparabilidad con otros análisis y estudios previos.

En este sentido, la zonificación planteada para el PMUS de Cáceres responde a una serie de criterios básicos:

- Compatibilidad con las unidades administrativas y estadísticas existentes (secciones censales, barrios, distritos), facilitando la integración de información socioeconómica y demográfica.
- Homogeneidad en términos urbanísticos y funcionales, agrupando áreas con características similares de uso del suelo y comportamiento de movilidad.
- Adecuación a la red de transporte y a las principales infraestructuras viarias, considerando tanto los ejes estructurantes como las posibles barreras a la movilidad.

- Adaptación a las limitaciones derivadas de las fuentes de datos, especialmente en el caso de la información procedente de telefonía móvil, cuya estructura espacial condiciona la delimitación de las zonas.

En base a estos criterios, se ha definido una zonificación jerárquica estructurada en tres niveles principales, que permiten abordar el análisis de la movilidad desde distintas escalas.

0.3.2. Ámbito del plan

El ámbito de estudio se corresponde con el término municipal de Cáceres, incluyendo tanto el núcleo urbano principal como las áreas periféricas y entidades de población asociadas. Asimismo, se han considerado determinadas zonas externas relevantes desde el punto de vista de la movilidad, como conexiones con otros municipios y nodos de transporte.

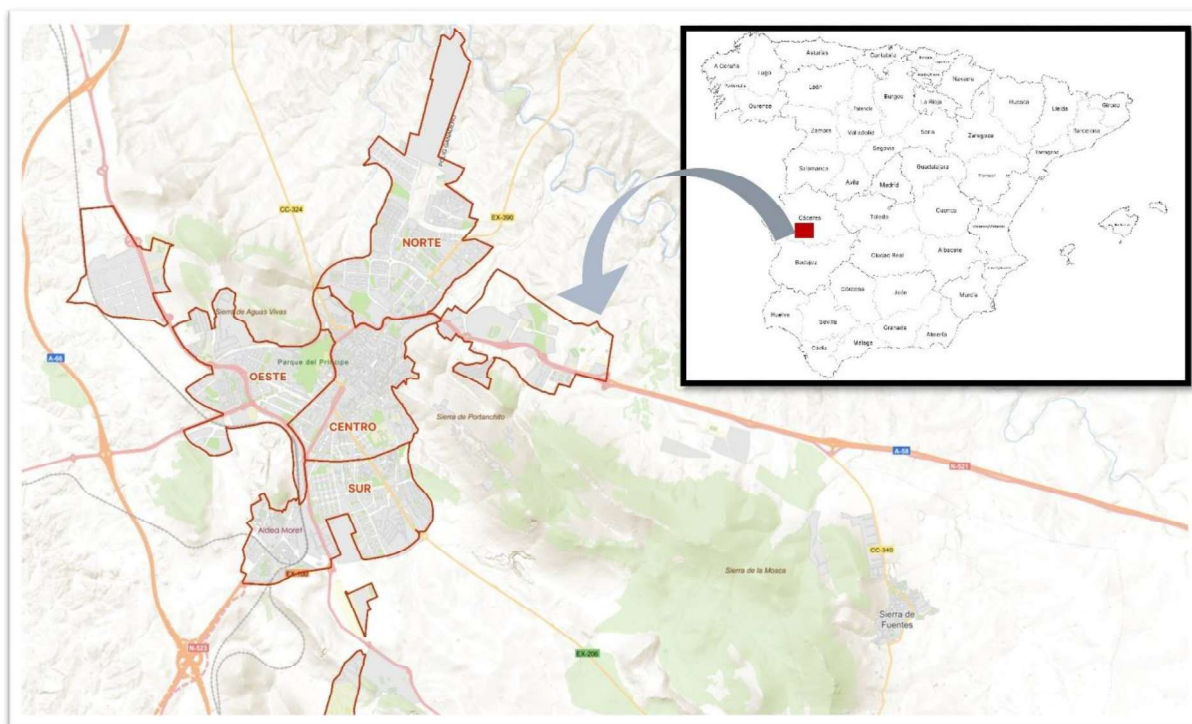


Fig 7. Ámbito del PMUS. Fuente: Elaboración propia

0.3.3. Macrozonas

Con el objetivo de facilitar la interpretación de los resultados y simplificar la presentación del modelo de movilidad, se ha realizado una agrupación de las zonas en áreas de mayor tamaño, denominadas macrozonas.

En el caso de Cáceres, se han definido 5 macrozonas que agrupan áreas con características urbanas y funcionales homogéneas: Centro, Norte Sur, Oeste y Pedanías.

Como nivel de mayor detalle, se ha considerado la división en barrios, que permite un análisis más fino de la movilidad y su relación con el tejido urbano y social.

Tabla 1. Macrozonas y barrios de Cáceres. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Macrozona	Código	Barrio	Población 2024
Centro	57	RIBERA DEL MARCO	209
	68	SAN MARQUINO	669
	64	SAN FRANCISCO	882
	67	SAN JUSTO	1151
	63	SAN BLAS	828
	70	SANTIAGO	1054
	13	CIUDAD MONUMENTAL	208
	66	SAN JUAN	1049
	69	SANTA CLARA	979
	23	HERNAN CORTES	1159
	51	PEÑA REDONDA	860
	9	CASAS BARATAS	1311
	76	VIRGEN DE GUADALUPE	1424
	7	CANOVAS	2368
	56	REYES HUERTAS	3069
	17	EL RODEO	2239
	31	LA BONDAD	844
	41	LOS FRATRES	2671
	46	MOCTEZUMA	4456
	2	ARGENTINA	2981
	16	EL PERU	2183
	24	HERNANDEZ PACHECO	1893
	77	VIRGEN DE LA MONTAÑA	987
	44	MARGALLO	1467
	52	PLAZA MAYOR	321
	1	AGUAS VIVAS	790
	25	HUERTAS	40
	36	LA ZAMBOMBA	252
	50	PASEO ALTO	7
	Total		38.351
Norte	5	CACERES EL VIEJO	3260
	6	CAMPUS UNIVERSITARIO	9
	10	CEMENTERIO	0
	14	EL CUARTILLO	141
	22	GREDOS	1540
	28	INDUSTRIAL MEJOSTILLA	0
	29	INFANTA ISABEL	705
	37	LAS CANDELAS	298
	45	MEJOSTILLA	4993
	47	MONTESOL	4603
	48	NUEVA CIUDAD	194

Macrozona	Código	Barrio	Población 2024
	53	POLIGONO GANADERO	211
	55	RESIDENCIAL UNIVERSIDAD	811
	59	RONDA	1553
	65	SAN JORGE	1168
	71	SEMINARIO	94
	74	VEGAS DEL MOCHO	12
	Total		19.592
Sur	78	VISTAHERMOSA	356
	12	CHARCA MUSIA	255
	8	CASA PLATA	993
	26	INDUSTRIAL ALDEA MORET	25
	32	LA CAÑADA	1459
	72	SIERRA DE SAN PEDRO	469
	34	LA PALOMA	1301
	30	LA ABUNDANCIA	2406
	62	SAN ANTONIO (NUEVO CACERES)	5279
	11	CERES GOLF	269
	39	LLOPIS IVORRA	2828
	19	ESPIRITU SANTO	1115
	54	RECINTO FERIA	0
	3	BARRIADA MINERA	753
	38	LAS TRESCIENTAS	594
	43	MALTRAVIESO	1212
	75	VERA CRUZ	544
	Total		19.858
Oeste	20	ESTACION	4
	15	EL JUNQUILLO	1916
	40	LOS CASTELLANOS	1945
	42	MACONDO	581
	61	R-66-B (PARQUE DEL PRINCIPE)	2757
	49	PARQUE DEL PRINCIPE	1516
	18	EL VIVERO	1424
	4	CABEZARRUBIA	2395
	33	LA MADRILA	1556
	60	R-66-A (EL ARCO)	791
	27	INDUSTRIAL LAS CAPELLANIAS	2
	35	LA SIERRILLA	605
	Total		15.492
Pedanías	21	ESTACION ARROYO-MALPARTIDA	257
	73	VALDESALOR	265
	58	RINCON DE BALLESTEROS	141
	Total		663

Fig 8. Macrozonas de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

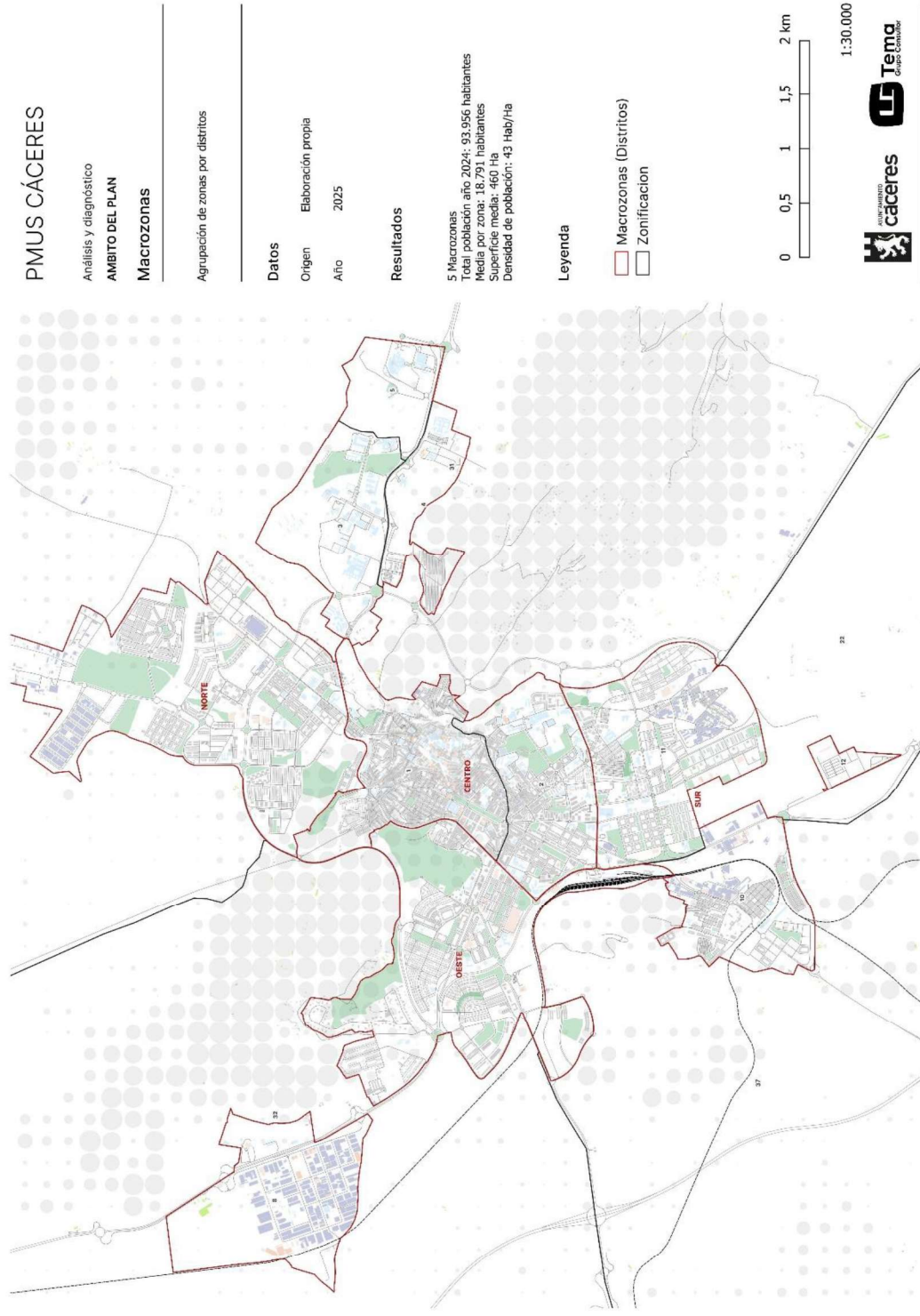
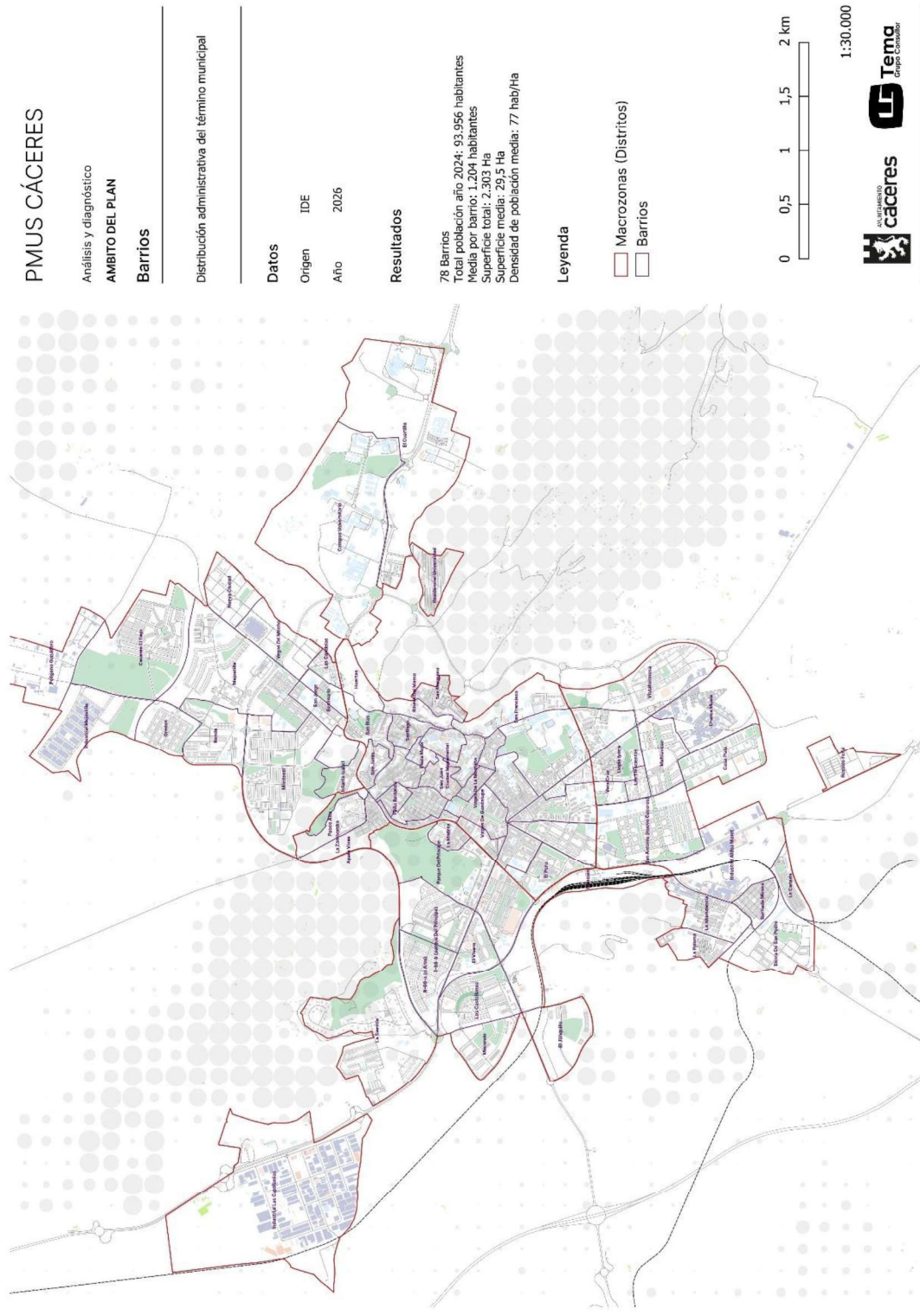


Fig 9. Barrios de Cáceres. Fuente: Elaboración propia



0.3.4. Zonificación para el análisis de la movilidad

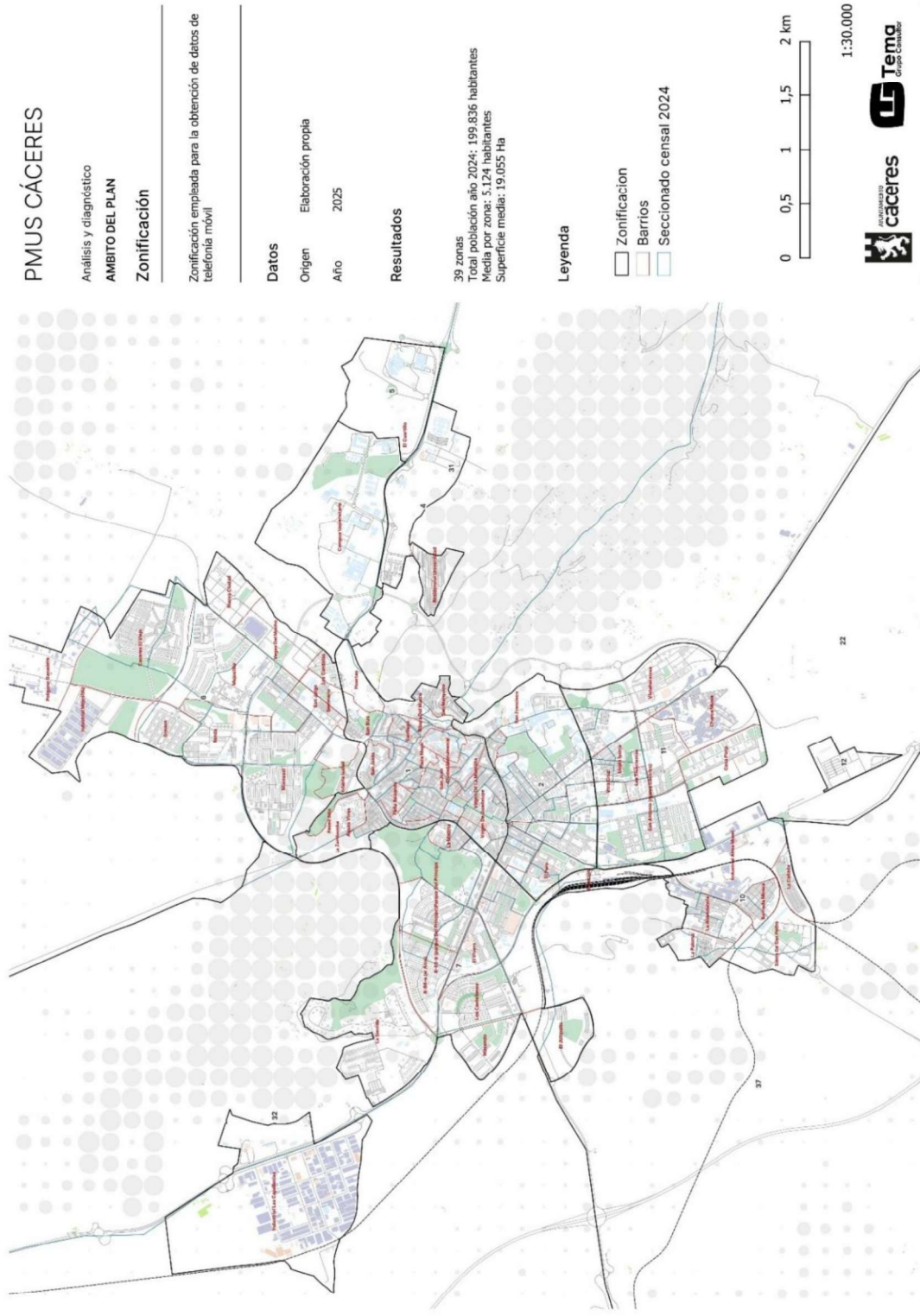
Para el análisis detallado de la movilidad y la obtención de matrices origen-destino a partir de datos de telefonía móvil, se ha definido una zonificación más desagregada.

Esta zonificación se ha diseñado teniendo en cuenta:

- La estructura urbana de la ciudad
- La distribución de la población y los principales focos generadores y atractores de viajes
- La red viaria y de transporte público
- Las limitaciones asociadas a la tecnología de obtención de datos (grid de telefonía móvil)

En total, se han definido 39 zonas, que constituyen la base para el análisis de los desplazamientos y la construcción de las matrices de movilidad.

Fig 10. Zonificación telefonía móvil. Fuente: Elaboración propia



1. Análisis de la situación actual

1.1. Análisis socioeconómico, territorial y urbanístico

1.1.1. Conformación urbana y evolución

Los hábitos y actividades de transporte y movilidad en una ciudad están directamente relacionadas con la configuración y forma que ha adquirido la ciudad a lo largo de su historia y evolución. El desarrollo de los distintos barrios, la configuración de la trama o la distribución espacial de la población resultan aspectos claves a la hora de entender el modelo de movilidad de una ciudad.

La ciudad de Cáceres se ubica en el centro geográfico de la comunidad autónoma de Extremadura, en el oeste de España. Se sitúa en una zona de transición entre las cuencas del Tajo y del Guadiana, con un territorio predominantemente llano en su entorno. El núcleo histórico, la ciudad Intramuros, se asienta sobre un cerro entre el cordal de la Sierrilla y la Sierra de la Mosca, dos alineaciones de modesta altitud de orientación noroeste-sudeste que enmarcan el paisaje urbano. Por su parte, el río Marco discurre por la zona oriental de la ciudad, atravesando el cordal de sur a norte y contribuyendo al paisaje natural del entorno.

La expansión urbana contemporánea de Cáceres se ha producido de manera intensa y concentrada en un periodo relativamente corto de tiempo, de modo que aproximadamente el 80% del parque edificatorio actual ha sido construido con posterioridad a 1980. Este crecimiento, desarrollado en gran medida sin una estrategia urbanística plenamente coherente y continuada, ha dado lugar a un modelo urbano fragmentado, con un paisaje heterogéneo y la presencia de vacíos e intersticios pendientes de integración. Como consecuencia, se han generado disfunciones espaciales que repercuten en la eficiencia del sistema de movilidad, en la articulación de los espacios de centralidad y en la capacidad de generar economías de escala y cohesión urbana.

Desde el punto de vista de la movilidad, los problemas derivados de este modelo responden en parte a una situación común a muchas ciudades: la difícil convivencia entre un tejido histórico anterior a la motorización masiva y un desarrollo urbano más reciente estructurado, de forma más o menos implícita, en torno al vehículo privado. Esta dualidad ha producido desajustes en la organización del viario y en la accesibilidad entre distintos sectores de la ciudad.

En términos de accesibilidad motorizada, las limitaciones son tanto físicas como estructurales. Por un lado, el espacio construido heredado y la topografía condicionan los trazados y reducen la capacidad de adaptación del viario. Por otro, la presencia de barreras lineales, como cursos fluviales, infraestructuras ferroviarias o grandes vías de circunvalación, obliga a concentrar los desplazamientos en puntos de paso específicos, algunos de ellos próximos a su límite de capacidad o diseñados para velocidades elevadas.

Ejemplo de ello es el acceso al campus universitario, que requiere atravesar la Ribera del Marco mediante el estrecho y saturado puente de Fuente Rocha o utilizar vías de carácter más rápido y menos

adecuadas para determinados usuarios. De igual modo, la conexión con el sector norte de la ciudad implica cruzar la Ronda Norte a través de glorietas de tránsito complejo, si bien existen dos pasos a distinto nivel que mejoran parcialmente esta situación. Asimismo, la N-630 constituye una barrera significativa hacia la estación y el barrio de Aldea Moret, obligando a realizar los cruces mediante pasarelas peatonales elevadas o glorietas de difícil permeabilidad.

La ciudad de Cáceres se encuentra a una altitud de aproximadamente **459 metros sobre el nivel del mar**, aunque el terreno municipal presenta variaciones topográficas, con cotas más bajas y suaves elevaciones en su entorno que forman parte de la penillanura de Extremadura y pequeñas colinas alrededor del casco histórico.

El relieve es uno de los condicionantes físicos más determinantes para la movilidad urbana, ya que la topografía incide directamente sobre la accesibilidad peatonal y ciclista y la distribución de las redes de transporte público. Las pendientes pronunciadas actúan como barreras funcionales que desincentivan los desplazamientos activos y penalizan especialmente a los sectores de población con menor movilidad, reduciendo el área de influencia efectiva de equipamientos y paradas de transporte.

En el caso de Cáceres, cuya orografía presenta cerros, vaguadas y diferencias de cota significativas entre barrios, este indicador adquiere especial relevancia para planificar una red de movilidad sostenible e inclusiva, e identificar los entornos que requieren intervenciones específicas para garantizar una accesibilidad equitativa al conjunto de la ciudad.

El análisis topográfico se ha realizado mediante estudio de las pendientes del territorio a partir del modelo digital del terreno con una granularidad de 25 m². El resultado de la visualización se corresponde con las proporciones de superficie que presentan una pendiente igual o superior a un 10% de inclinación. De esta manera se puede obtener una visualización sintética de las características morfológicas del territorio.

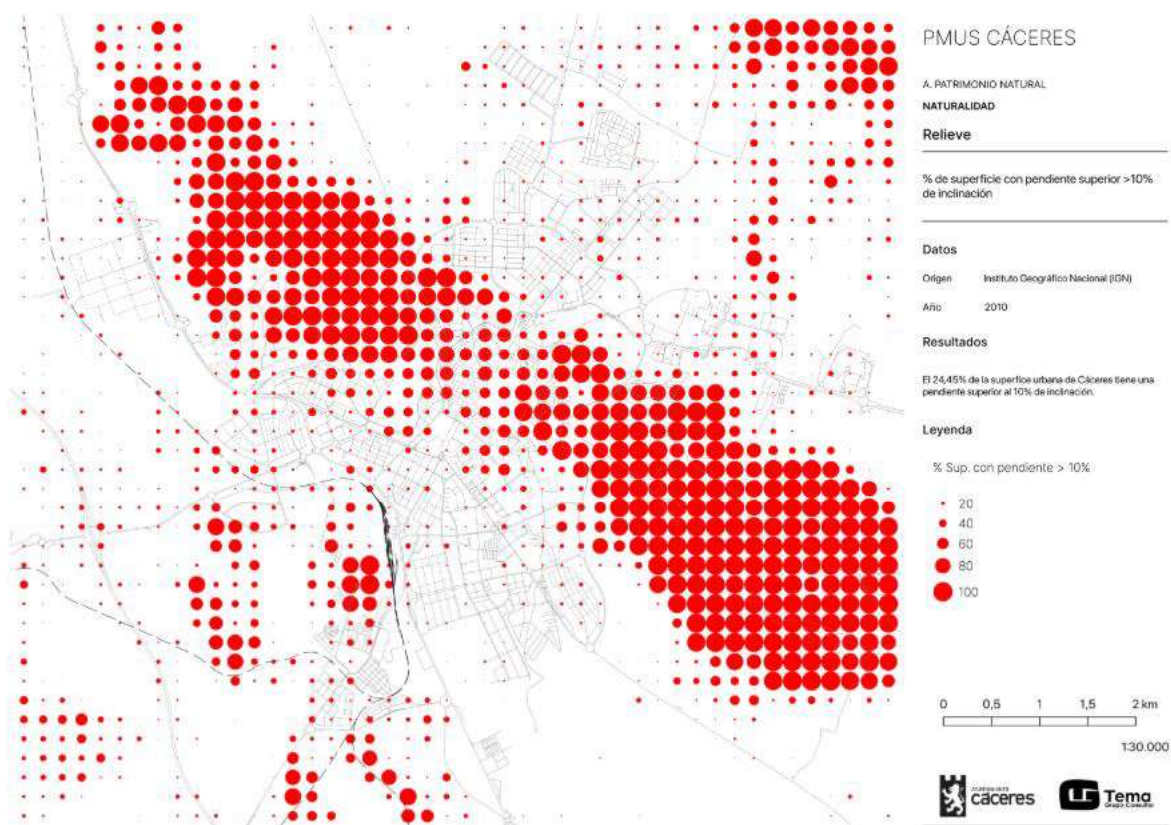


Fig 11. Relieve. Fuente: Elaboración propia

De esta manera, podemos observar cómo el casco histórico de Cáceres se encuentra en una vaguada entre dos sierras, la Sierra de la Mosca y la Sierrilla, que recorren el municipio de noroeste a sureste. La ciudad se origina en la zona defendible, es decir el punto bajo accesible entre las dos sierras, y ya a partir de la segunda mitad del s. XX se expande perpendicularmente a la formación montañosa en dirección noreste y suroeste, aprovechando las condiciones más favorables del terreno, circunstancias que se observan con claridad en la cartografía aportada.

En el análisis de la misma información agregada por barrios, el porcentaje de superficie con pendientes superiores al 10 % refleja contrastes acusados en la complejidad topográfica del término urbano. Los valores más altos se registran en La Zambomba (por encima del 80 %), seguida de El Junquillo, San Marquino, Llopis Ivorra, Aguas Vivas y Ribera del Marco, todos ellos con proporciones muy elevadas. También presentan valores altos Peña Redonda, Ciudad Monumental, Paseo Alto y Margallo, lo que indica una presencia significativa de laderas, bordes topográficos o relieves abruptos.

En un nivel intermedio se sitúan barrios como Hernández Pacheco, San Blas, El Rodeo, La Cañada, Parque del Príncipe, Montesol o Infanta Isabel, con porcentajes apreciables pero más compatibles con una urbanización relativamente adaptada al terreno.

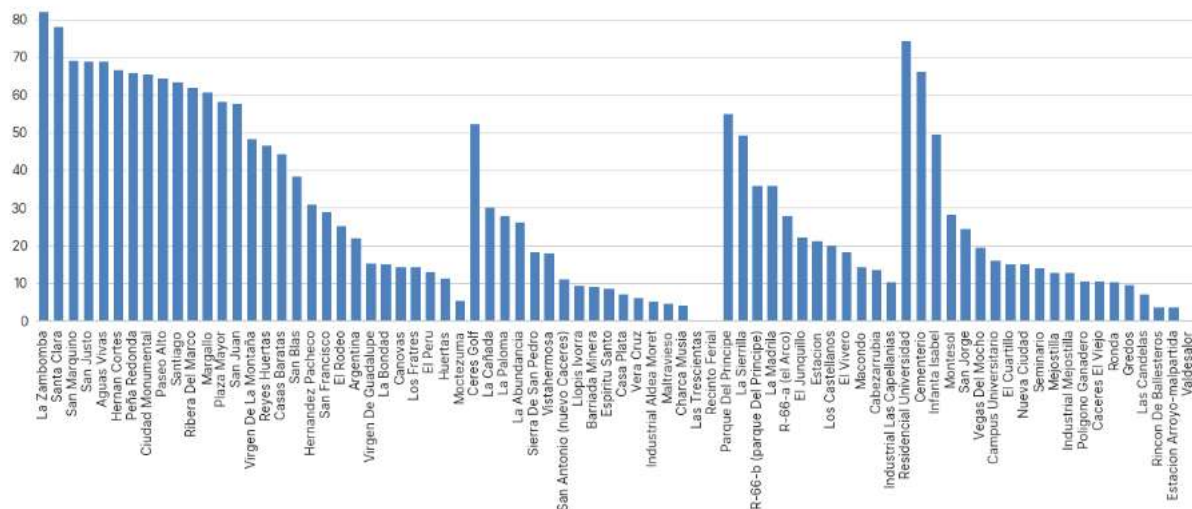


Fig 12. Pendientes por barrio. Fuente: Elaboración propia

En el extremo inferior aparecen barrios con muy poca superficie en pendiente, como las pedanías de Valdesalor, Estación Arroyo-Malpartida, o Rincón de Ballesteros, donde predominan rasgos topográficos llanos o suavemente ondulados.

En conjunto, el patrón evidencia una ciudad con sectores claramente condicionados por el relieve, especialmente en áreas históricas, bordes y laderas, frente a otros ámbitos más favorables para la accesibilidad, la continuidad urbana y la movilidad cotidiana.

La estructura urbana de Cáceres se caracteriza por un claro predominio del uso residencial, que constituye el principal generador de desplazamientos cotidianos dentro del municipio. El desarrollo urbano reciente ha seguido un modelo de expansión hacia los sectores norte, oeste y sur del núcleo principal, condicionado por elementos territoriales y ambientales como la Sierra de la Mosca, los espacios naturales protegidos del entorno y las principales infraestructuras viarias y ferroviarias.

Este crecimiento ha dado lugar a la aparición de áreas residenciales alejadas del centro urbano consolidado, incrementando las distancias entre zonas de residencia, empleo y equipamientos, lo que favorece una elevada dependencia del vehículo privado en los desplazamientos diarios.

El planeamiento urbanístico municipal identifica asimismo la existencia de ámbitos con desarrollo urbano disperso que dificultan la consolidación de una trama urbana continua, circunstancia que incide negativamente en la eficiencia del transporte público y en la viabilidad de los desplazamientos peatonales y ciclistas.

En cuanto a las actividades económicas, los principales focos industriales y terciarios se localizan en áreas periféricas como el entorno del polígono industrial de Las Capellanías, Charca Musia y los corredores de acceso vinculados a la N-630 y la Autovía de la Plata, así como en el sector este asociado a grandes equipamientos supramunicipales como el Hospital Universitario y el campus universitario. Esta distribución funcional genera flujos de movilidad pendular y concentra una parte significativa del tráfico motorizado en los accesos urbanos.

La ciudad de Cáceres presenta una estructura urbana compleja en la que se combinan diferentes tipos de trazado urbano. En ella conviven el trazado irregular propio del casco histórico medieval con

desarrollos urbanos más planificados que han surgido a partir de la expansión de la ciudad durante los siglos XIX y XX. Este proceso ha dado lugar a una ciudad que mantiene un núcleo histórico claramente diferenciado y una periferia urbana formada por barrios residenciales, áreas de actividad económica y nuevos equipamientos.

En la evolución de la planificación urbana de Cáceres se distinguen las siguientes etapas:

- **Casco histórico o ciudad intramuros.**

El origen de la ciudad se encuentra en la actual Ciudad Monumental, situada en una posición estratégica sobre un promontorio que permitía el control del territorio circundante. El asentamiento tiene antecedentes romanos, aunque la configuración urbana más relevante se desarrolló durante la Edad Media. Durante este periodo se consolidó el recinto amurallado y se configuró un tejido urbano caracterizado por calles estrechas y sinuosas, adaptadas a la topografía del terreno y organizadas en torno a plazas y espacios representativos. En este ámbito se concentran numerosos edificios históricos, palacios, iglesias y elementos defensivos que reflejan la importancia política, militar y social que tuvo la ciudad durante diferentes etapas históricas. Este núcleo histórico constituye el elemento originario del desarrollo urbano y ha condicionado la evolución posterior de la ciudad.

- **Expansión extramuros y crecimiento urbano (siglos XIX y XX).**

A partir del siglo XIX la ciudad comenzó a expandirse fuera del recinto amurallado debido al aumento de población y al desarrollo de nuevas actividades administrativas y económicas. Este crecimiento dio lugar a la formación de nuevos barrios en el entorno inmediato del casco histórico y a la consolidación progresiva de una estructura urbana más amplia. Durante el siglo XX el crecimiento urbano se intensificó, generando nuevos desarrollos residenciales y áreas destinadas a actividades productivas y de servicios. Sin embargo, este proceso no siempre se produjo de manera continua, lo que provocó en algunos casos una cierta discontinuidad en el tejido urbano y en la estructura de la ciudad.

- **Periferia urbana y expansión contemporánea.**

En las últimas décadas del siglo XX y principios del XXI la ciudad experimentó un crecimiento más significativo en su periferia. Este desarrollo ha dado lugar a nuevos barrios residenciales, zonas de equipamientos y áreas destinadas a actividades económicas que complementan las funciones del centro urbano. En este proceso se han identificado algunos problemas urbanísticos derivados del crecimiento urbano, como la discontinuidad del tejido urbano, conflictos en la red viaria o la necesidad de mejorar la distribución de equipamientos y espacios libres. Asimismo, el planeamiento urbano ha tratado de responder a estos retos mediante la ordenación del suelo urbano y urbanizable, la mejora de las infraestructuras de comunicación y la ampliación de los espacios públicos y zonas verdes.

Los cambios producidos en la configuración urbana de Cáceres han influido también en la movilidad de la ciudad. El crecimiento progresivo del núcleo urbano y la aparición de nuevos desarrollos periféricos han generado una mayor necesidad de conexión entre las distintas áreas de la ciudad, lo que ha provocado la adaptación de la red viaria y de los sistemas de transporte para facilitar la movilidad entre el centro histórico y las nuevas zonas urbanas.

Por otra parte, Cáceres posee un importante valor histórico y patrimonial. Su Ciudad Monumental fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1986, lo que ha reforzado la necesidad de

proteger su patrimonio histórico y ha incrementado su atractivo turístico. Esta circunstancia condiciona en gran medida la planificación urbana de la ciudad, ya que es necesario compatibilizar la conservación del patrimonio con el desarrollo urbano y las necesidades de movilidad y accesibilidad.

1.1.2. Evolución de la población

La evolución demográfica constituye un factor estructural para la planificación de la movilidad urbana, ya que el tamaño, la composición y la tendencia de crecimiento de la población condicionan directamente la demanda de desplazamientos y las necesidades de servicio del sistema de transporte. El análisis se articula en torno a tres indicadores principales —la variación de población entre 2004 y 2024, el índice de envejecimiento y la proporción de población extranjera— que permiten identificar los barrios en contracción o expansión demográfica, los sectores con mayor concentración de población dependiente y los entornos con mayor diversidad y potencial vulnerabilidad en términos de movilidad. Una población envejecida demanda un transporte público más accesible, frecuente y de proximidad, mientras que los barrios en crecimiento requieren anticipar nuevas necesidades de cobertura. Este diagnóstico se complementa con una estimación del crecimiento poblacional en tres escenarios —alto, medio y bajo— que permite orientar la planificación de la movilidad hacia un modelo adaptable y resiliente frente a distintas trayectorias de desarrollo urbano.

Según los datos oficiales del padrón continuo del Instituto Nacional de Estadística, el municipio de Cáceres contaba a 1 de enero de 2025 con 96.651 habitantes, población que ha mantenido una tendencia constante con un crecimiento únicamente del 1,1% estos últimos diez años. Estos habitantes se distribuyen en los 1.750,23 km² de superficie dando lugar a una densidad de población en el municipio de 55,2 Hab/km².

Tabla 2. Densidad de población capitales de provincia de Extremadura.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Año 2025

Ciudad	Población (Hab)	Superficie (km ²)	Densidad de población (Hab/km ²)
Badajoz	150.209	1.440,37	104,28
Cáceres	96.651	1.750,23	55,2
Extremadura	1.053.345	41.635	25,3

Por lo que respecta a la estructura de la población de Cáceres, cabe destacar que es algo mayor el número de mujeres que de hombres, 50.462 (52,2%) frente a 46.225 (47,8%). El número de hombres supera al de mujeres hasta los 29 años, grupo de edad a partir del cual aumenta paulatinamente el porcentaje de mujeres respecto al de hombres.

1.1.3. Empleo y actividad económica

El análisis del empleo y la actividad económica permite evaluar la vitalidad y la equidad del tejido urbano desde una perspectiva socioeconómica. A través de cuatro indicadores complementarios -el desempleo, la mediana de la renta por unidad de consumo, la densidad de actividades y la diversidad de actividades- se puede obtener una lectura integrada de las condiciones económicas de la población y de la capacidad del tejido urbano para generar oportunidades y autosuficiencia.

Desde la perspectiva de la movilidad, este conjunto de indicadores resulta especialmente relevante, ya que la distribución espacial de la actividad económica y los niveles de renta condicionan directamente tanto la demanda de desplazamientos como la capacidad de la población para acceder a los distintos modos de transporte disponibles.

1.1.3.1. Empleo

El estudio de los datos de desempleo en un determinado contexto nos aporta información sobre los potenciales sectores vulnerables de la población, y desde el punto de vista de la movilidad, de aquellos entornos en los que es necesario un refuerzo de la apuesta por los servicios públicos y de inclusión.

La situación de desempleo limita directamente la capacidad económica de las personas para acceder a medios de transporte privado, haciendo de la movilidad activa y el transporte público no solo una opción sostenible, sino una necesidad básica. Los barrios con mayor concentración de desempleo son, por tanto, aquellos donde la calidad, frecuencia y accesibilidad económica de los servicios de transporte colectivo adquieren un carácter más prioritario, al constituir para sus residentes la principal vía de acceso al empleo, la formación y los servicios esenciales.

De la observación de la cartografía de análisis geoespacial se demuestra que el ámbito urbano con un mayor índice de desempleo se corresponde con los barrios situados segregados del continuo urbanos por la vía férrea, que de por sí arrastran problemas históricos de conectividad con el resto de la ciudad de Cáceres.

También se detectan proporciones significativas de desempleo en la zona al norte de la Ciudad Monumental, y en los primeros desarrollos urbanos de extensión, también al norte de esta.

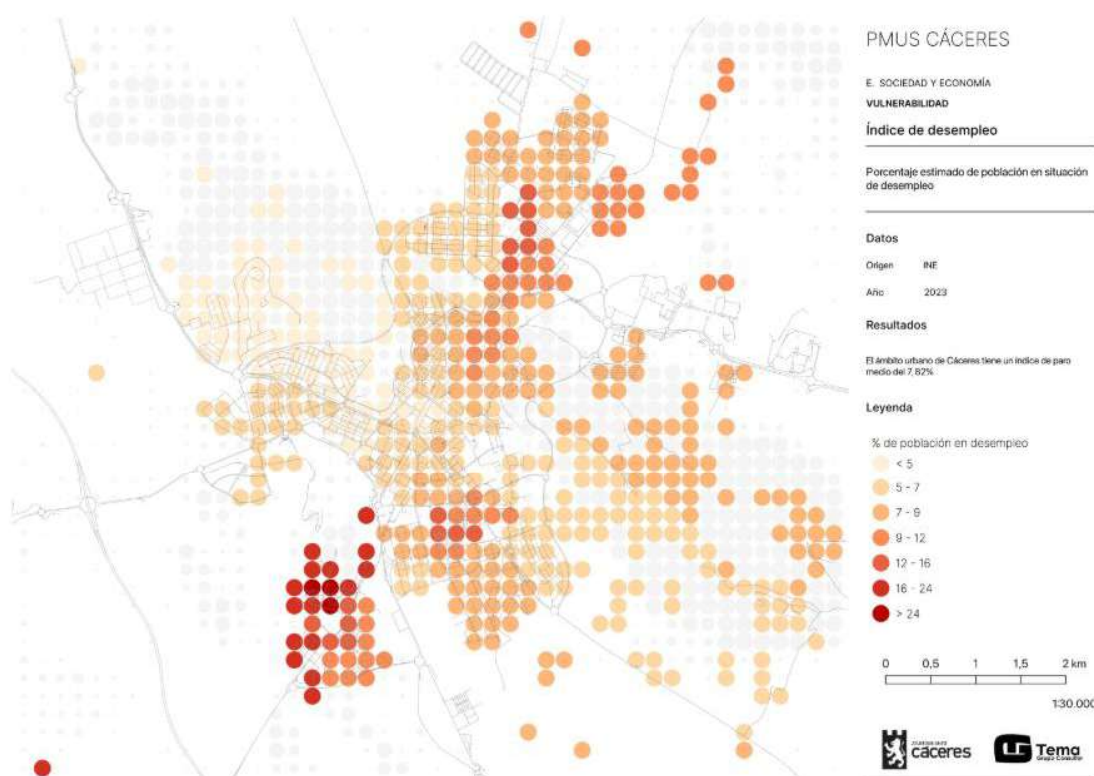


Fig 13. Índice de desempleo. Fuente: Elaboración propia

El análisis de esta misma información agregada por las divisiones administrativas urbanas nos muestra concentraciones más elevadas en determinados ámbitos periféricos o vulnerables. Los valores más altos se registran en La Paloma (24,28 %), Estación Arroyo-Malpartida (21,41 %), Sierra de San Pedro (20,22 %) y La Abundancia (18,79 %). También destacan Estación (14,81 %) y, ya en un segundo escalón, Las Trescientas, Vera Cruz o Barriada Minera, todos por encima del 12 %.

En un nivel intermedio se sitúa un grupo amplio de barrios con valores en torno a la media, entre el 6 % y el 11 %, como Santiago, Plaza Mayor, Ciudad Monumental, Margallo, San Juan o Hernán Cortés, lo que refleja situaciones más moderadas, pero todavía significativas.

En el extremo inferior aparecen barrios con menor incidencia del desempleo, como R-66-a (el Arco) (3,89 %), La Sierrilla e Industrial Las Capellanías (3,82 %), R-66-b (parque del Príncipe) (4,12 %) o Cabezarrubia (4,19 %).

La media entre barrios se sitúa en 8,66 % y la mediana en 7,73 %. En conjunto, el patrón refleja fuertes contrastes territoriales y sugiere una relación entre desempleo, vulnerabilidad urbana y localización periférica de determinados barrios.

1.1.3.2. Renta mediana por unidad de consumo

La información sobre la capacidad económica de la unidad de consumo nos permite mapificar el nivel de renta de la población para conocer su distribución y contrastes territoriales, y de esta manera poder diagnosticar las desigualdades sociales que se expresan en el espacio urbano.

Desde la perspectiva de la movilidad y de cara a la planificación, este análisis resulta clave para identificar posibles situaciones de desventaja en el acceso al empleo, los equipamientos, los servicios básicos y las oportunidades urbanas, así como para reconocer diferencias en la dependencia del vehículo privado, la asequibilidad del transporte y la calidad de las alternativas peatonales, ciclistas o de transporte público. Todo ello permite orientar medidas de movilidad más equitativas, priorizando la accesibilidad cotidiana y la reducción de brechas territoriales y sociales.

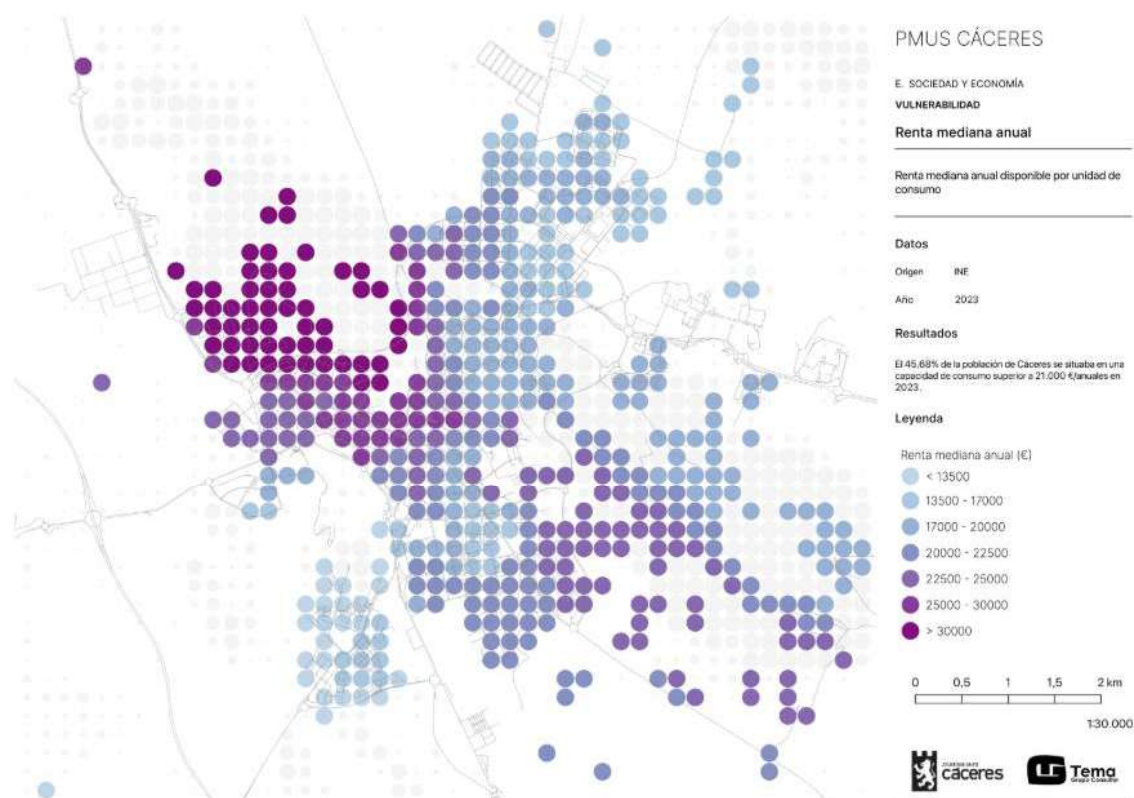


Fig 14. Renta media anual. Fuente: Elaboración propia

La visualización de los datos a nivel territorial nos explica cómo las mayores rentas medianas por unidad de consumo se encuentran en el sector noroeste de la ciudad, con una cierta penetración en el ámbito de la zona oeste de la ciudad más compacta, penetrando hasta al Paseo Cánovas; y en menor medida en los sectores de nuevo crecimiento en la diagonal más periférica del sector sureste.

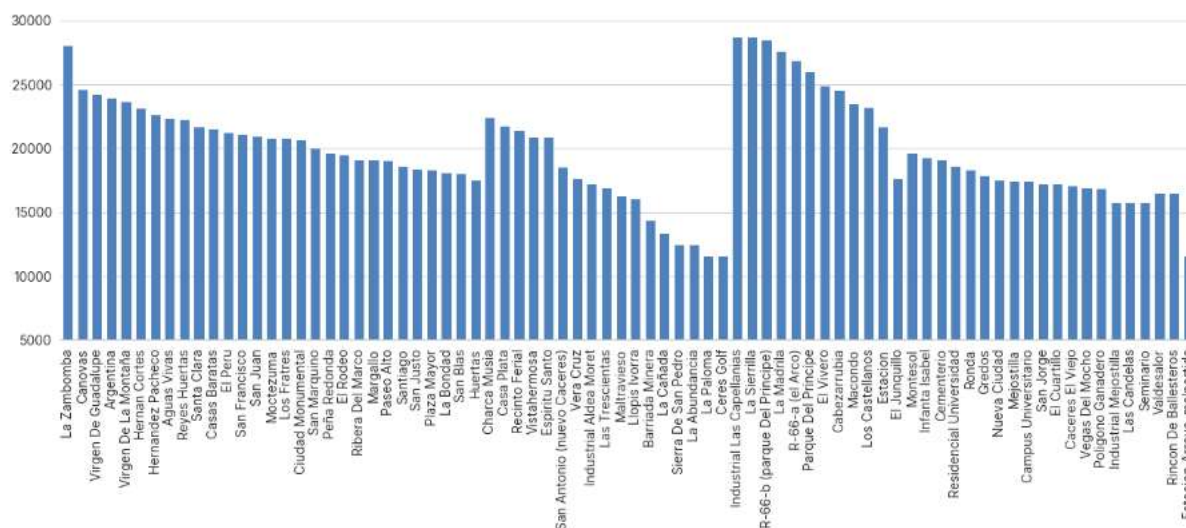


Fig 15. Renta media por barrio. Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere a los datos agregados por barrios, el análisis refleja contrastes socioeconómicos muy marcados en la ciudad. Los valores más altos, por encima de 25.000 €, se concentran en La Sierrilla

(28.700 €), R-66-b (Parque del Príncipe) (28.467 €), La Zambomba (28.000 €), La Madrila (27.550 €), R-66-a (el Arco) (26.833 €) y Parque del Príncipe (25.970 €), configurando el tramo de mayor poder adquisitivo.

En un segundo escalón, por encima de 20.000 €, aparecen barrios como El Vivero, Cánovas, Cabezarrubia, Virgen de Guadalupe, Argentina, Virgen de la Montaña, Macondo, Los Castellanos o Hernán Cortés, que reflejan niveles de renta medios-altos y una posición comparativamente favorable dentro del conjunto urbano.

En el extremo inferior se sitúan los barrios con menor capacidad económica, como Estación Arroyo-Malpartida y La Paloma (11.550 €), Sierra de San Pedro, La Abundancia, La Cañada o Barriada Minera, donde se concentran las situaciones más frágiles.

1.1.3.3. Densidad de Actividades

La densidad de actividades tiene una influencia directa en la capacidad de generar una ciudad dinámica y activa, que garantice un mínimo de actividad durante las diferentes franjas horarias del día, creando entornos seguros y habitables a la vez alcanzar un número crítico de actividades que permitan el desarrollo de una diversidad mínima.

Desde la perspectiva de la movilidad, la concentración de actividades en el tejido urbano reduce la longitud y el número de desplazamientos necesarios para satisfacer las necesidades cotidianas, haciendo viable la movilidad a pie o en bicicleta como modo principal de transporte. Un tejido rico en actividades diversas y distribuidas favorece además la multimodalidad y desincentiva el uso del vehículo privado, al situar en el entorno próximo los destinos más frecuentes: comercio, servicios, trabajo y ocio. La densidad de actividades es, en este sentido, un indicador directo de la autosuficiencia urbana de un barrio y de su potencial para generar una movilidad sostenible de proximidad.

En el plano de análisis territorial se observa claramente cómo la actividad económica se concentra principalmente en el ámbito de la Cruz de los Caídos, Paseo de Cánovas, y en un área más reducida en el entorno de la Plaza Mayor.

Desde estos dos puntos focales, y de manera concéntrica va perdiendo valor hasta la periferia. Cabe reseñar la extensión hacia el oeste de una densidad media desde la Cruz de los Caídos hacia el barrio de Cabezarrubia, así como un sector de concentración en el barrio de San Antonio (Nuevo Cáceres) en su zona centra ligado a la avenida que también distribuye a la franja de equipamientos.

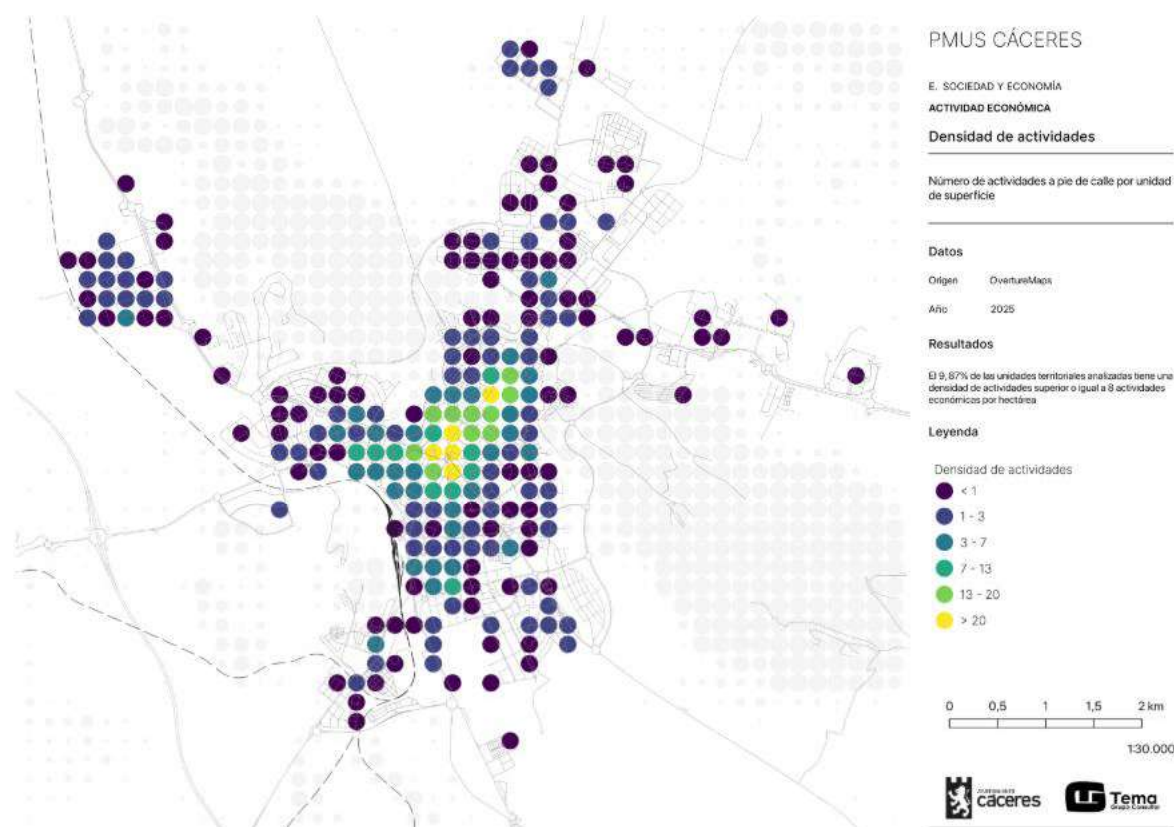


Fig 16. Nº de actividades a pie de calle. Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere al análisis que se ciñe a los límites de los barrios, los datos nos muestran que la densidad de actividades presenta una distribución muy concentrada, con un claro predominio de unos pocos barrios centrales y comerciales. Sobresale Plaza Mayor (23,89 act/ha), seguida de San Juan (20,88 act/ha), Cánovas (20,80 act/ha), Virgen de la Montaña (19,64 act/ha) y Virgen de Guadalupe (19,48 act/ha). También destacan Argentina (14,11 act/ha) y La Madrila (12,85 act/ha), configurando un núcleo urbano con fuerte concentración de actividad económica y terciaria.

A partir de estos casos, los valores descienden con rapidez. Un segundo grupo de barrios se sitúa aproximadamente entre 4 y 8 act/ha, como Hernán Cortés, Reyes Huertas, Hernández Pacheco, Moctezuma o Santa Clara, lo que indica presencia relevante de actividad, aunque mucho menos intensa que en el centro. La mediana apenas alcanza 0,69 act/ha, frente a una media de 3,08, lo que confirma una fuerte asimetría y concentración espacial.

En el extremo inferior aparecen numerosos barrios con densidades muy bajas o nulas, como Nueva Ciudad, Paseo Alto, Rincón de Ballesteros, asociados a áreas residenciales periféricas, pedanías distantes o barrios en proceso de consolidación.

En conjunto, el patrón refleja una ciudad donde la actividad se concentra claramente en el centro urbano y ejes consolidados.

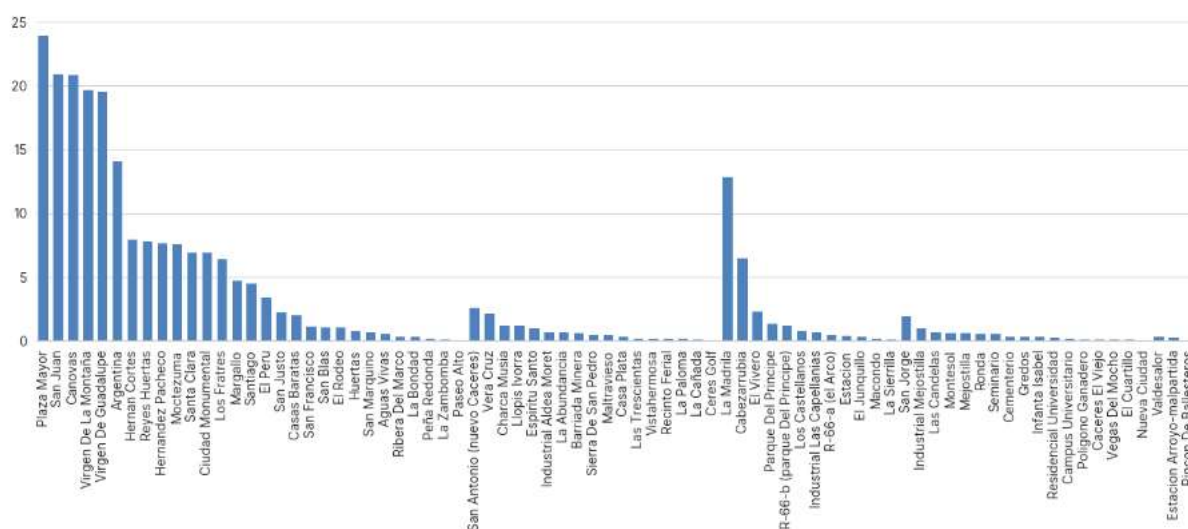


Fig 17. Densidad de Actividades por barrio. Fuente: Elaboración propia

1.1.3.4. Diversidad de Actividades

La diversidad de actividades está íntimamente asociada con la densidad de actividades, y contribuye a generar las condiciones necesarias para conseguir una ciudad compleja, no especializada, en la que se mezclen las diferentes funciones y usos urbanos compatibles, aumentando la probabilidad de contacto, relación, intercambio y comunicación entre diferentes actores del sistema urbano.

Desde la perspectiva de la movilidad, la mezcla de usos es uno de los factores más eficaces para reducir la necesidad de desplazamiento motorizado: cuando residencia, trabajo, comercio, equipamientos y ocio coexisten en un mismo entorno, los trayectos cotidianos se acortan y pueden resolverse caminando o en bicicleta.

Frente a la ciudad zonificada y especializada, que obliga a desplazamientos largos y frecuentes entre áreas monofuncionales, la diversidad de actividades genera una estructura urbana donde la proximidad es la norma, convirtiendo la movilidad sostenible en la opción más natural y eficiente para la mayoría de los desplazamientos cotidianos.

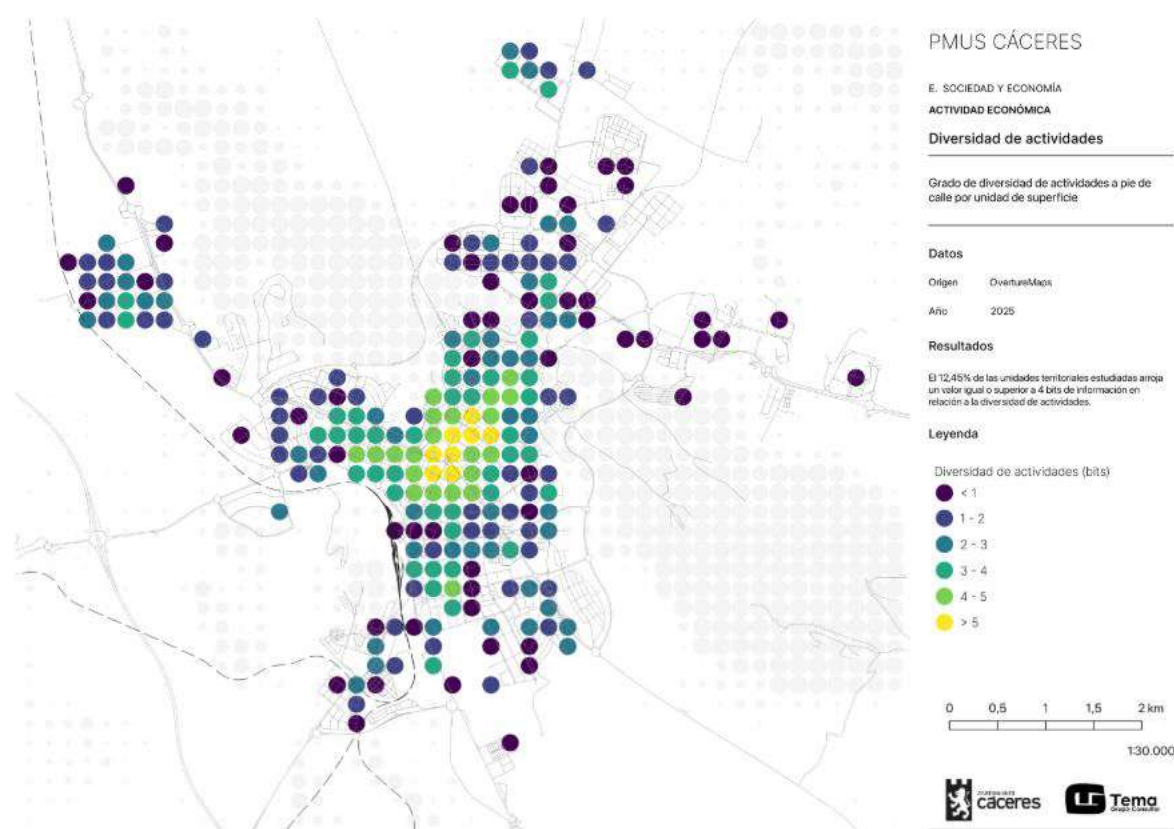


Fig 18. Diversidad de actividades a pie de calle. Fuente: Elaboración propia

El mapa por malla de 200 x 200 m refuerza esta lectura: los máximos se concentran en el centro urbano, más concretamente en torno al Paseo Cánovas y su conexión con el Centro Histórico, y sus bordes inmediatos, formando un continuo de alta diversidad, mientras que hacia la periferia predominan celdas con valores bajos, más asociadas a tejidos monofuncionales o especializados. En conjunto, el patrón muestra una ciudad donde la mayor complejidad y mezcla de usos se localiza en el núcleo central, disminuyendo progresivamente hacia los bordes urbanos.

En la agregación por barrios, la diversidad de actividades muestra una distribución relativamente amplia, aunque con diferencias claras entre áreas más mixtas y otras muy especializadas o con escasa actividad. Los valores más altos corresponden a Argentina (5,82 bits), Cánovas (5,81 bits), Reyes Huertas (5,69), Cabezarrubia (5,68 bits) y San Antonio (Nuevo Cáceres) (5,67 bits), seguidos por Virgen de la Montaña, Moctezuma, Los Fratres, San Juan y El Perú, todos por encima de 5 bits. Estos barrios combinan una oferta de actividades más variada y equilibrada.

En un nivel intermedio se sitúa un conjunto amplio de barrios entre 3 y 5 bits, lo que indica diversidad funcional apreciable, aunque menos intensa. La mediana se sitúa en torno a 3,52 bits y la media en 3,23, lo que apunta a una distribución bastante extendida, sin una concentración tan extrema como en la densidad de actividades.

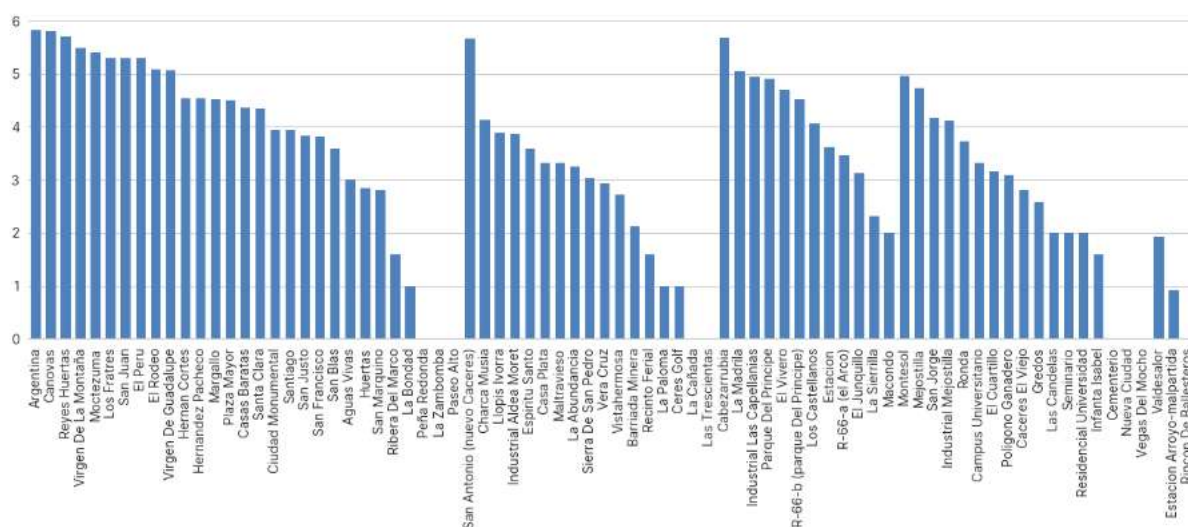


Fig 19. Diversidad de actividades por barrio. Fuente: Elaboración propia.

En el extremo inferior aparecen barrios con valores muy bajos o nulos, como Peña Redonda, Cementerio, La Cañada, Nueva Ciudad, Paseo Alto o Las Trescientas, donde predomina la baja mezcla de usos o la escasa presencia de actividad económica.

En conjunto, el patrón refleja una ciudad con diversidad funcional notable en muchos barrios, pero todavía con contrastes importantes.

1.1.4. Índice de envejecimiento

Se trata de una población un poco más envejecida que la media nacional, pues el 57,9% de la población tiene menos de 50 años (58,3% a nivel nacional). Por grupos de edad, se observa que la población menor de 15 años representa el 13,7% frente al 13,9% nacional y la población mayor de 64 años supone el 19,1% frente al 20% a nivel nacional.

El municipio de Cáceres presenta una estructura demográfica más envejecida que el conjunto de Extremadura, con una base más estrecha, mayor concentración en edades maduras y un mayor predominio femenino en edades avanzadas.



Fig 20. Pirámide de población Cáceres. Año 2022. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Extremadura, aunque también envejecida, muestra una estructura algo más equilibrada y con mayor peso relativo de población joven.

A continuación, se presentan una serie de índices demográficos que analizan de manera más detallada la evolución de la población mirando la pirámide de población:

- **Índice de envejecimiento:** cociente entre la población de 65 y más años y la población menor de 15.
- **Tasa de envejecimiento:** porcentaje de población de 65 y más años respecto a la población total.
- **Tasa de sobre envejecimiento:** porcentaje de población de 80 y más años respecto a la población de 65 años y más.
- **Porcentaje de octogenarios:** porcentaje de población de 80 y más años respecto a la población total.
- **Proporción de activos:** porcentaje de población de 16 a 64 años respecto a la población total.
- **Índice de reemplazo de activos:** cociente entre la población de 15 a 19 años y la población de 60 a 64 años.

Tabla 3. Índices demográficos. Año 2022. Fuente: Elaboración propia

Año	Índice envejecimiento	Tasa envejecimiento	Tasa de sobre envejecimiento	% Octogenarios	Proporción de activos	Índice de reemplazo de activos
2022	1,39	19,10%	28,09%	5,4%	66,07%	0,77

La población presenta un acusado envejecimiento, con un índice de envejecimiento de 1,39 y casi un 19,1% de mayores de 65 años. Más de una cuarta parte de estos supera los 80 años, lo que evidencia un fuerte sobre envejecimiento. La proporción de población activa se sitúa en torno al 66%, pero el índice de reemplazo de 0,77 indica una clara insuficiencia de relevo generacional.

Desde el año 2005 hasta 2012, el municipio de Cáceres presenta un crecimiento continuado de la población, pasando de 89.029 a 95.668 habitantes. A partir de ese momento, la población entra en una fase de estancamiento con ligeras oscilaciones, manteniéndose en torno a los 96.000 habitantes hasta la actualidad, alcanzando en 2025 los 96.651 habitantes.

El índice de envejecimiento nos permite conocer el reparto de la población de diferentes edades, con la finalidad de aumentar la cohesión de los grupos de edades diversas a partir del contacto en un mismo espacio físico además de poder apreciar los cambios derivados del proceso de envejecimiento para poder planificar en consecuencia. Además, desde la perspectiva de la movilidad y el espacio público, nos permite proponer medidas adaptadas a las necesidades específicas de la población en términos de accesibilidad y confort.

A partir de la observación de la representación cartográfica de los datos agregados por unidades territoriales uniformes podemos concluir que solamente las zonas periféricas arrojan datos favorables a una renovación sostenible y sostenida de la población. Mientras, las zonas centrales y más compactas revelan unos índices altos de dependencia, como son los ámbitos en el entorno de la Cruz de los Caídos.

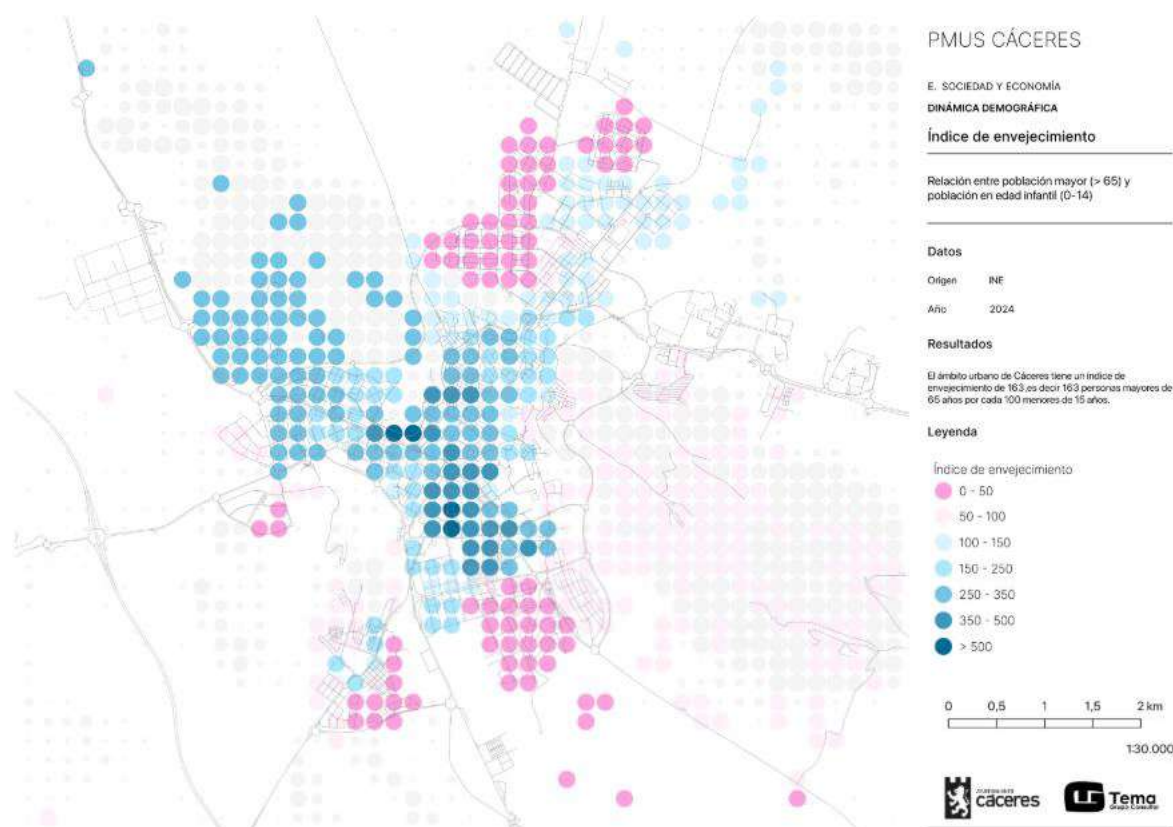


Fig 21. Relación de la población mayor de 65 e infantil. Fuente: Elaboración propia

El estudio de esta misma información agregada por barrios presenta contrastes marcados entre tejidos envejecidos y áreas de población más joven. Los valores más altos se registran en Moctezuma (492,76), Parque del Príncipe (467,68), Vera Cruz (450,06), Los Frates (437,51) y Las Trescientas (421,57), seguidos por La Bondad, Reyes Huertas o Casas Baratas. Estos datos reflejan una fuerte presencia de población mayor en barrios consolidados y maduros.

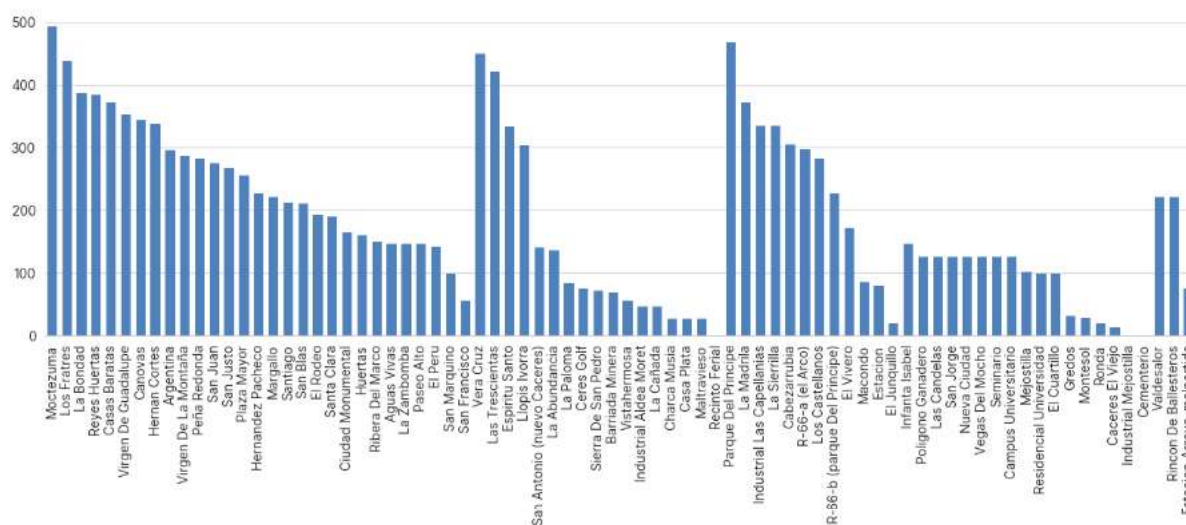


Fig 22. Índice de envejecimiento por barrios. Fuente: Elaboración propia

En el extremo opuesto aparecen barrios con índices muy bajos, como Cáceres el Viejo (13,99), El Junquillo (19,31), Ronda (19,51), Casa Plata (26,63) o Montesol (28,32), asociados en general a áreas de expansión reciente o con mayor presencia de población joven y familias.

La media entre barrios se sitúa en 193,10, mientras que la mediana es de 149,88, lo que indica una distribución sesgada por varios barrios con valores especialmente altos.

En conjunto, el patrón muestra una ciudad donde el envejecimiento se concentra sobre todo en barrios tradicionales, mientras que los nuevos desarrollos presentan estructuras demográficas comparativamente más jóvenes.

1.1.5. Población Extranjera

El estudio del peso de la población extranjera en un determinado contexto urbano nos permite un acercamiento adicional a las dinámicas demográficas con la finalidad de aumentar la cohesión de los grupos de procedencias diversas a partir del contacto en un mismo espacio físico. Desde la perspectiva de la movilidad, este análisis resulta especialmente relevante porque puede poner de manifiesto necesidades específicas de accesibilidad, conectividad y uso del transporte cotidiano vinculadas a pautas residenciales, laborales, comerciales y de acceso a servicios.

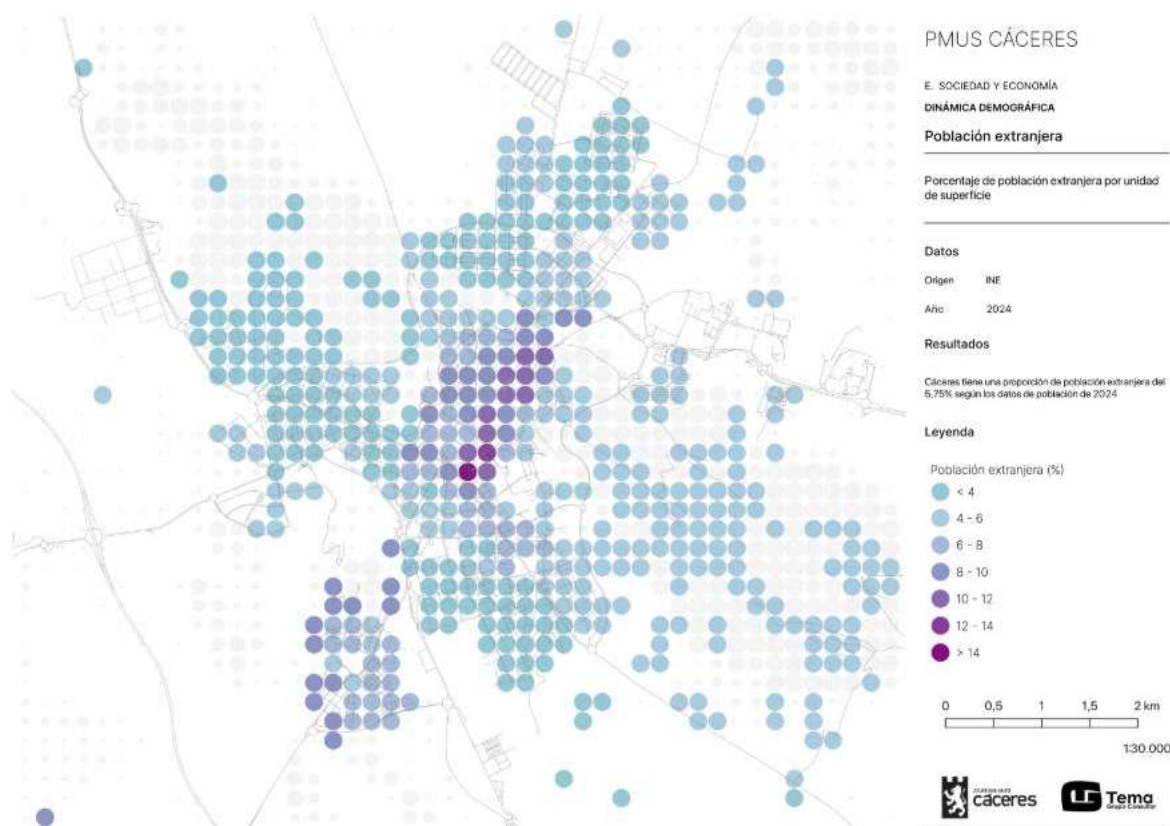


Fig 23. Porcentaje de población extranjera por unidad de superficie. Fuente: Elaboración propia

La cartografía analítica nos muestra como la población extranjera se concentra en el flanco este de los ámbitos más compactos de la ciudad. Y más significativamente, siguiendo esta línea, a la derecha del ámbito de la Cruz de los Caídos. Al sur de la estación, en el entorno de Aldea Moret también se detecta la presencia de población migrante, aunque con valores más tenues que los anteriores.

La lectura de la misma información agregada a nivel de barrios nos muestra que el peso de la población extranjera presenta una mayor concentración en áreas centrales y tejidos urbanos consolidados. Los valores más altos se registran en Reyes Huertas (14,44 %), Plaza Mayor (11,56 %), Santiago (11,05 %) y Ciudad Monumental (10,21 %), seguidos de San Juan, Santa Clara, Virgen de la Montaña, Huertas, Margallo y Ribera del Marco, todos ellos en torno o por encima del 9 %. Este patrón sugiere una mayor presencia de diversidad de origen en barrios céntricos, mixtos y con mayor intensidad urbana.

En un nivel intermedio se sitúa un grupo amplio de barrios con valores próximos a la media, como San Blas, Casas Baratas, Hernán Cortés, Moctezuma, El Rodeo o Centro, donde la presencia de población extranjera es significativa, aunque menos intensa.

En el extremo inferior aparecen barrios con porcentajes reducidos, como Vera Cruz (2,06 %), Cáceres el Viejo (2,60 %), Parque del Príncipe (2,61 %) o Valdesalor (2,64 %). La media entre barrios se sitúa en 6,02 % y la mediana en 5,31 %. En conjunto, el patrón refleja una concentración algo mayor de población extranjera en los barrios centrales y tradicionales.

1.1.6. Evolución de la población

Por otro lado, al comparar la evolución demográfica de la ciudad de Cáceres con la de la provincia de Cáceres y el conjunto de Extremadura, se observa una clara tendencia de decrecimiento poblacional en ambos ámbitos. Esta situación se explica, en gran medida, por factores como el envejecimiento demográfico, la baja natalidad y la falta de oportunidades laborales, que favorecen la salida de población hacia otros territorios en busca de mejores condiciones económicas y profesionales.

Tabla 4. Evolución de la población Cáceres, Cáceres provincia y Extremadura. Año: 2005-2025.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Año	Población Cáceres	%Variación Población anual	Población provincia Cáceres	%Variación Población anual	Población Extremadura	%Variación Población anual
2005	89.029	-1,3%	412.580	-0,1%	1.070.094	-0,5%
2006	90.218	-0,6%	412.899	0,3%	1.074.930	-0,6%
2007	90.802	-1,5%	411.531	-0,2%	1.081.875	-0,7%
2008	92.187	-1,0%	412.498	-0,3%	1.089.650	-0,5%
2009	93.131	-1,1%	413.633	-0,4%	1.094.691	-0,4%
2010	94.179	-0,9%	415.083	-0,1%	1.099.605	-0,2%
2011	95.026	-0,7%	415.446	0,4%	1.102.300	-0,2%
2012	95.668	-0,3%	413.597	0,8%	1.104.343	0,3%
2013	95.925	0,1%	410.275	0,4%	1.100.968	0,4%
2014	95.855	0,2%	408.703	0,6%	1.096.421	0,4%
2015	95.617	-0,2%	406.267	0,6%	1.091.623	0,6%
2016	95.814	-0,1%	403.665	0,9%	1.084.969	0,7%
2017	95.917	-0,2%	400.036	0,9%	1.077.506	0,7%

Año	Población Cáceres	%Variación Población anual	Población provincia Cáceres	%Variación Población anual	Población Extremadura	%Variación Población anual
2018	96.068	-0,1%	396.487	0,6%	1.070.453	0,5%
2019	96.126	-0,1%	394.151	0,6%	1.065.424	0,3%
2020	96.255	0,9%	391.850	0,6%	1.061.979	0,4%
2021	95.418	0,0%	389.558	0,4%	1.057.999	0,4%
2022	95.456	-0,8%	387.805	0,1%	1.053.317	-0,1%
2023	96.215	-0,2%	387.434	-0,1%	1.054.306	0,0%
2024	96.441	-0,2%	387.820	0,0%	1.054.681	0,1%
2025	96.651	-	387.752	-	1.053.345	-

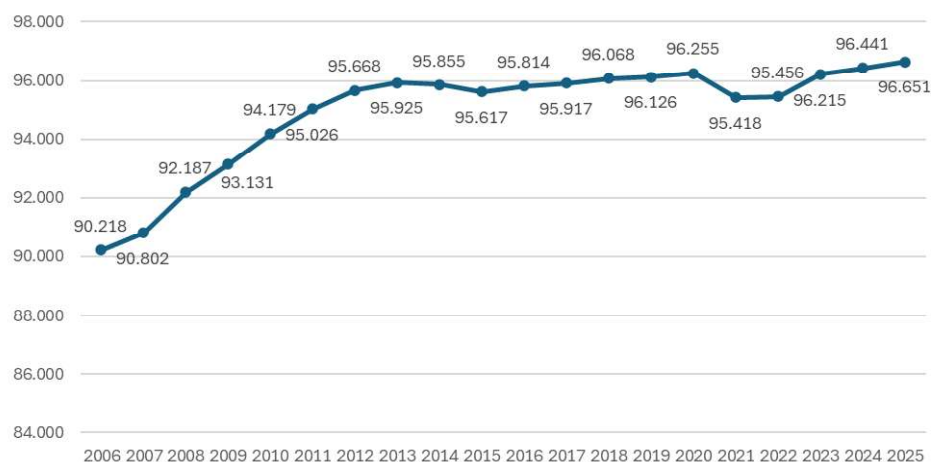


Fig 24. Evolución de la población Cáceres. Año: 2005-2025. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

El crecimiento acumulado de la población en la ciudad de Cáceres en los últimos 20 años ha sido del 8,56%, lo que refleja un aumento moderado pero sostenido. Si se analiza la evolución en los últimos 15 años, el crecimiento acumulado se reduce al 2,63%, mostrando una clara desaceleración del ritmo de crecimiento. En los últimos 10 años, el incremento ha sido únicamente del 1,08%, mientras que en el periodo 2020–2025 el crecimiento acumulado ha sido de tan solo 0,41%, lo que pone de manifiesto una situación de práctica estabilidad demográfica.

Tabla 5. Tasa media de crecimiento acumulado. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Del año	Al año	Tasa media de crecimiento acumulado		
		Municipio de Cáceres	Provincia de Cáceres	Extremadura
2005	2025	8,56%	-6,02%	-1,57%
2010	2025	2,63%	-6,58%	- 4,21%
2015	2025	1,08%	-4,56%	-3,51%
2020	2025	0,41%	-1,05%	-0,81%
2025	2025			

Si se amplía el análisis al ámbito provincial y autonómico, se observa una evolución claramente regresiva. La provincia de Cáceres ha perdido un 6,02% de su población en los últimos 20 años, con un descenso del 4,56% en la última década y del 1,05% en los últimos cinco años. Por su parte,

Extremadura también presenta una tendencia negativa, con una pérdida acumulada del 1,57% desde 2005 y del 3,51% en el periodo 2015–2025, confirmando una dinámica de retroceso demográfico a escala regional.

En la siguiente figura se puede observar la evolución de la población en la ciudad de Cáceres, la provincia de Cáceres y la Comunidad Autónoma de Extremadura durante los últimos veinte años.

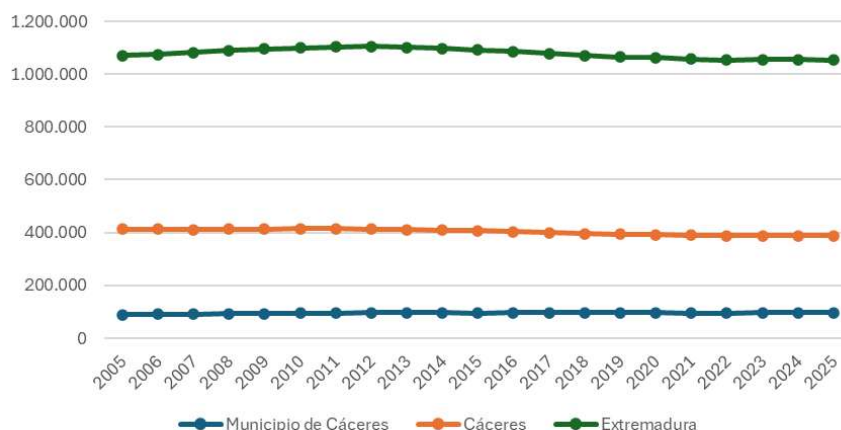


Fig 25. Evolución de la población del municipio de Cáceres, provincia de Cáceres y CCAA de Extremadura.
Año: 2005-2025. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

La variación de población en las últimas dos décadas nos ofrece una noción de las tendencias demográficas de la ciudad. Además, el estudio de esta información geolocalizada nos permite diferencias entre zonas de crecimiento o recesión poblacional, al tiempo que el cruce con otros indicadores inferir potenciales causas para poder proponer soluciones.

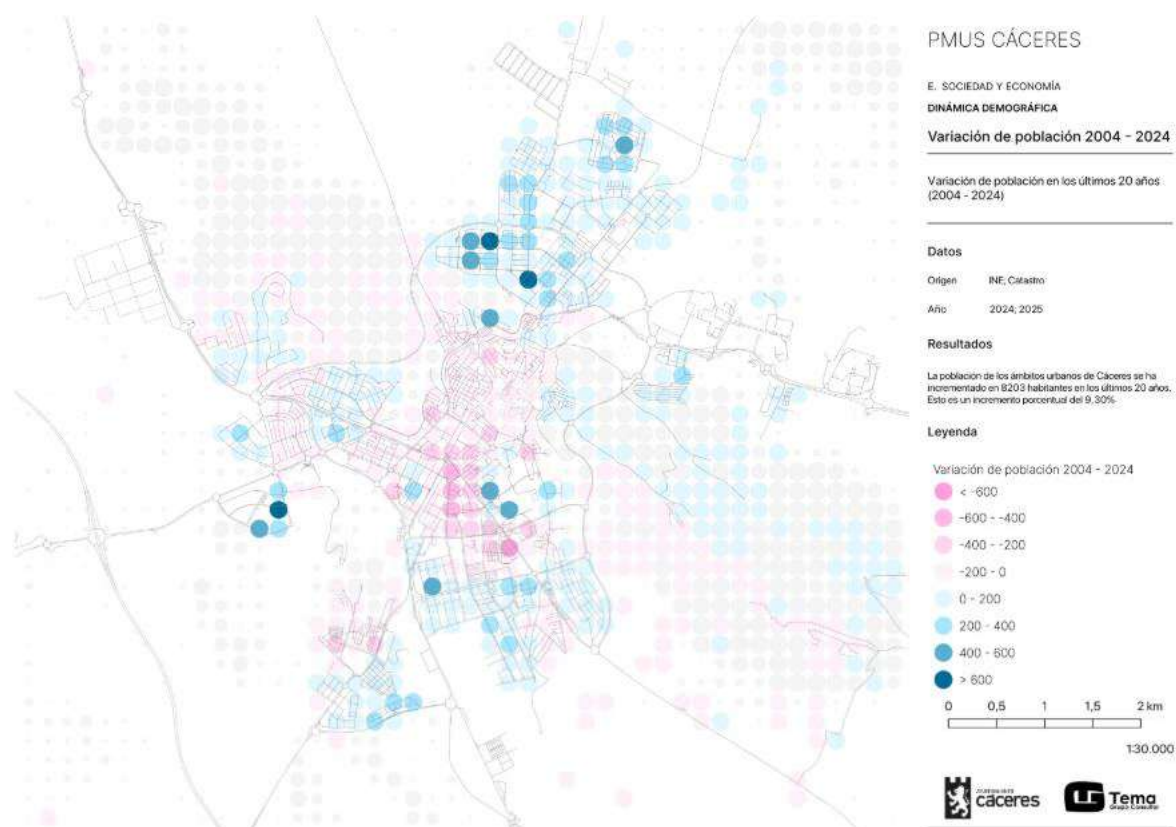


Fig 26. Variación de la población 2004-2024. Fuente: Elaboración propia

La observación de la cartografía nos muestra cómo se ha producido una pérdida evidente de población en las zonas centrales y más compactas de la ciudad, en beneficio de la periferia. La situación de pérdida de población afecta incluso a algunos barrios periféricos como La Abundancia y La Paloma o Los Castellanos.

La variación agregada de población por barrios muestra un comportamiento muy desigual, con crecimientos muy intensos en algunos ámbitos y pérdidas acusadas en otros. Destaca de forma muy clara Montesol, con el mayor incremento, seguida a distancia por Cáceres el Viejo, Ronda e Infanta Isabel, además de otros barrios como Macondo, Casa Plata, La Cañada o Mejostilla, que también registran saldos positivos relevantes. Este patrón apunta a una fuerte concentración del crecimiento reciente en áreas de expansión urbana y en barrios de desarrollo más reciente.

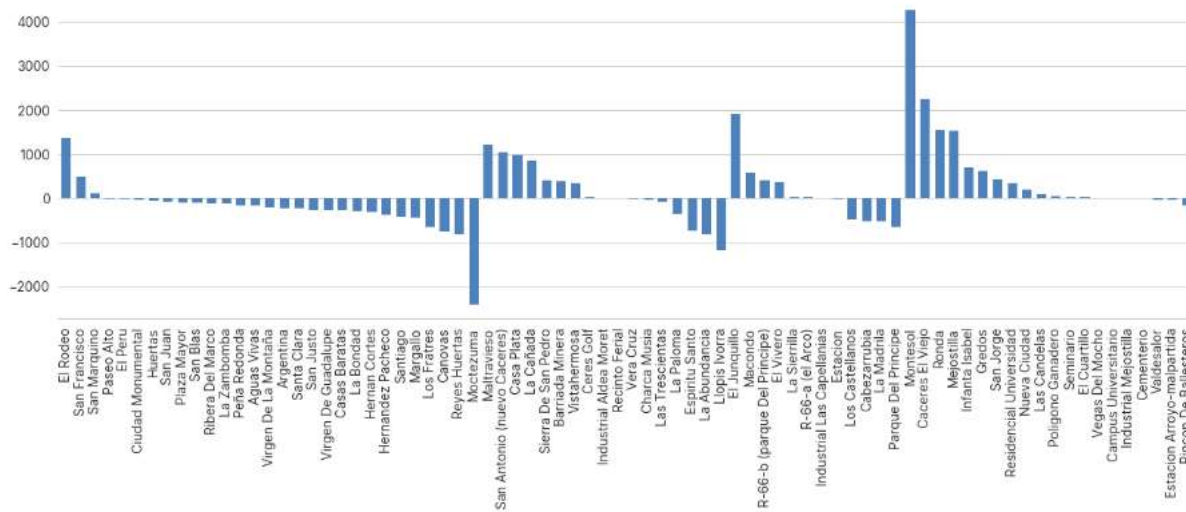


Fig 27. Variación de población por barrios. Fuente: Elaboración propia

En cambio, varios barrios consolidados presentan descensos significativos. Sobresalen Moctezuma - con la mayor pérdida- Reyes Huertas, Cánovas y Los Fratres en el distrito Centro, así como Llopis Ivorra y La Abundancia en el distrito Sur, junto a otros barrios tradicionales que muestran retrocesos moderados. Esto sugiere procesos de envejecimiento, menor renovación residencial o desplazamiento del crecimiento hacia la periferia.

En conjunto, el patrón refleja una ciudad donde el crecimiento demográfico reciente se desplaza hacia nuevos desarrollos y sectores periféricos, mientras que parte de los tejidos más consolidados o maduros tienden al estancamiento o la pérdida de población.

1.1.7. Distribución de la población

En cuanto a la distribución de la población por macrozonas, el área con mayor población es Centro, con el 41,0% del total (38.351 habitantes). Le siguen las macrozonas Sur y Norte, con el 21,3% (19.858 habitantes) y el 21,0% (19.592 habitantes) respectivamente, y en menor medida Oeste, que concentra el 16,6% (15.492 habitantes). Por último, las pedanías representan un peso residual dentro del conjunto, con tan solo el 0,2% (152 habitantes).

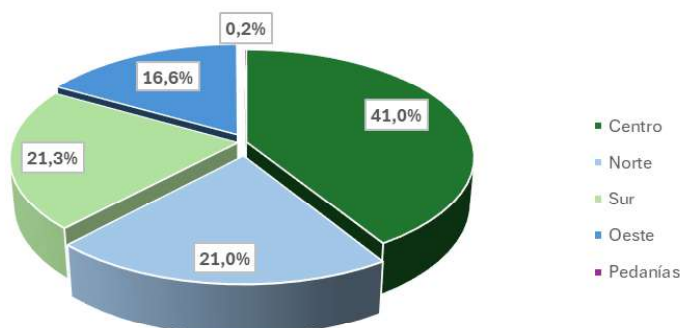


Fig 28. Población por macrozonas. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Fig 29. Población por macrozonas. Año 2024. Fuente: Elaboración propia

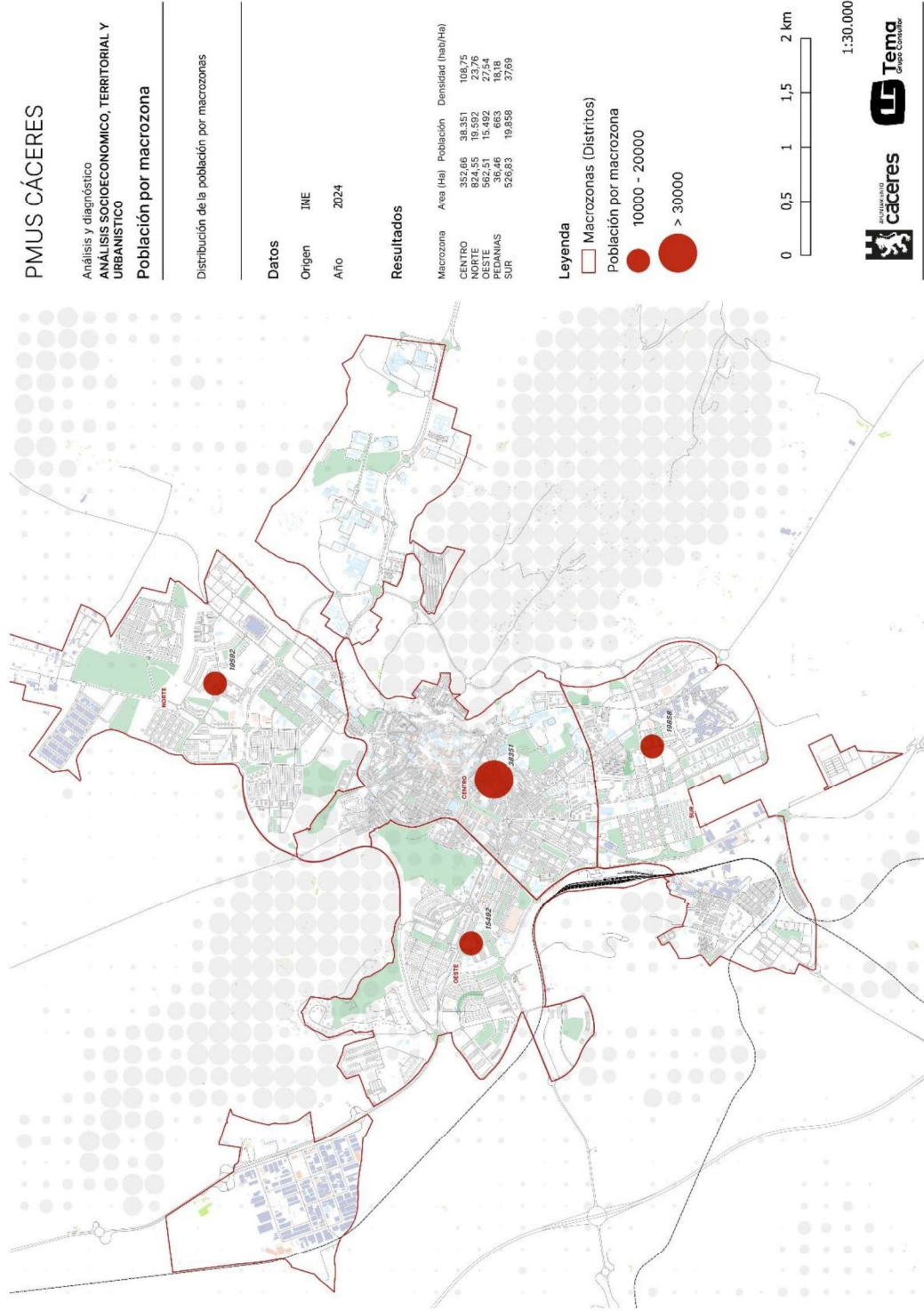


Fig 30. Población por barrios. Año 2024. Fuente: Elaboración propia

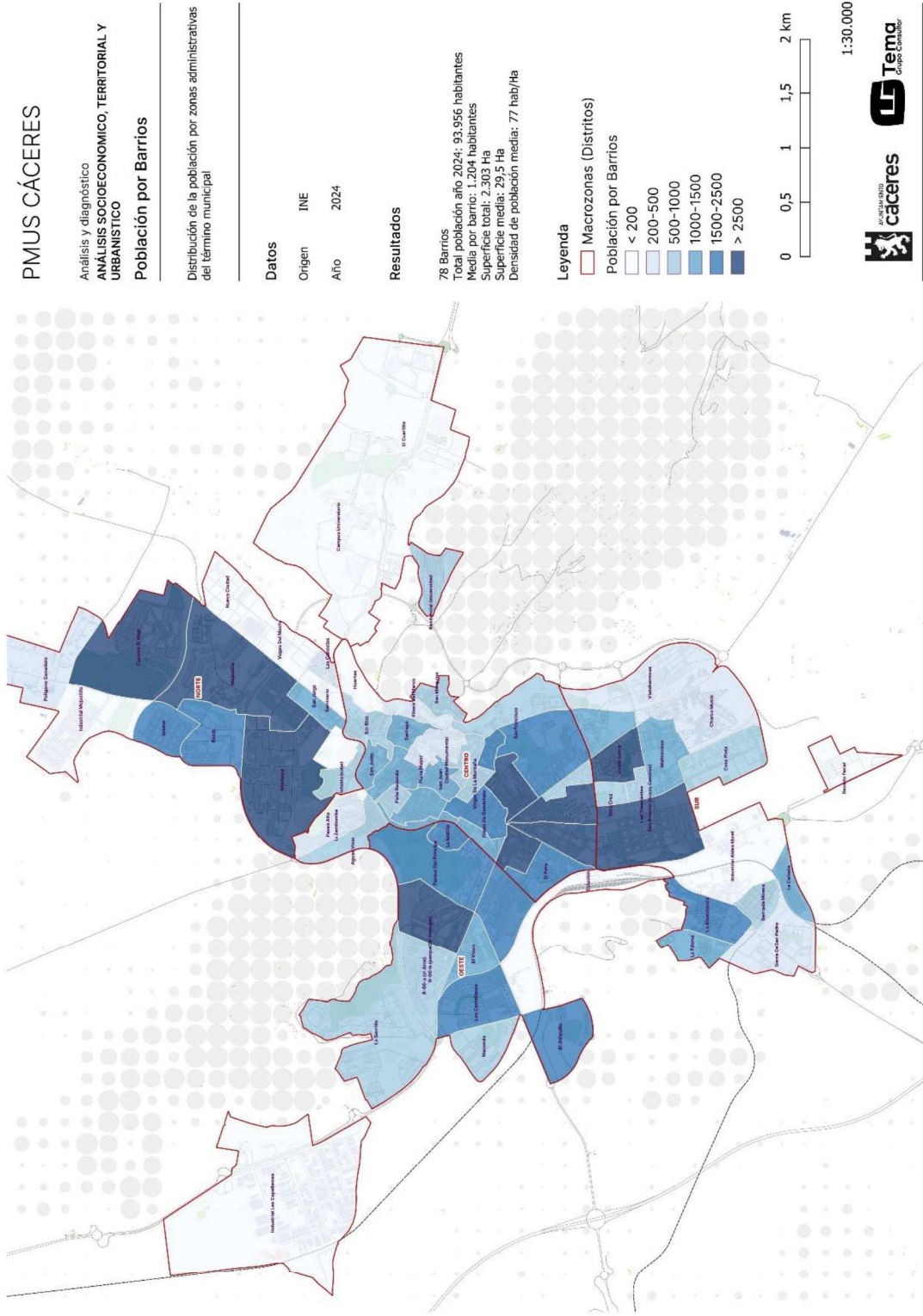


Fig 31. Densidad de población por macrozona. Fuente: Elaboración propia

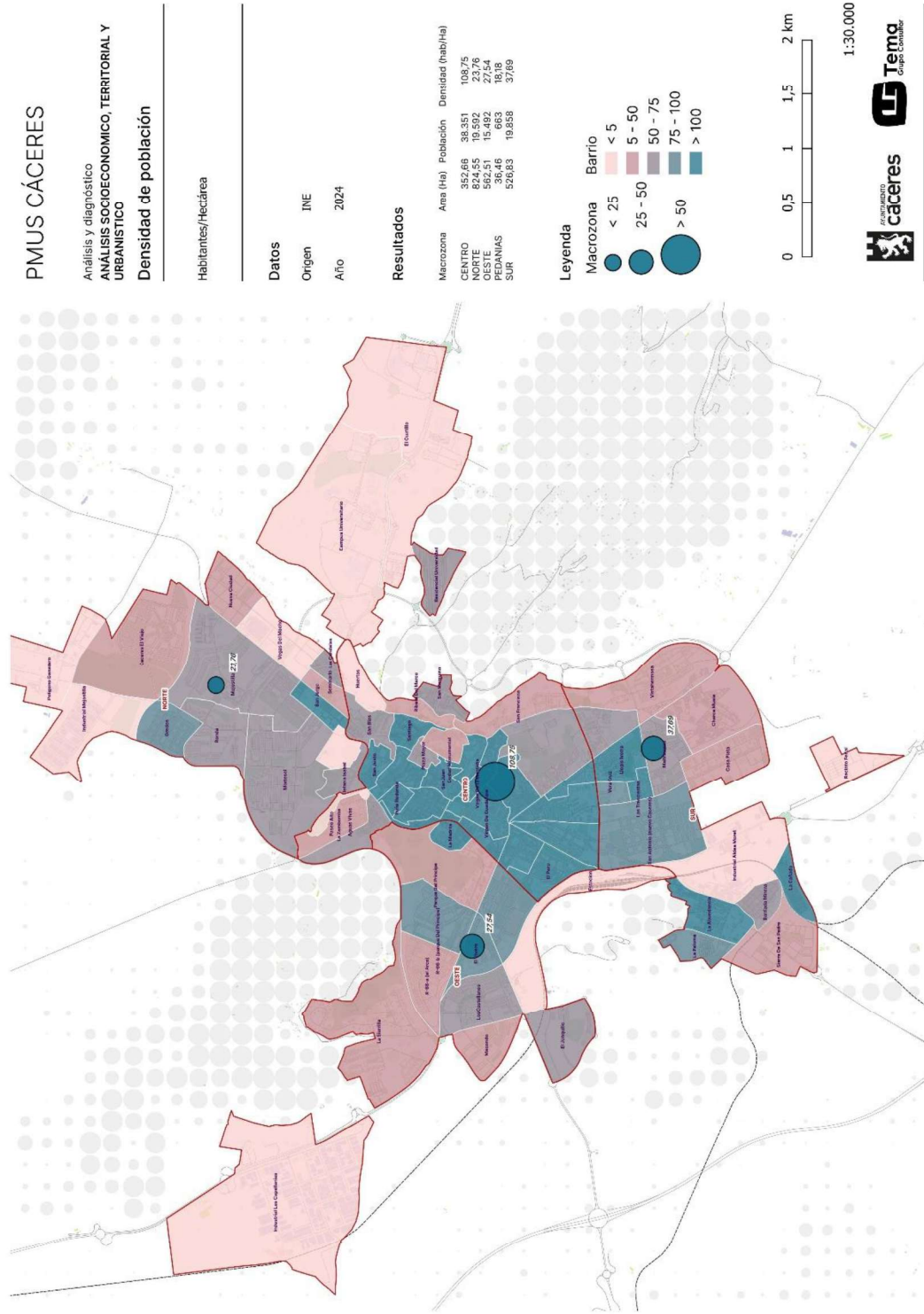
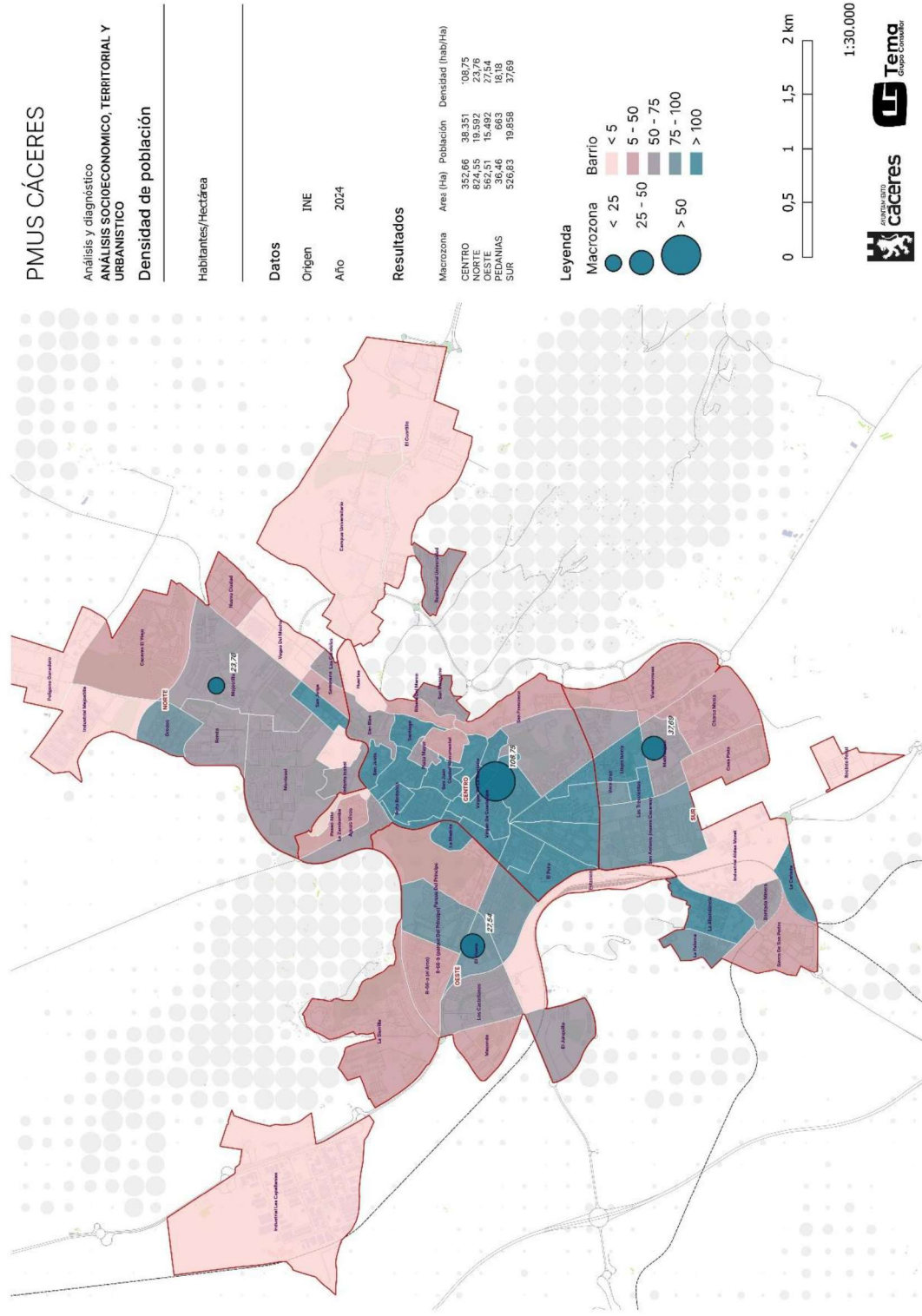


Fig 32. Densidad de población por macrozona y barrio. Fuente: Elaboración propia



1.1.8. Proyecciones de población

En base a los datos disponibles es posible realizar una proyección de la población en la ciudad de Cáceres para los próximos siete años. Para ello, se ha utilizado como fuente los datos disponibles en las proyecciones de población realizadas por el CENIE (Centro Internacional sobre el Envejecimiento) para la provincia de Cáceres.

El municipio de Cáceres ha experimentado en las últimas décadas una evolución demográfica moderadamente positiva, aunque con signos de estabilización progresiva. Desde los aproximadamente 78.000 habitantes registrados a finales de los años noventa, la población creció de forma sostenida hasta superar los 96.000 efectivos en torno a 2012, momento a partir del cual la curva se aplanan y oscila en torno a ese umbral hasta el año base del presente análisis, fijado en 2025 con 96.651 habitantes. Este comportamiento refleja una dinámica característica de las capitales provinciales de interior: crecimiento intenso ligado al éxodo rural y a la consolidación de funciones administrativas y universitarias, seguido de una fase de madurez con escaso crecimiento vegetativo y flujos migratorios de signo ambivalente

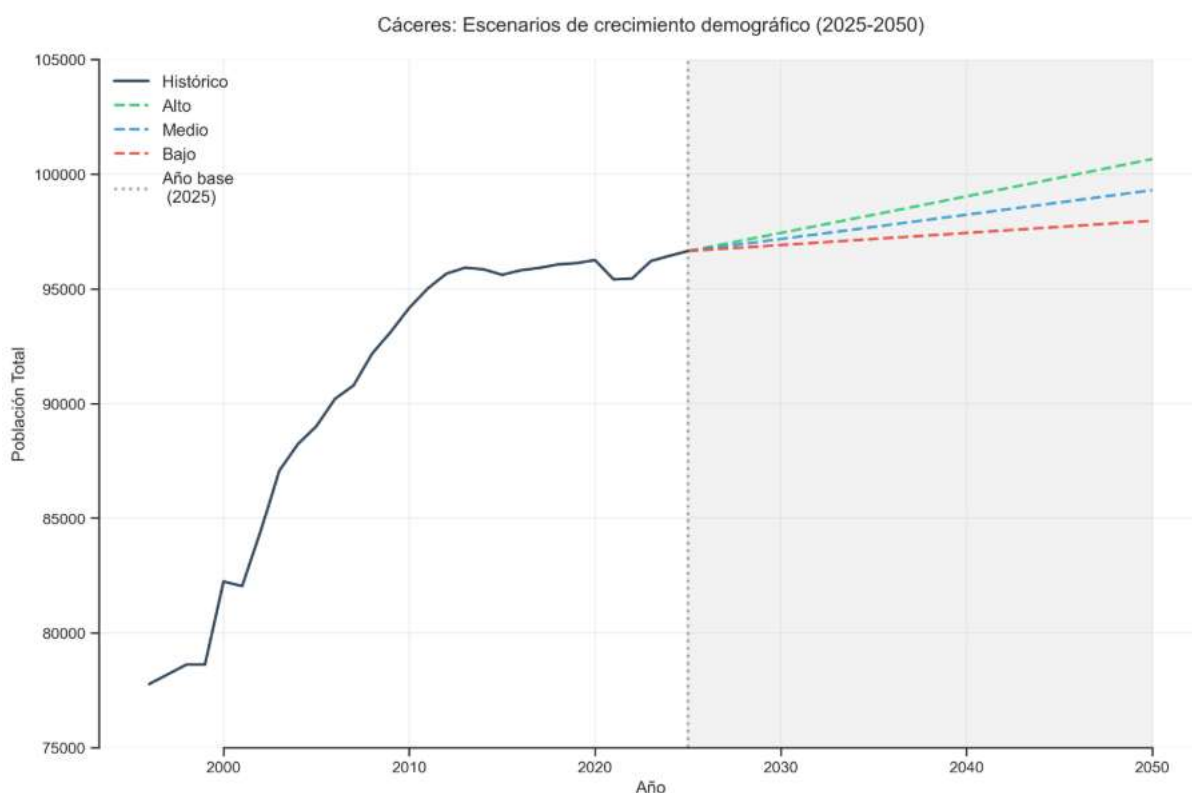


Fig 33. Proyecciones de población 2025-2050. Fuente: Elaboración propia

La tendencia de la última década —periodo sobre el que se calibran los escenarios proyectivos— muestra un crecimiento anual muy contenido, que se sitúa en tasas inferiores al 0,1% anual. A partir de este tendencial se han construido tres escenarios horizonte 2050: el escenario de alto crecimiento aplica un factor multiplicador de 1,5 sobre dicha tendencia, proyectando una población de 100.655 habitantes; el escenario medio reproduce la tendencia observada sin corrección, con un resultado de 99.303 habitantes; y el escenario de bajo crecimiento aplica un factor 0,5, reduciendo el incremento

anual a la mitad y estimando 97.968 habitantes para 2050. La horquilla entre el escenario más optimista y el más pesimista se estrecha notablemente —apenas 2.700 personas en un horizonte de veinticinco años—, lo que refleja la baja volatilidad demográfica estructural del municipio y la ausencia de factores exógenos de gran impacto en cualquiera de las direcciones.

En términos relativos, los tres escenarios implican crecimientos acumulados muy moderados respecto al año base: un +4,1% en el escenario alto, un +2,7% en el medio y un +1,4% en el bajo. Estas cifras contrastan con el incremento del 24% registrado entre 1998 y 2012, y señalan que el municipio ha entrado en una fase de práctica estabilidad poblacional. En consecuencia, la demanda residencial futura no vendrá impulsada por un crecimiento demográfico intenso, sino principalmente por factores estructurales como la reducción del tamaño medio del hogar, el envejecimiento de la población y la sustitución o rehabilitación del parque edificado existente.

1.1.9. Parque automovilístico

En términos de movilidad, se encuentra una correlación acusada entre la variable motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) y número de viajes motorizados. El parque total de vehículos del municipio asciende en 2024 a un total de 74.763 vehículos, según datos extraídos de la Dirección General de Tráfico (DGT), suponiendo un 70,9% los turismos, seguidos de furgonetas y camiones que en su conjunto suman un 11,6 %.

Tabla 6. Parque de vehículos. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Tipo	Número	%
Camiones	3.811	5,1%
Furgonetas	4.833	6,5%
Turismos	52.95	70,9%
Motocicletas	8.245	11%
Ciclomotores	2.862	3,8%
Otros vehículos	490	2,7%
Total	58.173	100,0%

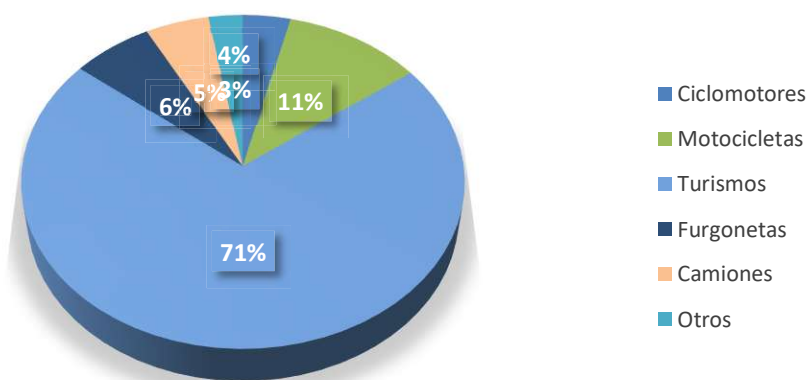


Fig 34. Parque de vehículos. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

El parque de vehículos en Cáceres ha experimentado un crecimiento en los últimos años (datos disponibles de la DGT), presentado un crecimiento en los últimos seis años del 9,5% en total. Los turismos presentan un crecimiento del 9,9% en el mismo periodo, mientras que los camiones han descendido un 6,8%. También presentan un crecimiento las motocicletas del 41,3%, y las furgonetas de un 7,6%.

Tabla 7. Evolución parque de vehículos en Cáceres según tipo de vehículo.

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Año	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones	Total	Crecimiento
2014	3.961	5.834	48.168	4.493	4.091	68.250	
2015	3.885	6.077	48.533	4.561	4.076	68.821	0,84
2016	3.772	6.351	49.328	4.537	4.044	69.763	1,37
2017	3.680	6.557	50.285	4.496	4.063	70.828	1,53
2018	3.569	6.770	51.174	4.518	4.013	71.848	1,44
2019	3.493	7.018	52.135	4.533	4.021	73.060	1,69
2020	3.433	7.269	52.643	4.631	3.969	73.858	1,09
2021	3.406	7.501	53.080	4.731	3.940	74.622	1,03
2022	3.352	7.705	53.244	4.657	3.889	74.847	0,30
2023	3.278	7.902	53.418	4.745	3.826	75.180	0,44
2024	2.862	8.245	52.975	4.833	3.811	74.763	-0,55

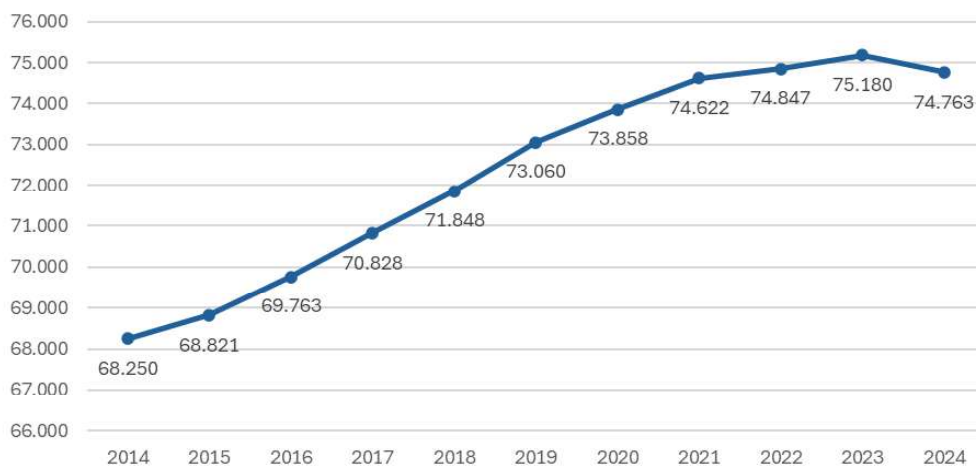


Fig 35. Evolución del parque de vehículos. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

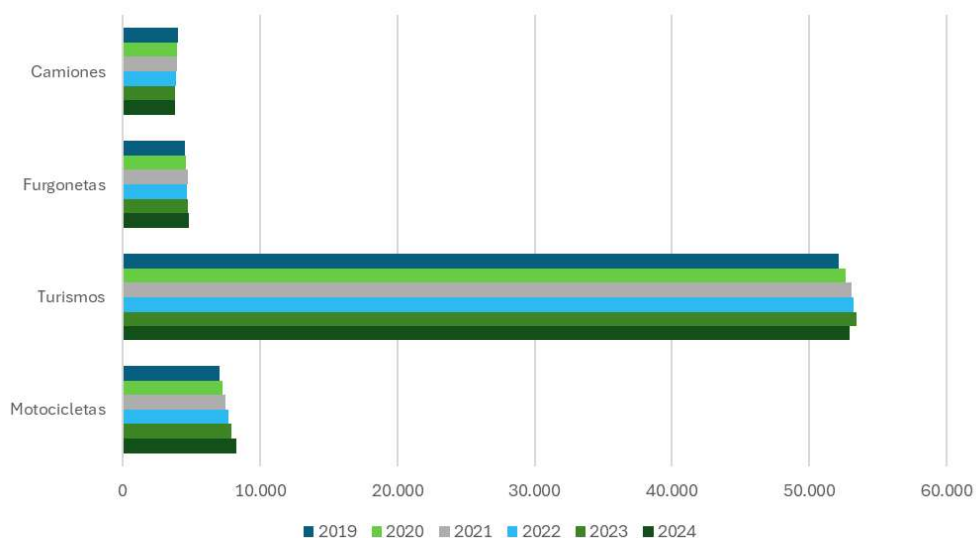


Fig 36. Evolución del P.V por tipo. Fuente: Elaboración propia

Respecto a la tasa de motorización del término municipal de Cáceres en 2019 es de 549,29 turismos por 1.000 habitantes.

Según datos de siniestralidad vial de 2024, última información disponible a nivel municipal, en el municipio de Cáceres se registraron 160 heridos leves, 5 heridos graves y ningún fallecido en vías urbanas, así como 45 heridos leves, 1 herido grave y 1 fallecido en vías interurbanas. El 82,1% de los incidentes causados en el municipio se produjeron en vías urbanas mientras que El 17,9% fueron en vías interurbanas.

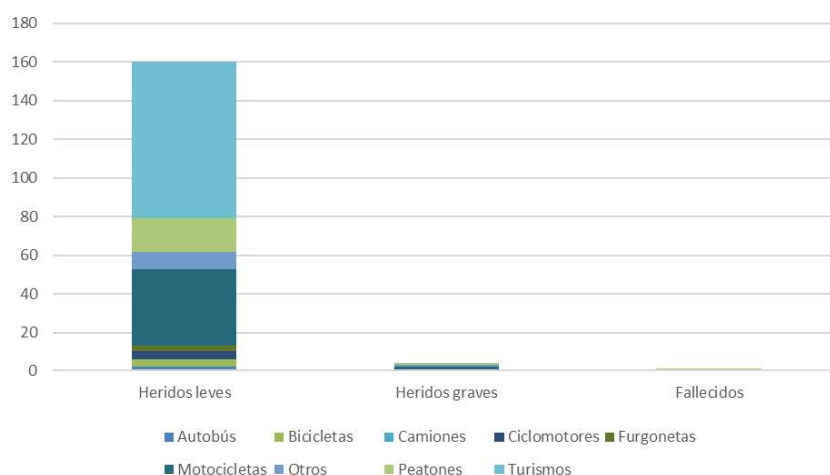


Fig 37. Siniestralidad vial 2024. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Analizando la evolución de la siniestralidad en el municipio en vías urbanas durante el periodo 2015-2024, se observa que **2018 fue el año con mayor número de accidentes con víctimas**, alcanzando los 145 siniestros, así como el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados (17 en total), con 2 víctimas mortales. Tras el descenso registrado en 2016, año en el que se contabilizó el menor número de accidentes con víctimas (49), las cifras aumentaron progresivamente hasta 2018. A partir de 2019 se aprecia una tendencia general descendente que alcanza su punto más bajo en 2022, con 85 accidentes y sin fallecidos. Sin embargo, en los años 2023 y 2024 vuelve a observarse un repunte de la accidentalidad, situándose en 126 y 124 accidentes respectivamente, registrándose nuevamente víctimas mortales, aunque en valores moderados respecto al conjunto del periodo analizado.

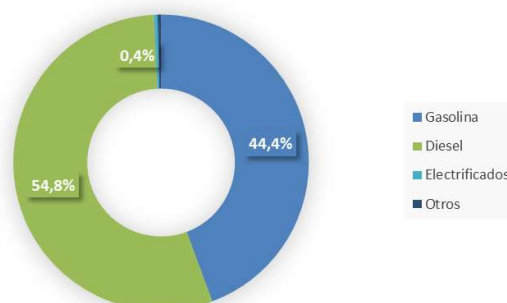


Fig 38. Siniestralidad vías urbanas 2015-2024. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En cuanto al tipo de combustible utilizado, analizando los datos de tipo de vehículos según combustibles en el municipio, se observa que aproximadamente el 35% de los vehículos son de Diesel y el 29% de gas-oil.

Tabla 8. Parque de vehículos en Cáceres (Año 2024). Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Combustible	N.º vehículos	%
Gasolina	32.833	28,7%
Diesel	40.574	35,5%
Electrificados	301	0,3%
Otros	282	0,2%
Total		100,0%



El 34% de los turismos, en el municipio, poseen el distintivo medioambiental CERO seguido del 32% con B. Hay que señalar que aproximadamente el 29% de los turismos no poseen distintivo o se desconoce si lo tienen.

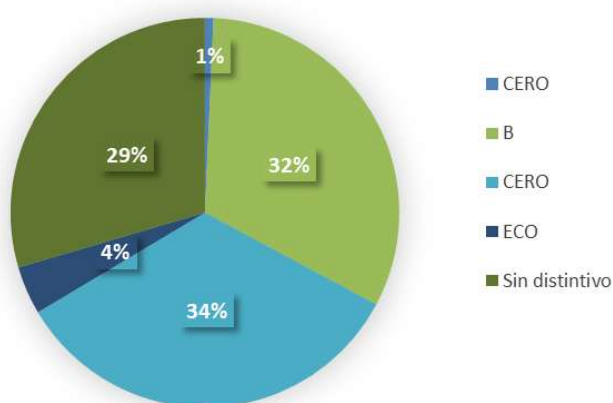


Fig 39. Parque de turismos por distintivo medioambiental. Año 2024.
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Por otro lado, la antigüedad media del parque de vehículos en Cáceres es de 13,3 años (datos del 2024), destacando los vehículos más longevos los ciclomotores con 20 años. El turismo posee una media de 13 años de antigüedad.

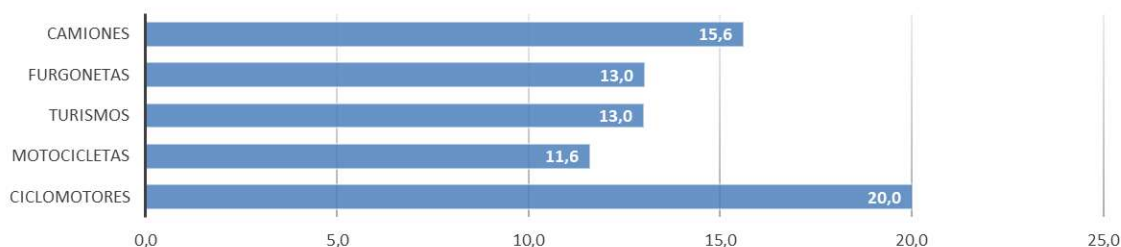


Fig 40. Antigüedad media (parque con menos de 25 años). Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

1.1.10. Análisis territorial y urbanístico

El análisis territorial y urbanístico del municipio de Cáceres se estructura en torno a una serie de indicadores que permiten evaluar, de forma sistemática, el grado de eficiencia, cohesión y calidad del modelo urbano existente. Desde la densidad de vivienda y de población, que revelan la capacidad del tejido urbano para concentrar residentes y favorecer la vida colectiva, hasta la compacidad y su versión corregida, que miden la intensidad edificatoria en relación con el espacio público disponible, cada indicador aporta una lectura complementaria sobre cómo se organiza y se habita la ciudad. A estos se suman la dotación de zonas verdes y espacios de estancia por habitante, así como la cobertura de espacios verdes a distintas escalas, que informan sobre la calidad ambiental y el bienestar cotidiano de la ciudadanía. En conjunto, estos parámetros trazan un retrato de una ciudad marcada por fuertes contrastes internos: un núcleo consolidado y compacto frente a una periferia dispersa y especializada,

con implicaciones directas sobre la sostenibilidad urbana, la movilidad, la dotación de servicios y la cohesión social entre barrios.

1.1.10.1. Densidad de la vivienda

La vivienda es la infraestructura básica urbana, la que cumple la función de habilitar la residencia permanente de los habitantes de un determinado contexto. La cuantificación de su acumulación por superficie nos da información sobre la capacidad urbana de reunir en un mismo espacio suficiente población para incentivar intercambios y nuevas relaciones comunicativas entre personas, entes y actividades.

Esta concentración residencial es la condición previa que hace posible un modelo de movilidad más sostenible: solo allí donde existe masa crítica de población es viable y eficiente articular redes de transporte público, reducir las distancias entre origen y destino, y favorecer los desplazamientos a pie o en bicicleta frente a la dependencia del vehículo privado.

La densidad de vivienda actúa, así como variable estructural de la movilidad urbana, determinando en gran medida si los patrones de desplazamiento de una ciudad pueden orientarse hacia la sostenibilidad o quedan condicionados por una ocupación dispersa del territorio que exige mayores consumos energéticos y de infraestructura. Además, tiene influencia directa en el desarrollo eficiente del resto de funciones urbanas ligadas a la dotación de servicios, al hacer más rentable y accesible la provisión de equipamientos, comercio de proximidad y espacios públicos de calidad.

En su distribución territorial, podemos observar cómo las mayores densidades de vivienda del ámbito urbano de Cáceres se localizan en el entorno de la Cruz de los Caídos, y de manera puntual en otros enclaves como Llopis Ivorra, San Antonio, y La Abundancia en el Sur de la ciudad; San Jorge al norte; y El Vivero o el Junquillo al Oeste.

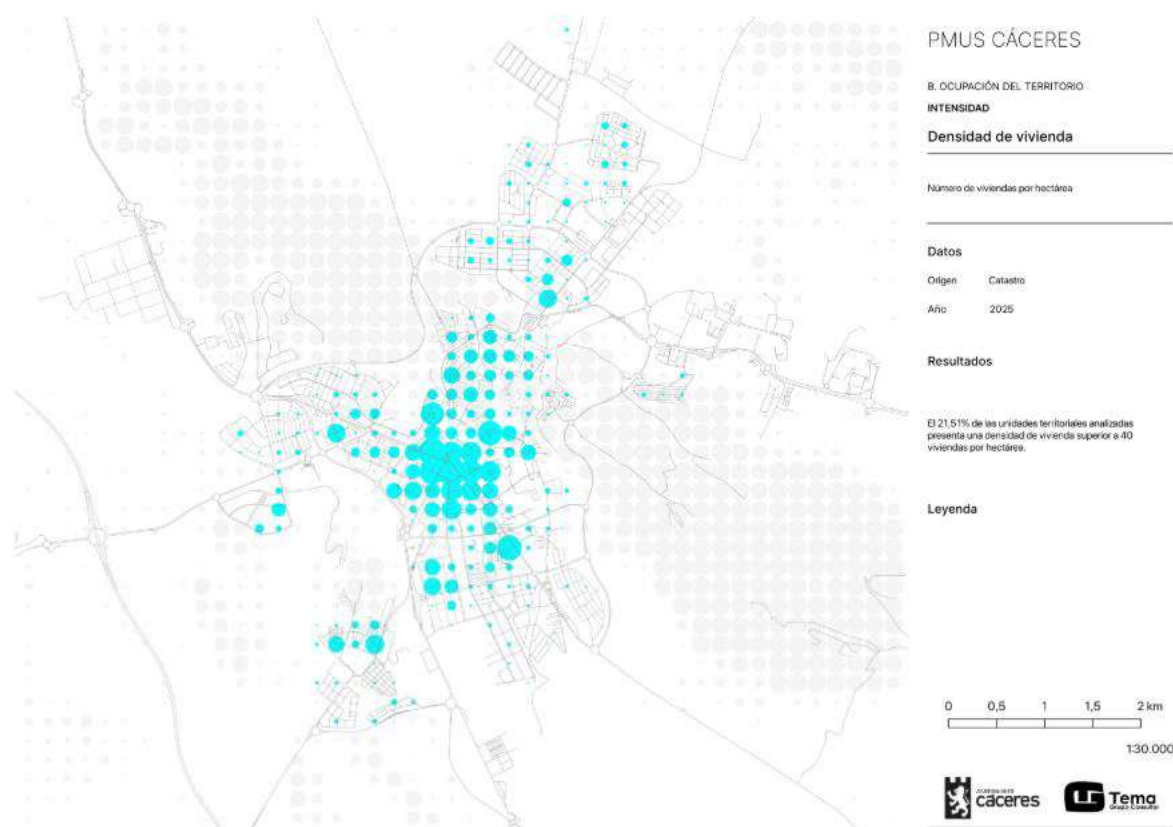


Fig 41. Densidad de la vivienda. Fuente: Elaboración propia

Si atendemos a su distribución a nivel de barrios, la densidad de vivienda presenta un reparto muy desigual y claramente concentrado en unos pocos ámbitos de la ciudad. Destaca Hernández Pacheco con el valor más alto (223,36 viv/ha), seguido por Argentina (181,91 viv/ha), Hernán Cortés (173,16 viv/ha) y La Madrila (152,80 viv/ha). También sobresalen Virgen de la Montaña, Moctezuma, Virgen de Guadalupe y Reyes Huertas, todos por encima de 140 viv/ha.

En el tramo intermedio aparece un grupo amplio de barrios con densidades entre 30 y 90 viv/ha, lo que sugiere tejidos residenciales más equilibrados y extensivos. La mediana se sitúa en torno a 30,5 viv/ha, bastante por debajo de la media (47 viv/ha), señal de que los valores muy altos de unos pocos barrios elevan el promedio general.

En el extremo opuesto, varios ámbitos presentan densidades muy bajas o casi nulas, como Recinto Ferial, Industrial Las Capellanías o Campus Universitario, lo que responde a usos no residenciales, grandes espacios libres o baja consolidación urbana.

En conjunto, el patrón apunta a una ciudad con fuerte contraste entre barrios compactos y consolidados y otros sectores periféricos, especializados o escasamente residenciales.

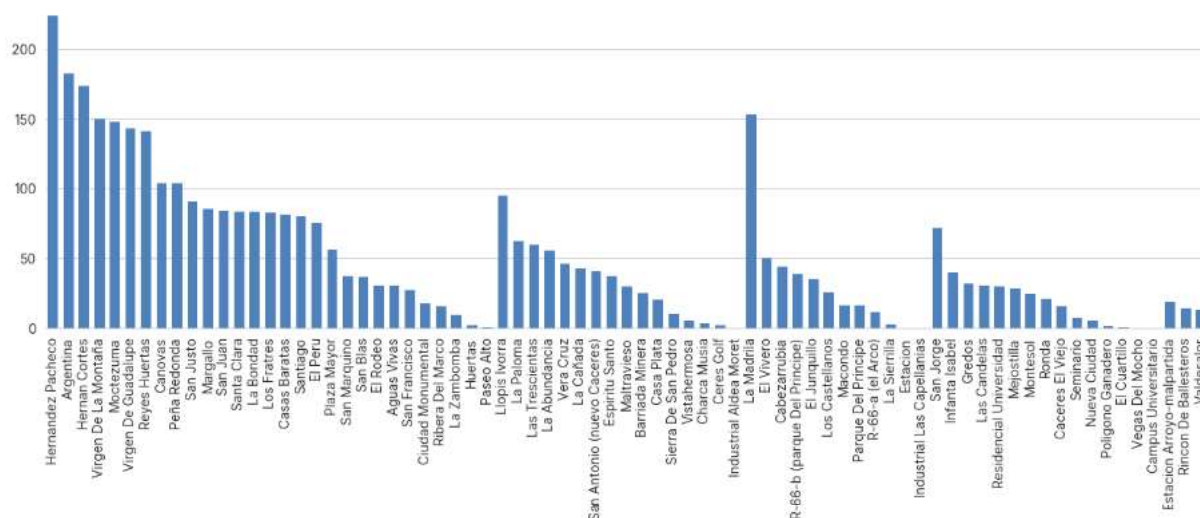


Fig 42. Densidad por barrio. Fuente: Elaboración propia

1.1.10.2. Densidad de población

La densidad de población, es decir, la cantidad de residentes que se acumula en un determinado entorno urbano es un factor indispensable para reunir un número crítico de personas que genere condiciones de complejidad suficientes para que el empleo de los recursos sea sostenible.

Desde la perspectiva de la movilidad, esta masa poblacional resulta determinante: solo los entornos con densidad suficiente pueden sustentar un transporte público competitivo frente al vehículo privado, con frecuencias y recorridos viables. A menor densidad, mayor es la presión hacia modelos de desplazamiento motorizados e individuales, con el consiguiente incremento del consumo energético y la ocupación del espacio público por infraestructuras viarias. La densidad de población se convierte así en la condición necesaria sobre la que construir un sistema de movilidad urbana sostenible.

En lo que se refiere a su localización urbana, encontramos que la densidad de población se distribuye de manera semejante a la densidad de vivienda, reiterando su presencia más significativa en el entorno de la Cruz de los Caídos y el Paseo de Cánovas, pero mostrando algunas diferencias en lo que se refiere a las ratios entre población y vivienda detectados.

Si bien en el centro detectamos una menor ratio de habitantes por vivienda, en los desarrollos urbanos más recientes de los distritos Norte Sur y Oeste podemos observar cómo se acumulan más personas por vivienda. Esto puede ser señal de hogares mayores, o de presencia de una mayor proporción de viviendas que no acogen a residentes permanentes.

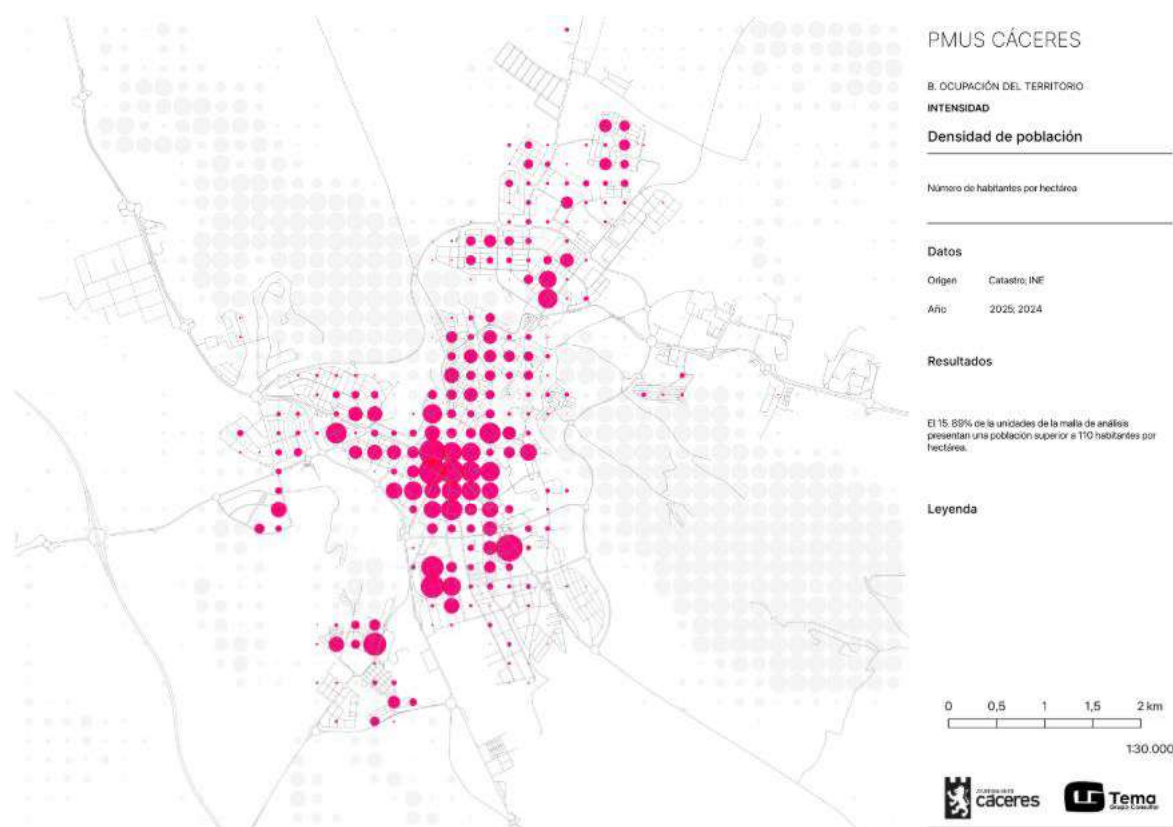


Fig 43. Habitantes por hectárea. Fuente: Elaboración propia

1.1.10.3. Compacidad Urbana

La compacidad urbana, entendida como el volumen construido por unidad de superficie, es un factor esencial para favorecer un modelo de ocupación del territorio que procure la eficiencia en el uso de los recursos naturales y la reducción de la presión de los sistemas urbanos sobre los sistemas de soporte.

Desde la perspectiva de la movilidad, la compacidad, por suponer un incremento de la capacidad de acogida como infraestructura de soporte, puede contribuir a reducir las distancias entre funciones urbanas -residencia, trabajo, comercio, equipamientos- haciendo viables los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público, y disminuyendo la dependencia estructural del vehículo privado.

Un tejido compacto es, en este sentido, un tejido inherentemente más eficiente en términos de movilidad: concentra los orígenes y destinos, rentabiliza las redes de transporte colectivo y reduce el consumo de suelo y energía asociado a los desplazamientos cotidianos.

La compacidad urbana en Cáceres alcanza sus valores más altos en el entorno de la Cruz de los Caídos, en la confluencia entre los barrios de Cánovas, Reyes Huertas, Moctezuma, Los Fratres y Argentina.

Con manifestaciones puntuales próximas como son los barrios de San Juan y Virgen de la Montaña. Esta compacidad de va dispersando en la medida que nos alejamos del núcleo urbano.

El análisis de la compacidad urbana por barrios muestra una distribución muy desigual y claramente concentrada en los barrios más consolidados. Destaca Hernández Pacheco (8,65), seguido de Virgen de la Montaña (8,30), Argentina (8,06) y Hernán Cortés (7,32). También presentan valores elevados Centro, San Juan, Reyes Huertas y Plaza Mayor, lo que refleja tejidos urbanos densos, continuos y con mayor intensidad edificatoria.

En un nivel intermedio se sitúan barrios con valores aproximados entre 2 y 5, como Cánovas, Margallo, Santiago, Peña del Cura, Ciudad Monumental o Moctezuma, donde la ocupación edificatoria sigue siendo relevante pero menos intensa que en el núcleo más compacto.

En el extremo opuesto aparecen barrios con valores muy bajos, e incluso casi nulos, como Cementerio, Recinto Ferial, Ceres Golf, Sierra de Fuentes o Estación Arroyo-Malpartida, asociados a espacios no residenciales, urbanizaciones abiertas o ámbitos periféricos con escasa continuidad edificada.

En conjunto, el patrón describe una ciudad con un núcleo central y barrios tradicionales muy compactos, frente a una periferia más dispersa y especializada, con menor intensidad edificatoria y mayor consumo de suelo por unidad construida.

1.1.10.4. Zonas verdes por habitante

Las zonas verdes urbanas tienen la función de reservar una dotación mínima de espacio natural por habitante por los beneficios que implica para su bienestar psíquico y físico, y por su papel clave en el funcionamiento ambiental medio ambiente, para garantizar la continuidad de la vida natural en el medio artificializado y su contribución a la diversidad en el seno de la ciudad.

Desde la perspectiva de la movilidad, su distribución territorial es tan relevante como su cantidad: las zonas verdes accesibles a pie o en bicicleta desde los entornos residenciales reducen la necesidad de desplazamientos motorizados para el ocio y el esparcimiento, y pueden articularse como corredores verdes que estructuren itinerarios peatonales y ciclistas seguros y atractivos. Una dotación verde bien distribuida contribuye así no solo al bienestar ambiental, sino también a un modelo de movilidad cotidiana más sostenible y saludable.

De la observación de la distribución territorial de la dotación de zonas verdes por habitante en la malla de análisis espacial, podemos comprobar cómo los mayores valores se localizan en zonas intermedias entre los barrios más antiguos y los de reciente construcción. O como es el caso del sur del núcleo urbano, en ámbitos directamente en contacto con los márgenes urbanos.

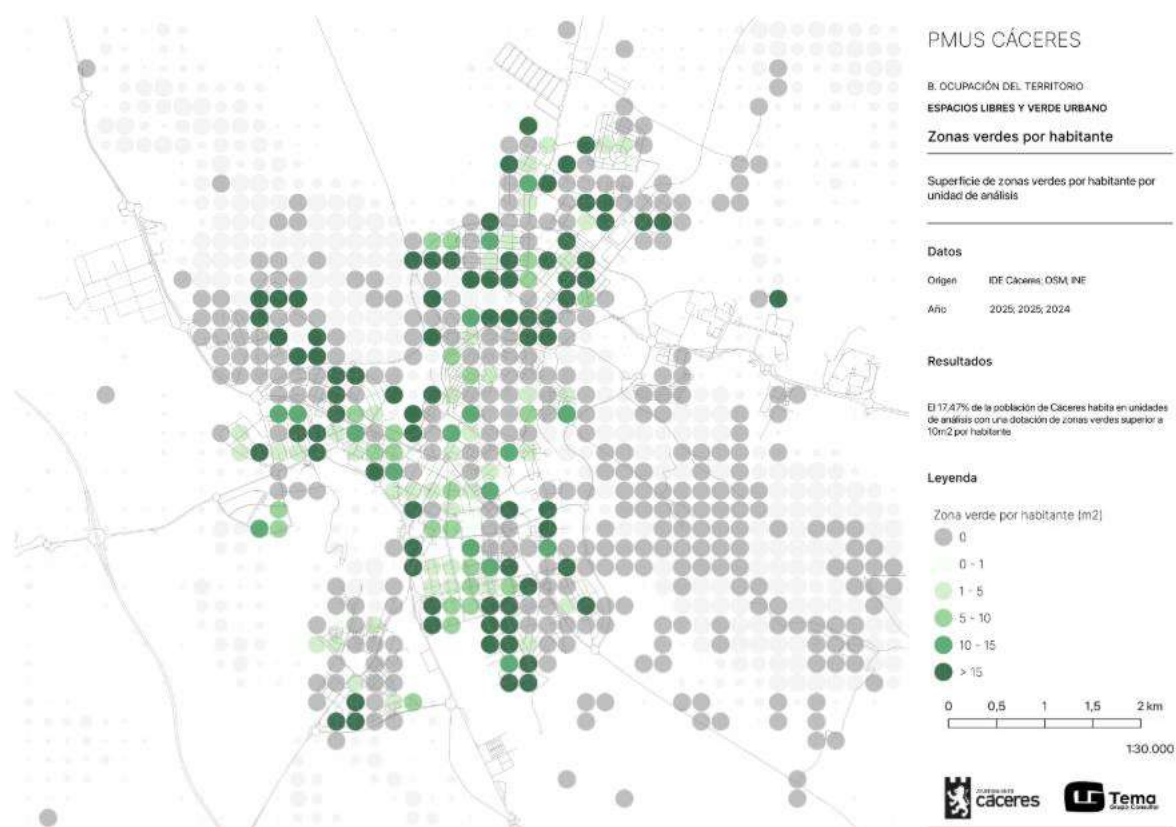


Fig 44. Zonas verdes por habitante. Fuente: Elaboración propia

La dotación de espacios públicos y zonas verdes por habitante muestra una distribución muy desigual entre barrios. Tomando como referencia el umbral orientativo de 10 m² por habitante, varios ámbitos lo superan claramente, en algunos casos de forma muy holgada. Destacan Paseo Alto, El Rodeo y San Blas, junto con otros barrios como Sierra de San Pedro, Vistahermosa, Cabezarrubia, Parque del Príncipe, Montesol, Mejostilla o Ronda, que presentan valores elevados y una situación comparativamente favorable.

En un segundo grupo aparecen barrios con dotaciones intermedias, próximas o algo inferiores al estándar, como Ciudad Monumental, Cánovas, Moctezuma, Llopis Ivorra, Macondo o Las Candelas. Se trata de ámbitos con una cobertura aceptable, aunque mejorable según la presión residencial y la accesibilidad real a estos espacios.

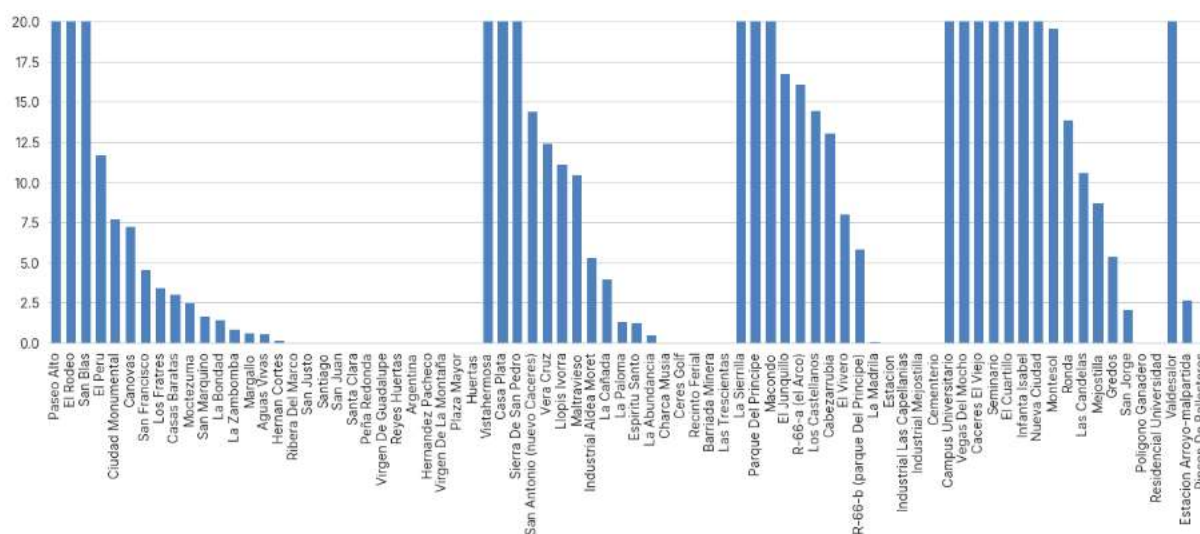


Fig 45. Disponibilidad de zonas verdes por barrio. Fuente: Elaboración propia

En cambio, numerosos barrios compactos y centrales presentan valores muy bajos, muy por debajo de los 10 m²/hab, como Hernández Pacheco, Virgen de la Montaña, Plaza Mayor, Centro, San Juan o Hernán Cortés, lo que refleja un déficit relativo de espacios libres por residente.

En conjunto, el patrón evidencia una ciudad donde la mayor disponibilidad de zonas verdes se concentra en barrios periféricos o menos densos, mientras que los tejidos más consolidados presentan mayores carencias.

1.1.10.5. Espacio de estancia por habitante.

Los espacios de estancia urbana tienen la función de reservar una dotación mínima de espacio público de calidad por habitante, destinada a favorecer la permanencia, el encuentro y la interacción cívica confortable de la ciudadanía. Su valor reside en su contribución al bienestar cotidiano, la cohesión social y la vida comunitaria, al ofrecer entornos accesibles, seguros y agradables para estar, relacionarse y desarrollar actividades al aire libre.

Desde la perspectiva de la movilidad, estos espacios cumplen además un papel estructural: actúan como nodos de destino que justifican y orientan los desplazamientos peatonales, reforzando la lógica de la proximidad y reduciendo la necesidad de recurrir al vehículo privado para satisfacer necesidades cotidianas de socialización y ocio. Un espacio público de estancia bien distribuido y accesible es, en este sentido, un incentivo directo para caminar y para habitar el entorno urbano de forma más autónoma y sostenible.

La observación del análisis cartográfico nos permite deducir que su localización mejora los datos de las zonas verdes, principalmente en la Ciudad Monumental.

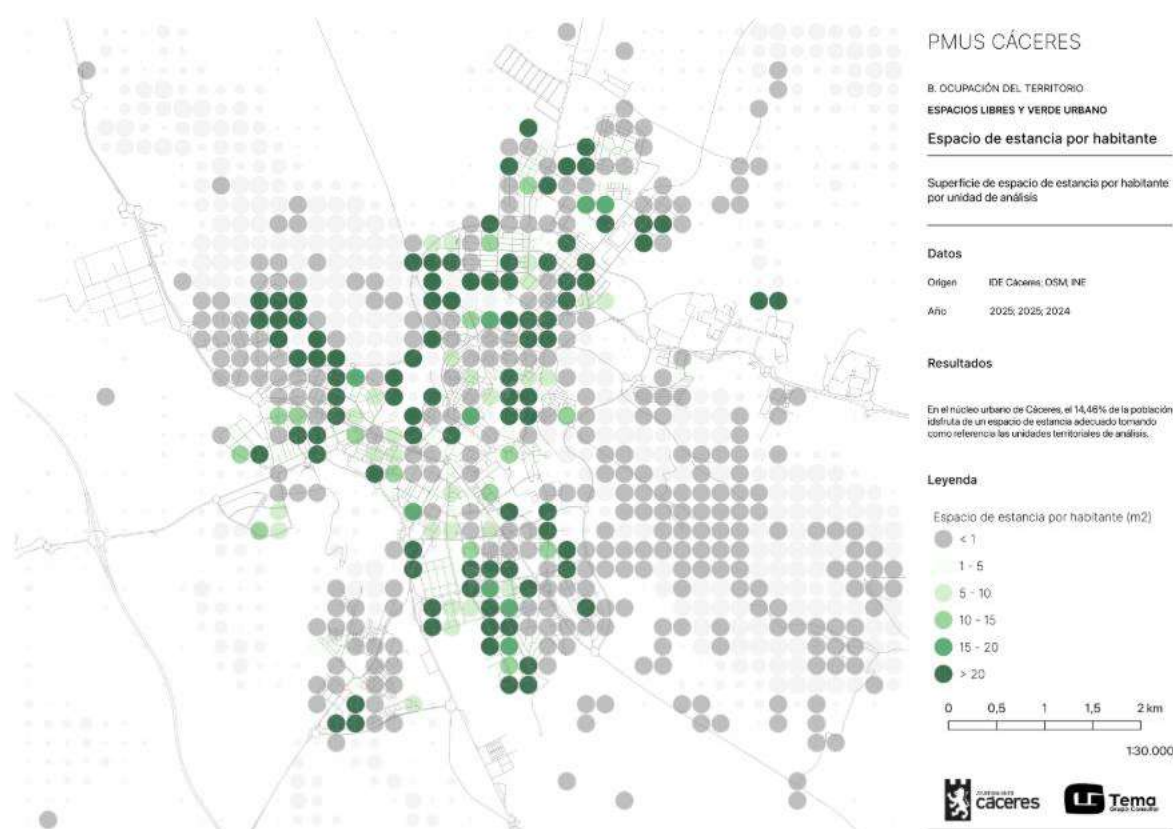


Fig 46. Superficie de estancia por habitante. Fuente: Elaboración propia

La dotación de espacio de estancia por habitante presenta una distribución muy desigual entre barrios. Tomando como referencia el umbral orientativo de 15 m² por habitante, varios ámbitos lo superan con claridad, e incluso alcanzan el límite superior del gráfico. Destacan Paseo Alto, El Rodeo, Ciudad Monumental, Plaza Mayor, Casa Plata, Sierra de San Pedro, Parque del Príncipe, Montesol, Vivero, Cáceres El Viejo, El Cuartillo, Infanta Isabel y Nueva Ciudad, lo que indica una situación relativamente favorable en cuanto a disponibilidad de espacios aptos para la permanencia y la interacción cívica.

En un nivel intermedio aparecen barrios con valores próximos al estándar o moderadamente inferiores, como Macondo, El Perú, R-66-a (el Arco), Ronda, Las Candelas, Mejostilla o Vera Cruz, donde la dotación resulta apreciable, aunque con margen de mejora.

Por el contrario, numerosos barrios centrales y compactos muestran valores muy reducidos, claramente por debajo del umbral de 15 m²/hab, como Hernández Pacheco, Virgen de la Montaña, Hernán Cortés, Centro, Peña Redonda o Ribera del Marco. En conjunto, el patrón refleja que la mayor disponibilidad de espacio de estancia se concentra en barrios menos densos o con grandes espacios libres, mientras que los tejidos más consolidados presentan mayores déficits relativos.

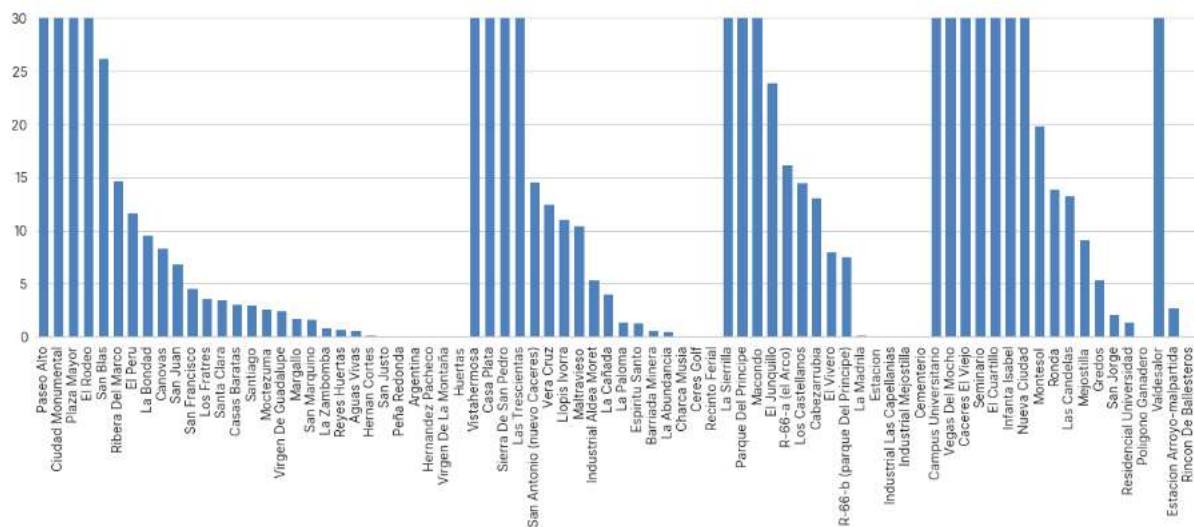


Fig 47. Espacio de estancia por habitante y barrio. Fuente: Elaboración propia

1.1.10.6. Compacidad corregida

La compacidad corregida calcula la relación entre el volumen edificado por unidad de superficie y la disponibilidad de espacio de estancia dentro del mismo entorno de vida urbana. La misión principal del registro de este indicador es medir la capacidad de generar relaciones de proximidad entre los componentes urbanos, es decir, reunir en un espacio más o menos limitado los usos y las funciones urbanas, a la vez que fomentar las relaciones sociales y el intercambio de información entre ciudadanos en el espacio público.

Desde la perspectiva de la movilidad, este indicador resulta especialmente revelador: un tejido que combina densidad edificatoria con espacio público de estancia suficiente crea las condiciones óptimas para que los desplazamientos cotidianos puedan resolverse a pie o en bicicleta, al garantizar tanto la masa crítica necesaria como la calidad del entorno que hace atractivo y seguro desplazarse sin vehículo privado. La compacidad corregida mide, en definitiva, el equilibrio entre intensidad urbana y habitabilidad, que es precisamente la combinación que hace posible una movilidad sostenible de proximidad.

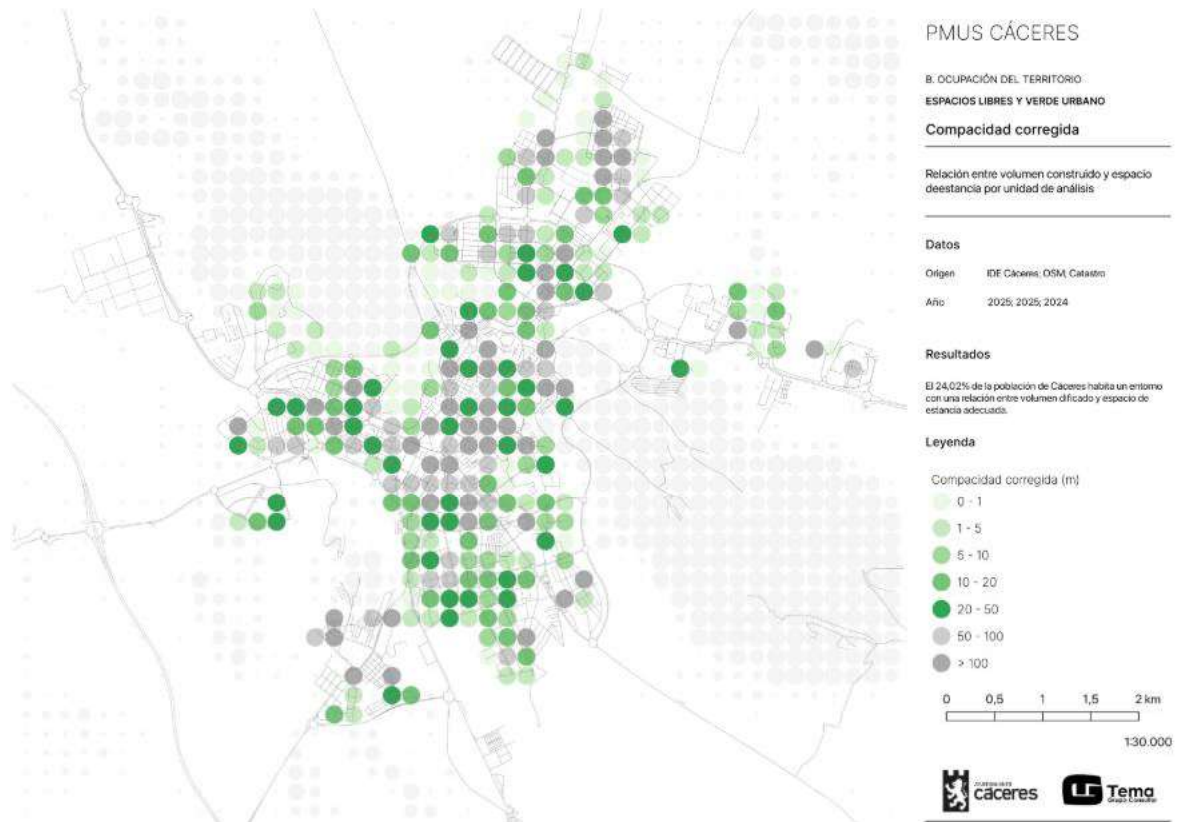


Fig 48. Relación entre volumen construido y espacio de estancia. Fuente: Elaboración propia

Tomando como referencia el intervalo aconsejable de 10 a 50, una parte relevante de los barrios se sitúa dentro de ese rango, reflejando un equilibrio razonable entre intensidad edificatoria y disponibilidad de espacio público de estancia.

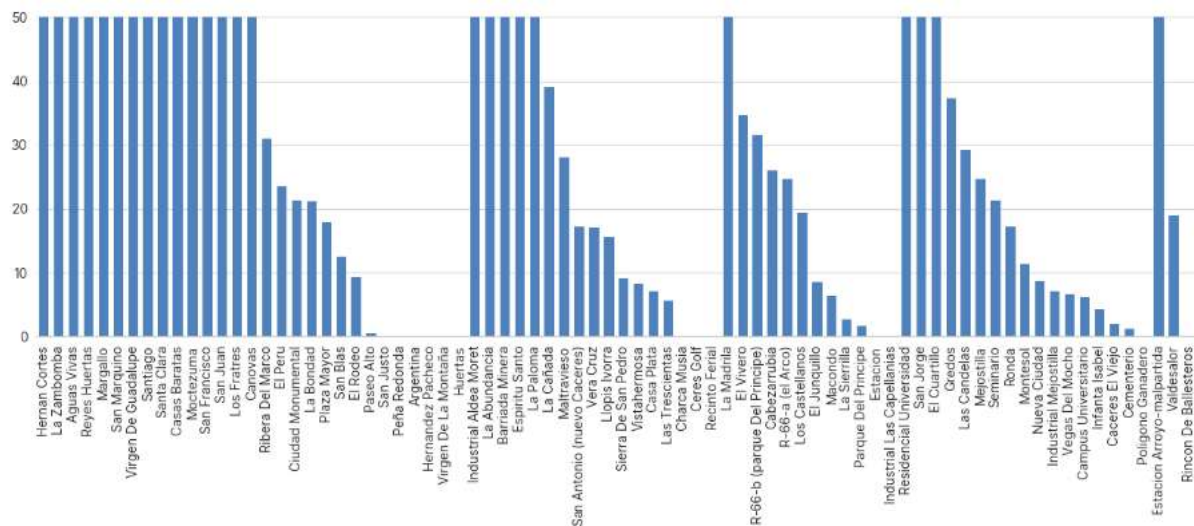


Fig 49. Volumen construido/espacio de estancia por barrio. Fuente: Elaboración propia

En el extremo superior aparecen varios barrios con valores muy por encima de 50, en algunos casos de forma extraordinaria, como La Madrila, Industrial Aldea Moret o Hernán Cortés. Estos valores indican una fuerte presión del volumen construido sobre el espacio público, asociada a tejidos densos o con escasez relativa de áreas de estancia.

En un nivel intermedio se sitúan barrios como La Cañada, Maltravieso, Llopis Ivorra, Montesol, Vivero o R-66-a (el Arco), con valores dentro o próximos al intervalo recomendable, donde la relación entre edificación y espacio de estancia resulta más equilibrada.

En el extremo inferior aparecen barrios con valores por debajo de 10, como Paseo Alto, Cementerio, Parque del Príncipe, Cáceres el Viejo o La Sierrilla, que reflejan tejidos más abiertos, dispersos o con menor complejidad urbana. En conjunto, el patrón muestra una ciudad con contrastes marcados entre barrios muy presionados y otros de baja intensidad urbana.

1.1.10.7. Cobertura de espacios verdes

En este indicador se mide la proporción de población que dispone, al mismo tiempo, de acceso a zonas verdes de proximidad, escala intermedia y gran escala, según los umbrales de 1.000 m², 35.000 m² y más de 100.000 m², a distancias de 300, 750 y 4.000 m respectivamente.

Desde la perspectiva de la movilidad, esta estructura escalar es especialmente significativa: cada tipología de espacio verde se corresponde con un modo de desplazamiento diferente, de forma que el verde de proximidad debe ser alcanzable a pie en el entorno inmediato, el de escala intermedia en bicicleta o mediante recorridos peatonales más largos, y el de gran escala en transporte público o mediante itinerarios ciclistas de mayor recorrido.

Una cobertura equilibrada en las tres escalas contribuye así a estructurar una red de movilidad no motorizada que conecta el espacio residencial con el espacio natural, reduciendo la dependencia del vehículo privado para acceder al ocio y al esparcimiento al aire libre.

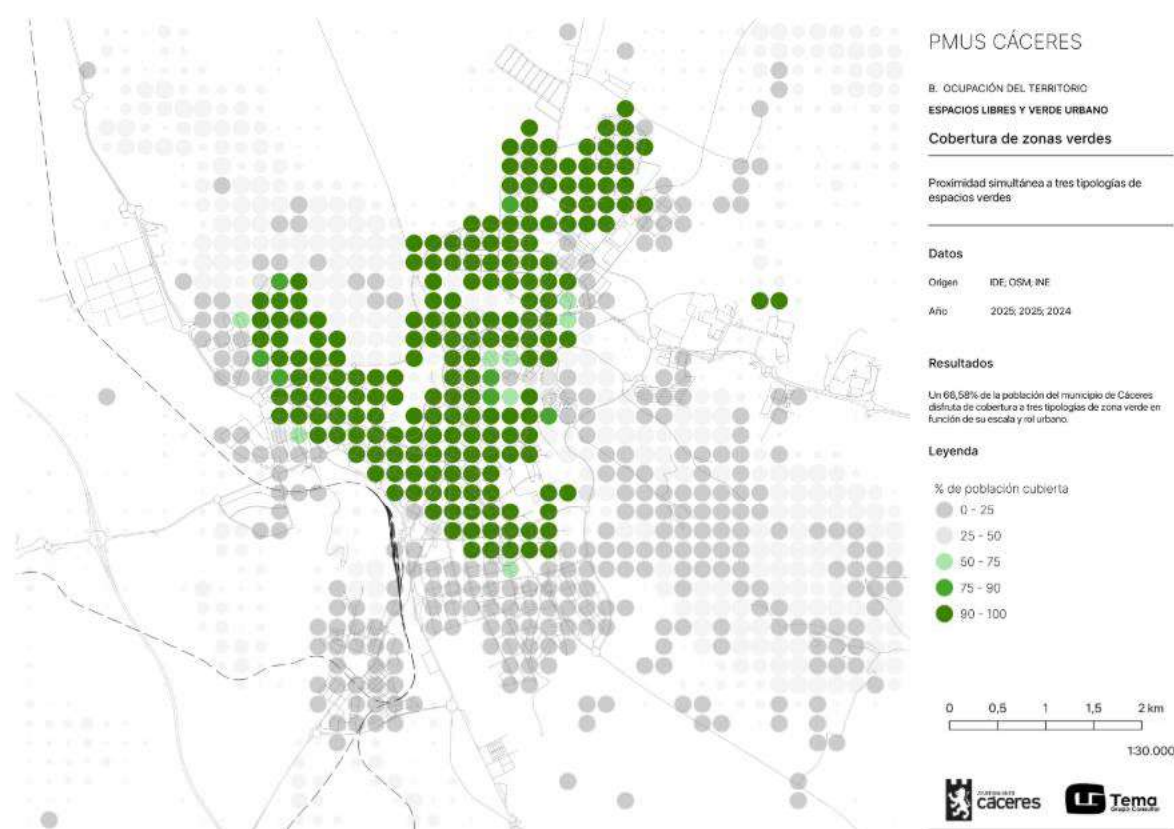


Fig 50. Proximidad simultánea a espacios verdes. Fuente: Elaboración propia

De la observación de la cartografía analítica podemos concluir como la mayor parte de la cobertura simultánea a los tres tipos de verde se distribuye en las zonas central oeste y norte del núcleo urbano, mostrando un mayor déficit o cobertura nula en los barrios del sur y este, si bien estos últimos representan una fracción baja de la población municipal.

En el análisis de las unidades administrativas destaca un grupo amplio de barrios con valores muy altos, próximos o iguales al 100 %, como Santa Clara, Hernán Cortés, Peña Redonda, Casas Baratas, Virgen de Guadalupe, Cánovas, Reyes Huertas, Moctezuma o Hernández Pacheco, lo que indica una cobertura verde muy completa y equilibrada en sus distintas escalas.

En un nivel intermedio aparecen barrios como Ciudad Monumental, San Blas, San Juan, Margallo, Ribera del Marco, Llopis Ivorra, Campus Universitario o El Cuartillo, con valores apreciables pero no universales, lo que apunta a déficits parciales en alguna de las tres tipologías.

En el extremo inferior se sitúan barrios con coberturas muy reducidas o nulas, como La Cañada, Casa Plata, Aldea Moret, Industrial Las Capellanías, Cáceres el Viejo, Valdesalor o Rincón de Ballesteros. En conjunto, el patrón refleja una ciudad con buena cobertura múltiple en los tejidos consolidados y mayores carencias en ámbitos periféricos o especializados.

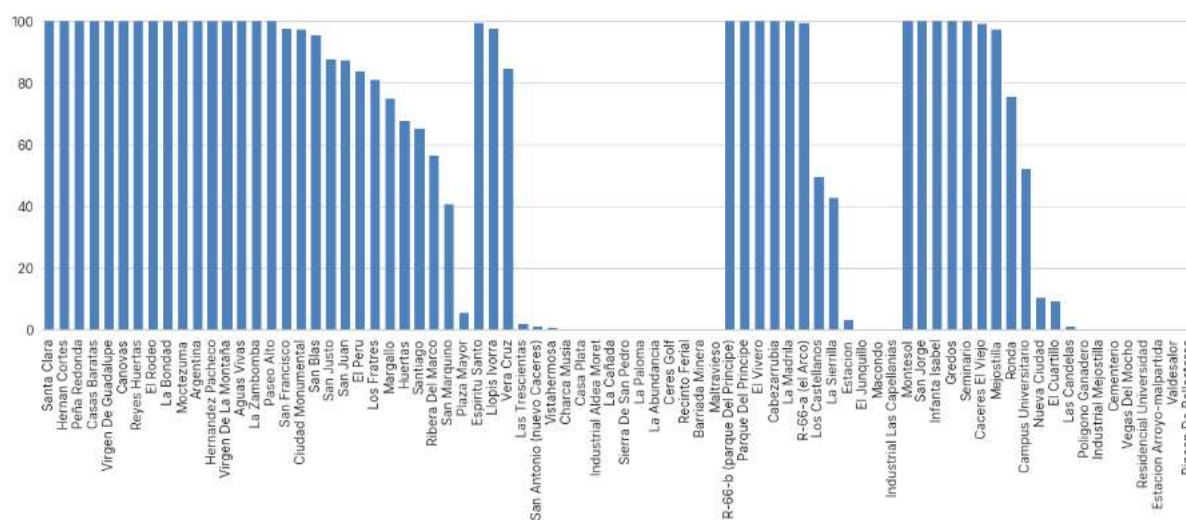


Fig 51. Proximidad espacios verdes por barrio. Fuente: Elaboración propia

1.1.10.8. Estrategias territoriales

Cáceres dispone de varios planes directores que afectan a varias áreas de gobierno municipal. La configuración y usos urbanos establecidos por el planeamiento urbanístico está directamente vinculado con sus estrategias.

EDUSI Cáceres – Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Cáceres

A través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), la Unión Europea decidió reforzar las políticas de desarrollo urbano sostenible durante el periodo de programación 2014-2020. Para ello se promovió la elaboración de estrategias urbanas integradas a nivel municipal, conocidas como EDUSI (Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado), cuyo objetivo es mejorar de forma duradera la situación económica, social, ambiental y climática de las ciudades.

En el caso de Cáceres, el Ayuntamiento desarrolló la estrategia Creaceres, basada en un análisis previo de los principales problemas y potencialidades del municipio. A partir de este diagnóstico se identificaron cuatro grandes problemas urbanos que condicionan el desarrollo futuro de la ciudad: la movilidad urbana y la dispersión de la ciudad, la debilidad del desarrollo económico, la segregación social entre barrios y el declive demográfico derivado del envejecimiento y la baja natalidad.

Asimismo, el documento destaca diversos activos y potencialidades de la ciudad, entre los que se encuentran el reconocimiento internacional de Cáceres como Ciudad Patrimonio de la Humanidad, su atractivo turístico y cultural, su calidad ambiental y la existencia de un ecosistema emprendedor vinculado a la Universidad de Extremadura. Estos elementos constituyen las principales bases para el desarrollo urbano sostenible de la ciudad.

Tras el análisis urbano y la realización de un diagnóstico estratégico mediante herramientas como el análisis DAFO, se definieron una serie de objetivos estratégicos orientados a mejorar la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental y la cohesión social del municipio. La

estrategia se articula en torno a varios retos principales relacionados con tres grandes ámbitos: ciudad inteligente, ciudad sostenible y ciudad integradora.

Dentro de estos objetivos, uno de los aspectos más relevantes es la movilidad urbana sostenible, considerada un elemento clave para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, el EDUSI establece el reto de desarrollar un modelo de movilidad sostenible, que integre eficazmente diferentes modos de transporte y reduzca la dependencia del vehículo privado.

Entre las principales actuaciones relacionadas con la movilidad urbana se plantean las siguientes líneas de actuación:

- Desarrollo de formas de desplazamiento sostenibles, potenciando el transporte público, la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta.
- Mejora de la conectividad entre los diferentes barrios de la ciudad, especialmente en aquellas zonas que presentan dificultades de accesibilidad o se encuentran aisladas dentro del tejido urbano.
- Fomento de cambios en los hábitos de movilidad de la población, promoviendo modos de transporte alternativos al vehículo privado.
- Integración de la movilidad sostenible en la planificación urbana, considerando el desarrollo espacial de la ciudad y las necesidades futuras de desplazamiento.

Estas medidas responden a la situación actual de la movilidad en Cáceres, caracterizada por un elevado uso del vehículo privado, que representa aproximadamente el 55 % de los desplazamientos, frente a una menor participación del transporte público y de la movilidad peatonal. Esta tendencia genera problemas de congestión, consumo energético y sostenibilidad ambiental que la estrategia pretende corregir mediante políticas de movilidad urbana sostenible.

Plan Territorial de Protección Civil de Extremadura - PLATERCAEX

En el marco de la planificación de emergencias en Extremadura, el municipio de Cáceres se integra en el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Extremadura (PLATERCAEX), actualizado mediante el Decreto 187/2019. Este plan actúa como instrumento director que organiza la respuesta ante situaciones de grave riesgo, catástrofes o emergencias en el territorio autonómico. A través de este plan, el Ayuntamiento de Cáceres pone a disposición sus medios y servicios municipales, como Policía Local, bomberos, Protección Civil y otros departamentos técnicos, que se integran en la estructura operativa del sistema autonómico de emergencias. De este modo, se coordinan los recursos municipales con los de la comunidad autónoma para garantizar una actuación eficaz ante cualquier situación de emergencia que pueda afectar al municipio.

El PLATERCAEX establece además la identificación de riesgos, las medidas de prevención y los protocolos de actuación, así como las fases de activación del plan y los recursos disponibles, constituyendo el marco general de coordinación entre administraciones para la protección de la población y del territorio.

Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura – LOTUS (2018)

la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura establece el marco normativo que regula la planificación territorial y urbanística en toda la comunidad autónoma, incluyendo el municipio de Cáceres. Esta ley recoge la importancia de garantizar entornos seguros y de calidad para la población, especialmente para aquellos grupos más vulnerables frente a situaciones de inseguridad o deterioro de los espacios públicos. La ley establece que el diseño y la construcción de ciudades y entornos deben tener en cuenta la seguridad y la calidad del espacio público, al igual que en el caso de los edificios que albergan equipamientos y su entorno, así como el sistema de transporte público. Esto implica crear entornos que sean accesibles, inclusivos y que promuevan la participación activa de todas las personas. Se deben tener en cuenta aspectos como la iluminación adecuada, la señalización clara, la presencia de áreas verdes y espacios de recreo o la eliminación de barreras arquitectónicas.

1.1.10.9. Planeamiento urbanístico

Plan General Municipal de Cáceres – PGM (2010)

El Plan General Municipal (PGM) de Cáceres, aprobado definitivamente en 2010 y actualizado posteriormente (última actualización 2025), constituye el principal instrumento de planeamiento urbanístico del municipio y establece la ordenación general del territorio municipal. El plan regula la organización del suelo, los usos urbanos y el desarrollo futuro de la ciudad, con el objetivo de orientar su crecimiento de forma equilibrada y sostenible.

De acuerdo con la legislación urbanística vigente en el momento de su aprobación, el plan clasifica el suelo del término municipal en suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable, estableciendo además diferentes categorías y ámbitos de desarrollo para cada uno de ellos. Asimismo, define la estructura general y orgánica del municipio, incluyendo la localización de infraestructuras, equipamientos, espacios libres y redes de servicios básicos.

El PGM se organiza en distintos documentos y planos, entre los que destacan la Memoria, las Normas Urbanísticas, la definición de ámbitos de actuación, el catálogo de bienes protegidos, así como estudios complementarios como el estudio económico, el estudio de tráfico y movilidad y el estudio de impacto ambiental. Asimismo, incluye planos específicos sobre la clasificación y gestión del suelo, las redes de abastecimiento y saneamiento, la red eléctrica o la arqueología urbana.

Mediante este conjunto de documentos, el Plan General Municipal establece las bases para la ordenación del crecimiento urbano, la protección del patrimonio histórico y la mejora de las infraestructuras y servicios urbanos, garantizando así un desarrollo urbano coherente con la estructura territorial del municipio.

Plan Especial de Protección y Revitalización del Patrimonio Arquitectónico

El **Plan Especial de Protección y Revitalización del Patrimonio Arquitectónico de la Ciudad de Cáceres (PEPPA)**, aprobado definitivamente en 1990, es un instrumento de planeamiento urbanístico destinado a la **protección, conservación y revitalización del conjunto histórico de la ciudad**, especialmente de la Ciudad Monumental y su entorno.

El plan parte de un diagnóstico del estado del casco histórico, analizando aspectos como la evolución histórica del tejido urbano, la estructura de la edificación, la población residente, las actividades económicas, la vivienda, el comercio y las infraestructuras urbanas. A partir de este análisis se identifican problemas como el deterioro de edificios, la pérdida de población residente o las deficiencias en infraestructuras y movilidad.

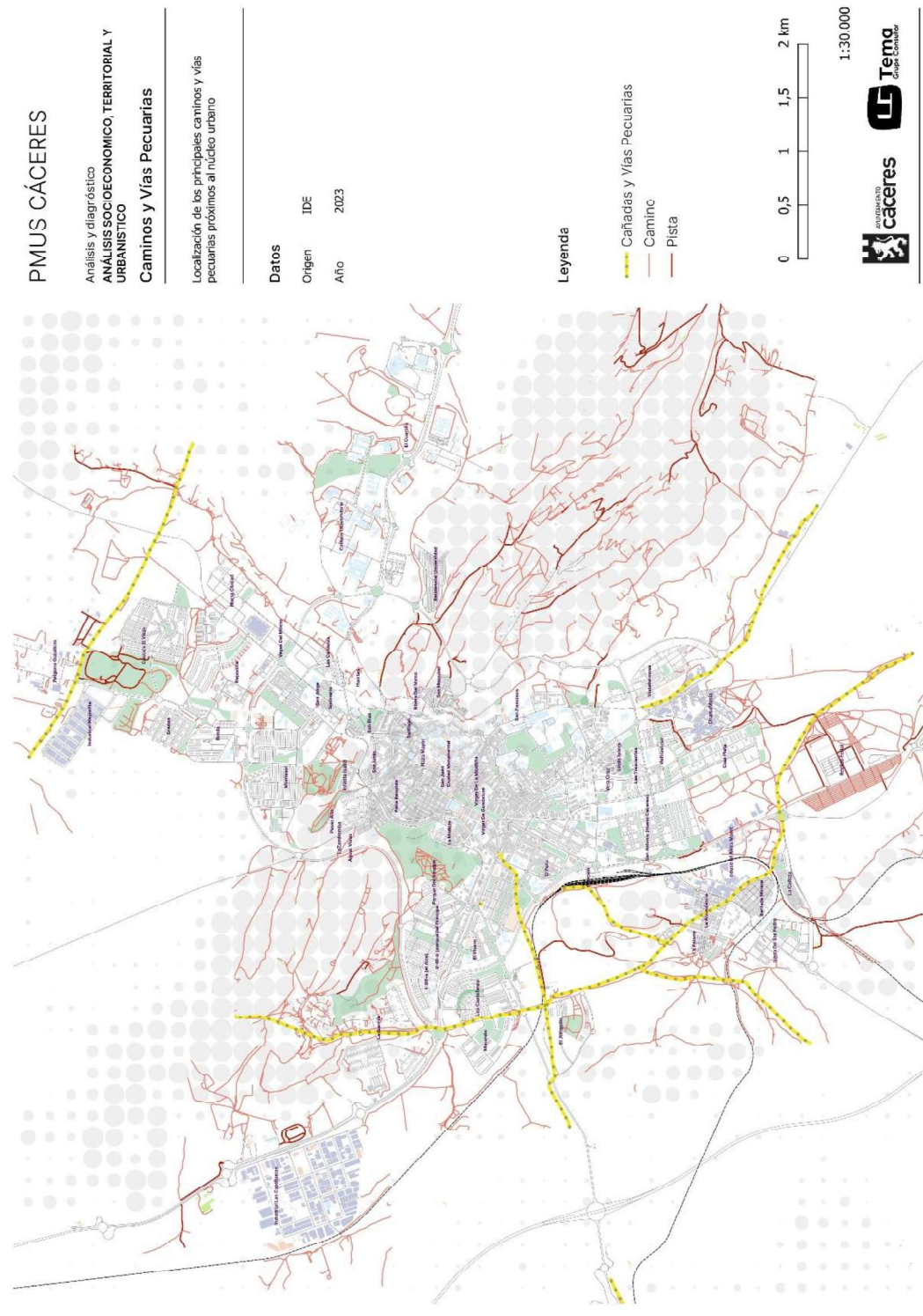
En base a este diagnóstico, el plan establece una serie de medidas de ordenación y protección del patrimonio arquitectónico, regulando las intervenciones urbanísticas en el conjunto histórico mediante un catálogo de edificios protegidos y diferentes niveles de protección. Asimismo, se fijan criterios para la conservación, restauración y rehabilitación de los inmuebles históricos, con el objetivo de preservar su valor arquitectónico y cultural

Caminos públicos

En 2023 el Ayuntamiento de Cáceres sometió a información pública el inventario de fichas de Caminos Públicos municipales.

En inventario se compone de 210 fichas, cada una de ellas con datos de longitud total, coordenadas de emplazamiento, datos catastrales, una breve descripción y un mapa de localización.

Fig 52. Plano de Caminos rurales y vías pecuarias. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres (2023)



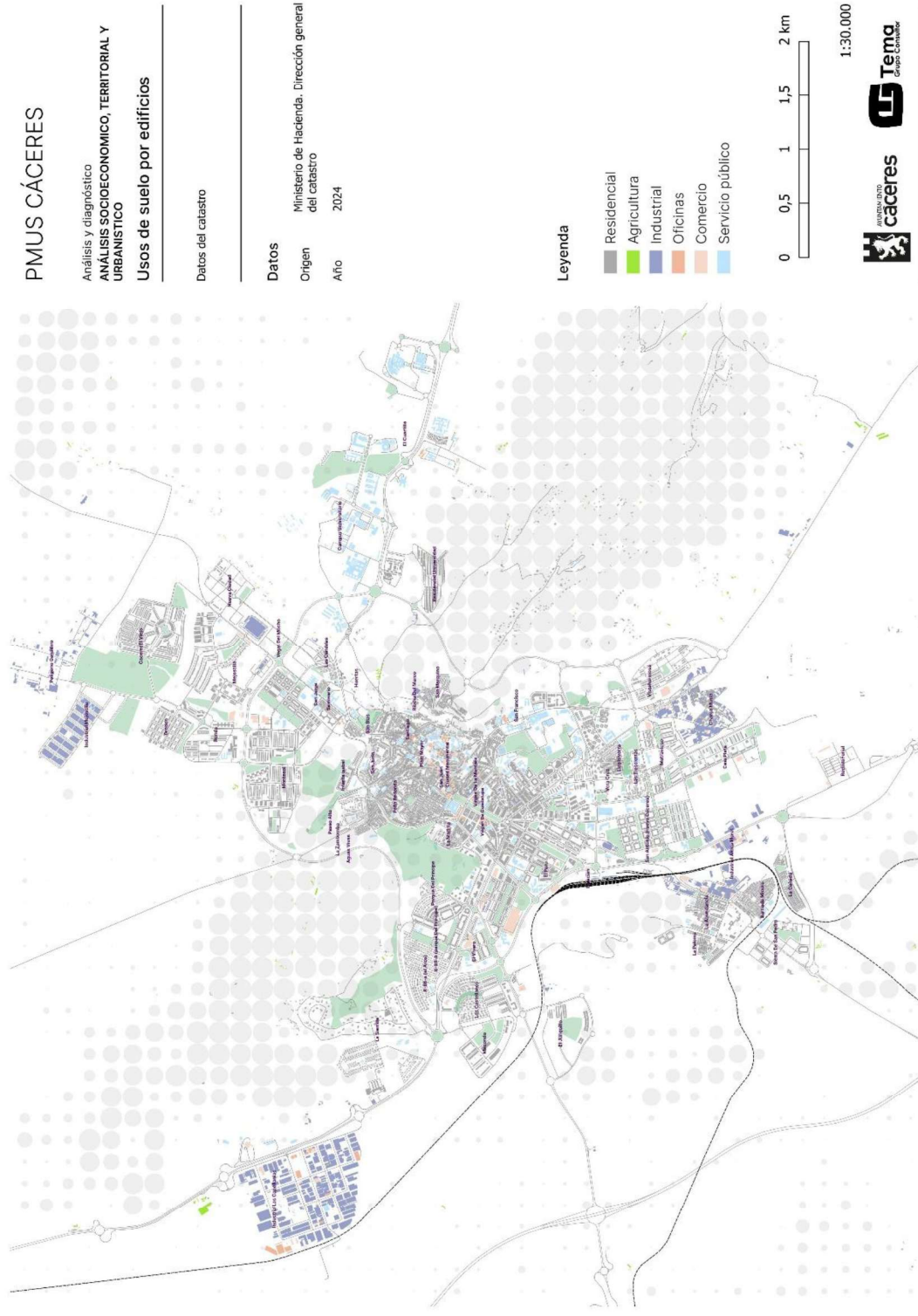
La ciudad de Cáceres ha ido creciendo a lo largo de los años condicionada por las condiciones naturales de su territorio. Según datos del PGM de Cáceres, el término municipal presenta una clara predominancia del suelo no urbanizable o rústico, que ocupa aproximadamente el 97 % del territorio. El suelo urbano y urbanizable representa una proporción mucho menor del municipio, concentrándose principalmente en el núcleo urbano de la ciudad y en sus áreas de expansión.

Tabla 9. Clasificación del suelo PGM 2010

Clasificación de suelo – PGM 2010	Hectáreas	%
Suelo urbano	3.350	1,9%
Suelo urbanizable	1.020	0,6%
Suelo no Urbanizable	170.630	97,5%
Total (superficie total municipio)	175.000	100%

En el suelo urbano, las diferentes piezas urbanas han crecido sin un sistema viario y de espacios verdes vertebrador, por lo que no hay una clara jerarquía viaria y espacial. Esta situación ha condicionado que, además de los equipamientos localizados en el Casco Histórico y Ensanches, otras piezas dotacionales mayores se localicen en ubicaciones de difícil acceso.

Fig 53. Plano de usos del suelo actuales (2024). Fuente: Elaboración propia



1.1.10.10. Futuros proyectos

Agenda Urbana de Cáceres (Julio 2024): contiene un plan de acción que identifica todas las actuaciones que se pretenden llevar a cabo y que responden a una visión estratégica e integrada de la ciudad de Cáceres:

Objetivo Estratégico 1: *Ordenar el Territorio y hacer uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo*

Plan Estratégico del Área Urbana Funcional (AUF) de Cáceres

Definir un Plan Estratégico para el desarrollo del Área Funcional de Cáceres formado por el término municipal de Cáceres más los siete municipios colindantes. Esta actuación persigue impulsar la máxima interconexión entre los ámbitos rural y urbano, así como generar sinergias económicas, sociales y de gobernanza en el AUF de Cáceres.

Revisión del PGM adaptándolo a la legislación vigente – LOTUS – adecuando el modelo urbano a un modelo sostenible alineado con los ODS y la Agenda Urbana

El Plan General Municipal se establece para todo el término municipal, es decir, tanto para los núcleos urbanos como para el medio rural, las clases y categorías de suelo y, en definitiva, los usos permitidos y prohibidos en cada punto del territorio municipal. Al mismo tiempo, el Plan General define el modelo de ciudad para todos sus núcleos urbanos y el modelo de ocupación del medio rural y, en ese sentido, también delimita las zonas de crecimiento y/o transformación. Todo ello, siempre con el respeto al medio ambiente y al patrimonio histórico. Resulta necesario revisar el vigente Plan General, valorar su grado de cumplimiento, reorientar los objetivos y los retos urbano-territoriales e incorporar la planificación estratégica y territorial surgida con posterioridad.

Plan Director y Conservación de la Red de Caminos municipales de Cáceres

La legislación de la Comunidad Autónoma de Extremadura establece que todas las administraciones titulares de caminos públicos dispondrán “en todo momento” de un catálogo de los mismos en el se deberán incluir todas las vías con una numeración reglada y con su longitud, anchura y límite inicial y final, así como las características generales de cada uno. Por ello, la elaboración del Plan Director de Caminos de Cáceres incluirá un inventario y clasificación de los caminos de la ciudad. Además, para fortalecer la competitividad turística y contribuir así a su sostenibilidad económica, social y medio ambiental, se llevarán a cabo actuaciones de conservación, adecuación y mejora de los caminos, como la instalación de señalización. Esta actuación trata de poner en valor aquellos caminos de mayor relevancia turística y conectarlos, siguiendo unos parámetros similares a los que han realizado otras administraciones públicas.

Recuperación Ambiental de la Ribera del Marco

Se trata de la regeneración, adecuación y renaturalización de la Ribera del Marco mediante actuaciones de recuperación ambiental del cauce en los tramos urbanos, con el fin de mejorar la continuidad y el incremento del espacio fluvial, la recuperación en unos casos y mantenimiento en otros de los hábitats de la Ribera, regenerando o manteniendo espacios de vegetación adecuada para la fauna y avifauna del entorno y eliminando especies vegetales exóticas invasoras que están proliferando por la zona y en el propio cauce del arroyo y que suponen un riesgo al dificultar el movimiento del agua en caso de crecidas.

Plan de Gestión del Patrimonio Histórico

El principal objetivo del Plan de Gestión del Patrimonio Histórico de Cáceres es la protección y recuperación del mismo. La ciudad dispone de gran variedad de patrimonio histórico: poblado minero, pozo de las nieves, fuentes tradicionales, cuevas (p.ej. Cueva de Santa Ana), ermitas, miradores (p. ej. Mirador en la Ermita de la Perengüana), hornos de cal, patrimonio etnológico de la Ribera del Marco (norias, presas, acequias, molinos), edificaciones particulares, civiles y religiosas, la Torre del Trabajo como elemento patrimonial y su entorno urbano, etc. Adicionalmente, se pretende revisar el Plan Especial de Revitalización del Conjunto Histórico. Deberá complementarse con las determinaciones urbanísticas y de protección que establezcan el Plan General y el Catálogo de Patrimonio Histórico.

Plan Director de Infraestructuras Azules y Verdes

La Infraestructura Verde y Azul es una herramienta integradora que pretende cambiar completamente el enfoque de la ciudad para proporcionar una mayor calidad de vida de la ciudadanía. Se lleva a cabo mediante la definición y diseño de una red que integre y conecte todos los espacios de valor natural y ecológico del término municipal: zonas verdes urbanas con carácter de sistema general, paisajes y espacios de valor natural y agrícola, tanto existentes como potenciales. La red estará planificada y diseñada para proporcionar soluciones estratégicas para la ciudad de Cáceres y para sus núcleos secundarios. El desarrollo de esta infraestructura se hace fundamental de cara a los desafíos presentes y retos futuros a los que se enfrenta la ciudad: adaptación al cambio climático, resiliencia ecológica, mejora de la calidad ambiental del aire, fomento de los espacios libres y zonas verdes, impulso al turismo natural, entre otros.

Objetivo estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente

Áreas rurales de Cáceres

En favor del objetivo de evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, cabe la necesidad tanto de fortalecer la posición y el carácter diversificador que ofrecen los núcleos secundarios del término municipal (Valdesalor, Rincón de Ballesteros y Estación Arroyo-Malpartida), como de regularizar los asentamientos rústicos que han surgido al margen de la planificación urbana y/o territorial. Se busca así evitar el crecimiento descontrolado de estos asentamientos que pueda afectar negativamente al medio natural que les rodea. Asimismo, simultáneamente, se busca que se conviertan en alternativas residenciales a la ciudad principal, poniendo en valor la especialización de usos que le sea particular y dotándolos de los servicios urbanos que necesiten en función de su población.

Conexión de barrios mediante corredores continuos

La evaluación de la estructura urbana de Cáceres es fundamental para identificar dos aspectos clave: en primer lugar, las zonas periféricas que carecen de una conexión efectiva con el núcleo central, lo que podría comprometer su funcionalidad y diversidad; en segundo lugar, se busca detectar áreas interiores del entramado urbano donde existan discontinuidades que generen espacios aislados o reductos en el tejido urbano. Este estudio exhaustivo debe incluir un diagnóstico detallado de estas áreas, analizando las causas subyacentes y proponiendo soluciones avanzadas para fortalecer la

conectividad y cohesión urbana. Estas propuestas no sólo apuntan a mejorar la movilidad y accesibilidad, sino también a preservar la integración social y funcional de la ciudad de Cáceres.

Zonificación Funcional y Versatilidad de Usos

Investigación y evaluación de las áreas urbanas con distinta especialización funcional, identificando aquellos elementos geográficos, urbanos, económicos y sociales que han propiciado la especialización. Se deberán reconocer sus valores y deficiencias para potenciarlos o corregirlos, respectivamente, desde la normativa urbanística y tributaria de alcance municipal. Asimismo, la investigación y evaluación deberá reconocer situaciones donde la diversificación de usos pueda enriquecer la calidad urbana y contribuir a dinamizar la economía local.

Plan para fomentar la diversidad y la versatilidad de los espacios públicos

La evolución constante de la ciudad es innegable, con su paisaje urbano en constante transformación, mayormente impulsado por iniciativas del sector privado (p. ej. museo Helga de Alvear). No obstante, los espacios públicos emblemáticos, ya sean plazas, avenidas o corredores urbanos, también requieren una adaptación significativa. Su función ya no se limita a lo estético o funcional; deben convertirse en catalizadores sociales, promoviendo interacciones inclusivas y sostenibles. Estos espacios a través de un diseño participativo y una visión alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, pueden transformarse en nodos multifuncionales que fomenten la cohesión social, la movilidad sostenible, la salud pública y la identidad cultural. Su redefinición responde a los desafíos actuales y a las expectativas cambiantes de una sociedad comprometida con un entorno urbano más humano, accesible y sostenible.

Plan de regeneración urbana de barrios

La identificación de situaciones en las que es necesario frenar o revertir la obsolescencia natural de los espacios colectivos es un desafío importante. La intervención pública puede jugar un papel crucial en la revitalización de estos espacios, asegurando que sigan siendo relevantes y útiles para la comunidad. Esto puede implicar una variedad de estrategias, desde la renovación de infraestructuras hasta la implementación de programas de participación comunitaria. Es esencial categorizar y priorizar estas actuaciones, teniendo en cuenta el efecto multiplicador de los resultados. Las mejoras en la movilidad interior, la recualificación del espacio público y la renovación constructiva de vías y plazas pueden tener un impacto significativo en la calidad de vida de los residentes. Al centrarse en los recorridos y estancias, podemos crear espacios que no sólo sean funcionales, sino también agradables y acogedores para todos.

Plan de regeneración de edificios municipales para otros usos funcionales

Entre el elevado número de edificios municipales, cabe identificar los que, encontrándose en situaciones de desuso o infrautilización, podrían albergar las nuevas funciones que precisa la sociedad evolucionada en el siglo XXI: centros de mayores, salas de reuniones, espacios de convenciones, talleres para el fomento del emprendimiento, etc. Entre las actuaciones de esta línea de actuación se contemplan tanto las intervenciones que sea necesario realizar en su interior (p. ej. reconstrucción, rehabilitación, reformas) como las necesarias en su entorno (p. ej. dotación de aparcamientos, redefinición de la movilidad circundante). Se podrán articular colaboraciones con la iniciativa privada cuando ésta sea la propietaria de edificios relevantes.

Plan de mantenimiento y sostenibilidad de los edificios municipales

La sostenibilidad en los edificios municipales no es solo un objetivo, sino un motor de cambio para las ciudades. Al priorizar la implementación de prácticas más amigables con el entorno, se está trazando un camino hacia comunidades más saludables y resistentes. Esta transformación no sólo se limita a la reducción de la huella ambiental, sino que se extiende a un impacto directo en la calidad de vida de quienes habitan y transitan por estos entornos. La renovación de los edificios públicos no solo es una inversión en la infraestructura, sino una apuesta por un futuro más equitativo y próspero para todos. La eficiencia energética y la reducción de emisiones se traducen en pasos firmes hacia un medio ambiente más limpio y en la creación de espacios inclusivos que priorizan la calidad de vida. Según el PACES de Cáceres, el Consumo de energía en Edificios e Instalaciones Municipales en el año 2017 ascendió a un total de 11.686.191 kWh, tendiendo como objetivo una reducción al año 2030 del 40% de las emisiones de CO₂.

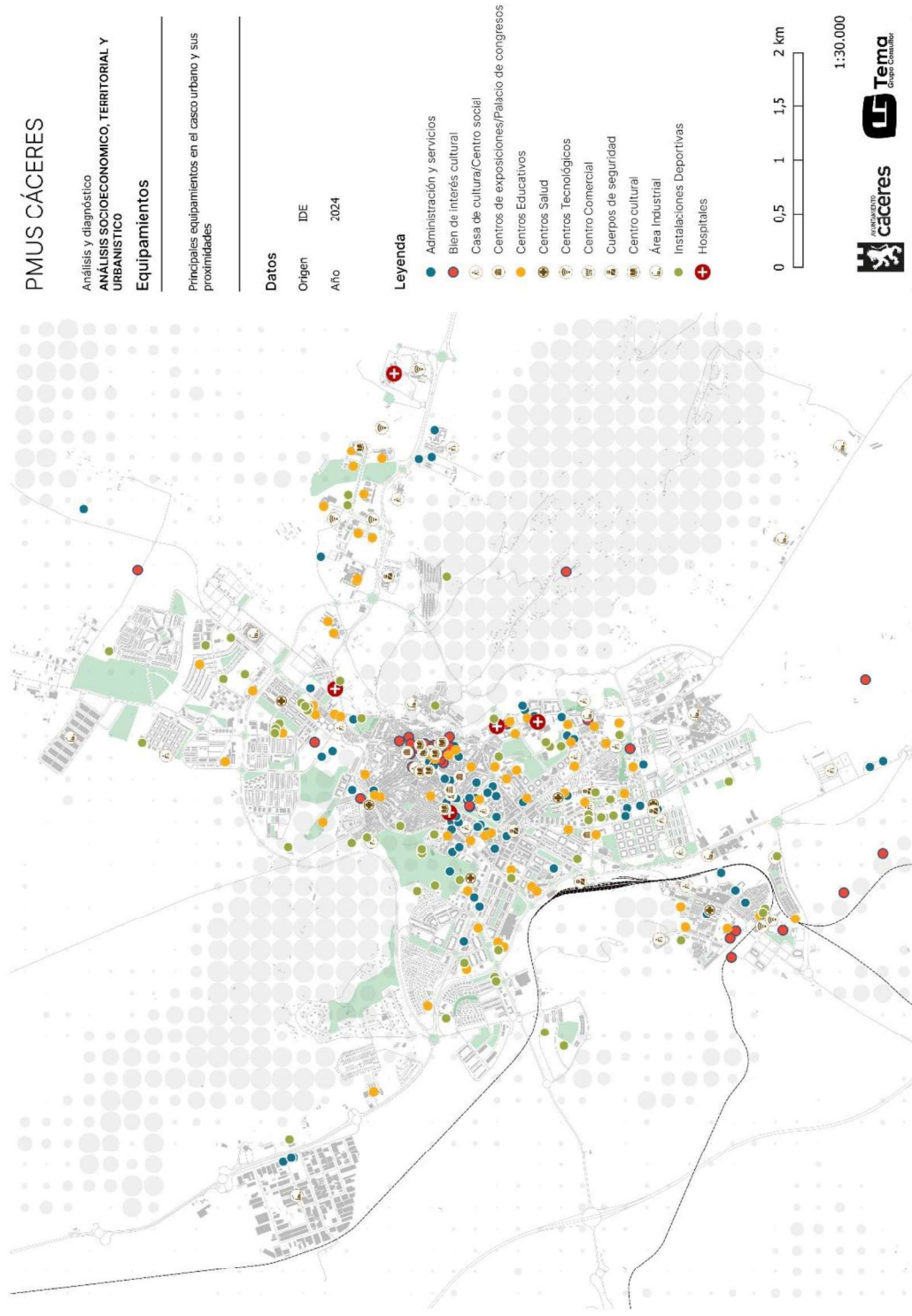
1.1.11. Equipamientos

En el presente apartado se hace referencia a los principales equipamientos existentes en el municipio de Cáceres, considerándose estos como centro de atracción de viajes. Su localización resulta fundamental a la hora de comprender la movilidad de la ciudad. Se hace referencia a centros administrativos, sanitarios y servicios públicos, educativos, zonas industriales, de turismo, comerciales, etc.

Tabla 10. Principales equipamientos por tipo. Fuente: Elaboración propia

Tipo	
Administración y Servicios Públicos	89
Comercial	12
Cultural y recreativo	32
Deportivo	63
Educativo	72
Industrial	20
Infraestructuras	20
Sanitario	14
Turismo	34
Total	

Fig 54. Principales equipamientos por tipo. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.1. Productivo

La localización de los principales centros de trabajo de Cáceres está íntimamente relacionada con los viajes por motivo trabajo. Se trata de parques empresariales y polígonos industriales normalmente ubicados en entornos sin mezcla de usos, es decir mayoritariamente productivas.

La movilidad en una ciudad está fuertemente ligada a los tipos de usos del suelo que se configuren en la misma, atrayendo o generando viajes con distintas características: frecuencia de los viajes, distribución horaria de los mismo o modo de transporte elegido.

Los equipamientos industriales se concentran principalmente en el oeste de la ciudad, más concretamente en el Polígono Industrial Las Capellanías en el lado norte de la carretera A-66.

Se encuentra en la periferia industrial de la ciudad, separado de las zonas residenciales. Está cerca de otras áreas logísticas y de acceso a autovías, lo que facilita el transporte de mercancías.

Es el principal polígono industrial de Cáceres, con gran concentración de empresas, talleres, almacenes y logística.

Fig 55. Polígono Industrial de Las Capellanías. Fuente: Google Maps



Esta importante zona industrial genera movilidad tanto de los trabajadores de las empresas como de vehículos ligados a la propia actividad de la zona. Desde el punto de los trabajadores, el tener que desplazarse a zonas alejadas, en horarios muy concretos y que, por tanto, dispone de una baja oferta de transporte público hará que predomine la elección de modos menos sostenibles como es el automóvil.

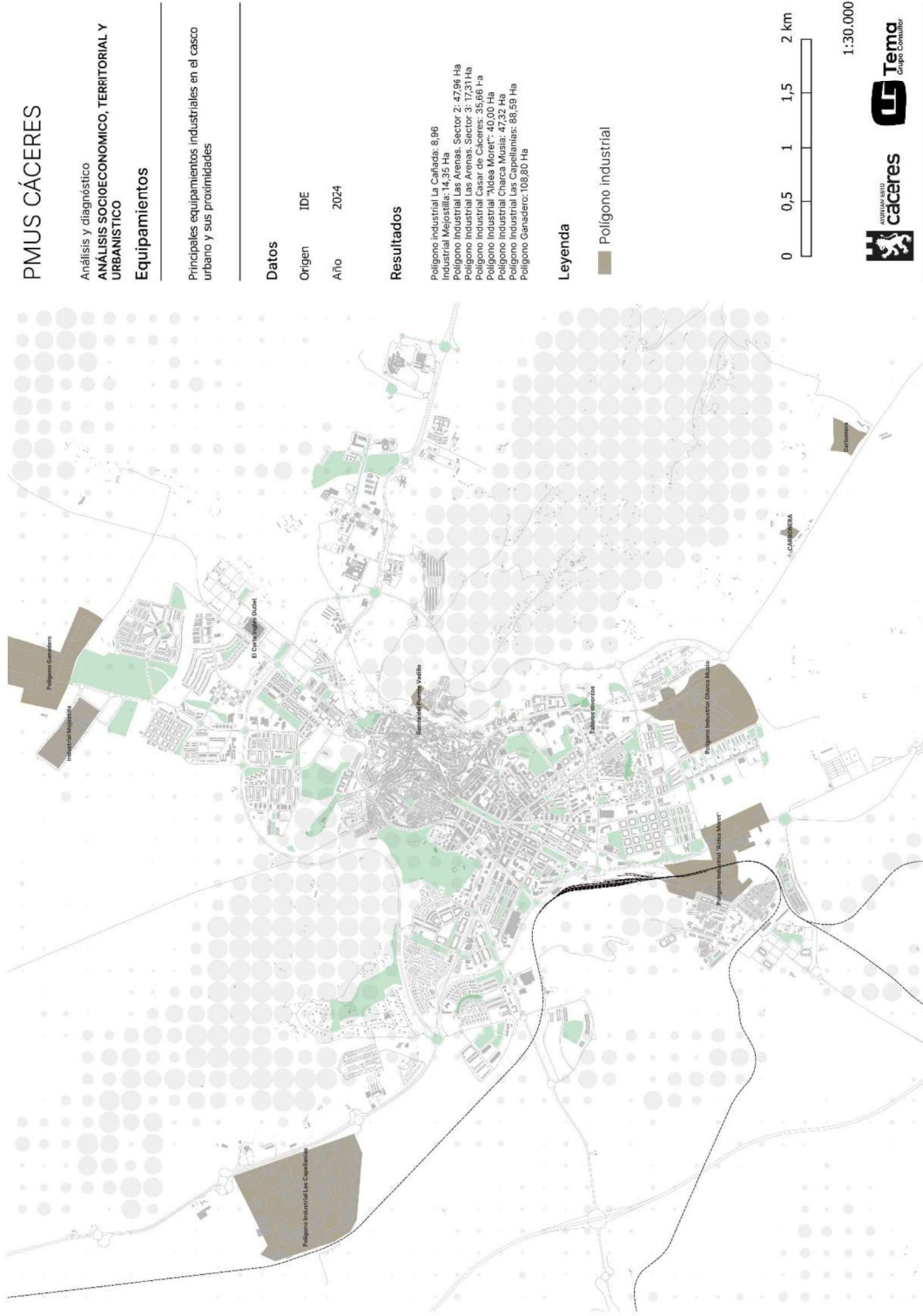
Por otro lado, la generación de tráfico asociados a la actividad económica puede generar un aumento de la circulación de vehículos pesados, con los problemas de ocupación del espacio y generación de emisiones que ello conlleva.

Otros equipamientos productivos:

- Polígono Industrial Charca Musía
- Polígono industrial Charca Musía

- Polígono Ganadero
- Parque empresarial La Mejostilla

Fig 56. Principales equipamientos industriales. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.2. Comercial

En la ciudad encontramos las siguientes zonas comerciales principales:

- **Centro Comercial Ruta de la Plata:** Se encuentra en la calle Londres, en el distrito oeste de la ciudad, cerca del barrio de Cabezarrubia.

Al ser el único gran centro comercial de Cáceres, se ha observado que, especialmente en días de lluvia o en épocas de frío, se produce una elevada afluencia de visitantes, lo que genera congestión y problemas de aparcamiento, a pesar de contar con un aparcamiento amplio.

El acceso principal al centro comercial se realiza desde la Ronda Oeste y la Avenida Ruta de la Plata.



Fig 57. Centro comercial Ruta de la Plata. Fuente: Elaboración propia

- Debido a la peatonalización de ciertas calles de la zona centro y centro histórico y restricciones de acceso, esta zona se configura como una gran zona comercial abierta, debido a la facilidad de comunicación entre comercios y la cercanía entre ellos. Una de las principales calles comerciales en la cual se agrupan grandes superficies es la **Calle Pintores**. Esta calle también es referente turístico en la ciudad ya que es una de las principales vías que conecta Cánovas con la Plaza Mayor. Su ubicación hace que el modo prioritario de acceso sea andando.

La localización y el tipo de comercio resulta de gran importancia para los usuarios y la elección de desplazamiento que tomen hasta ellos, ya que los comercios con una buena proximidad y asociados a compras de menor volumen suelen estar ligados con patrones de transporte más sostenibles. No obstante, las grandes superficies comerciales responden normalmente a un modelo más insostenible, al estar alejadas del centro de la ciudad, implicando una alta necesidad del vehículo privado. En la siguiente figura se recogen algunos de los principales comercios de la ciudad.

[illegible]

1.1.11.3. Educativo

Los centros educativos de etapas inferiores como colegios e institutos se localizan de forma más diseminada por todo el municipio, pero también resultan de gran importancia por su impacto en la movilidad de la ciudad debido a la concentración de los viajes en las horas de entrada y salida a los respectivos horarios docentes.

El municipio de Cáceres cuenta con:

- 8 institutos de Educación Secundaria
- 26 colegios de Educación Infantil y primaria
- 11 centros docentes concertados-privados
- 4 residencias universitarias y 1 colegio mayor
- 1 conservatorio de música
- 11 otros centros educativos

La enseñanza de un nivel superior, más concretamente, la universidad, cuenta con un campus en la ciudad. Es el principal campus de la Universidad de Extremadura. Está situado en la zona norte de la ciudad, cerca de barrios como Mejostilla y Montesol.

Los Servicios administrativos y el rectorado de este campus se encuentran en el casco histórico y el instituto de lenguas modernas en la Avenida Virgen de la Montaña.

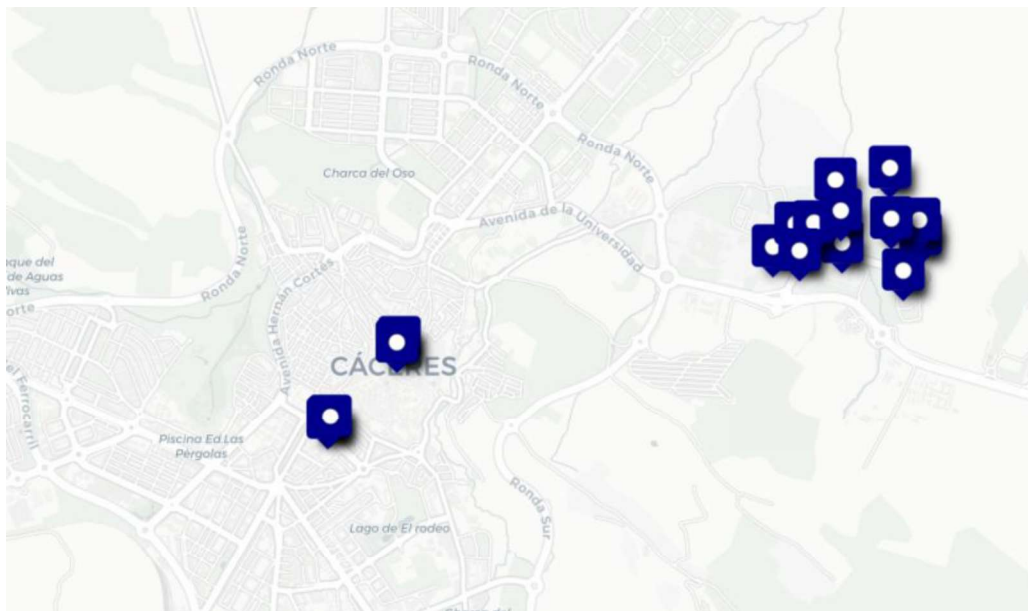


Fig 59. Campus Universitario. Fuente: UEX

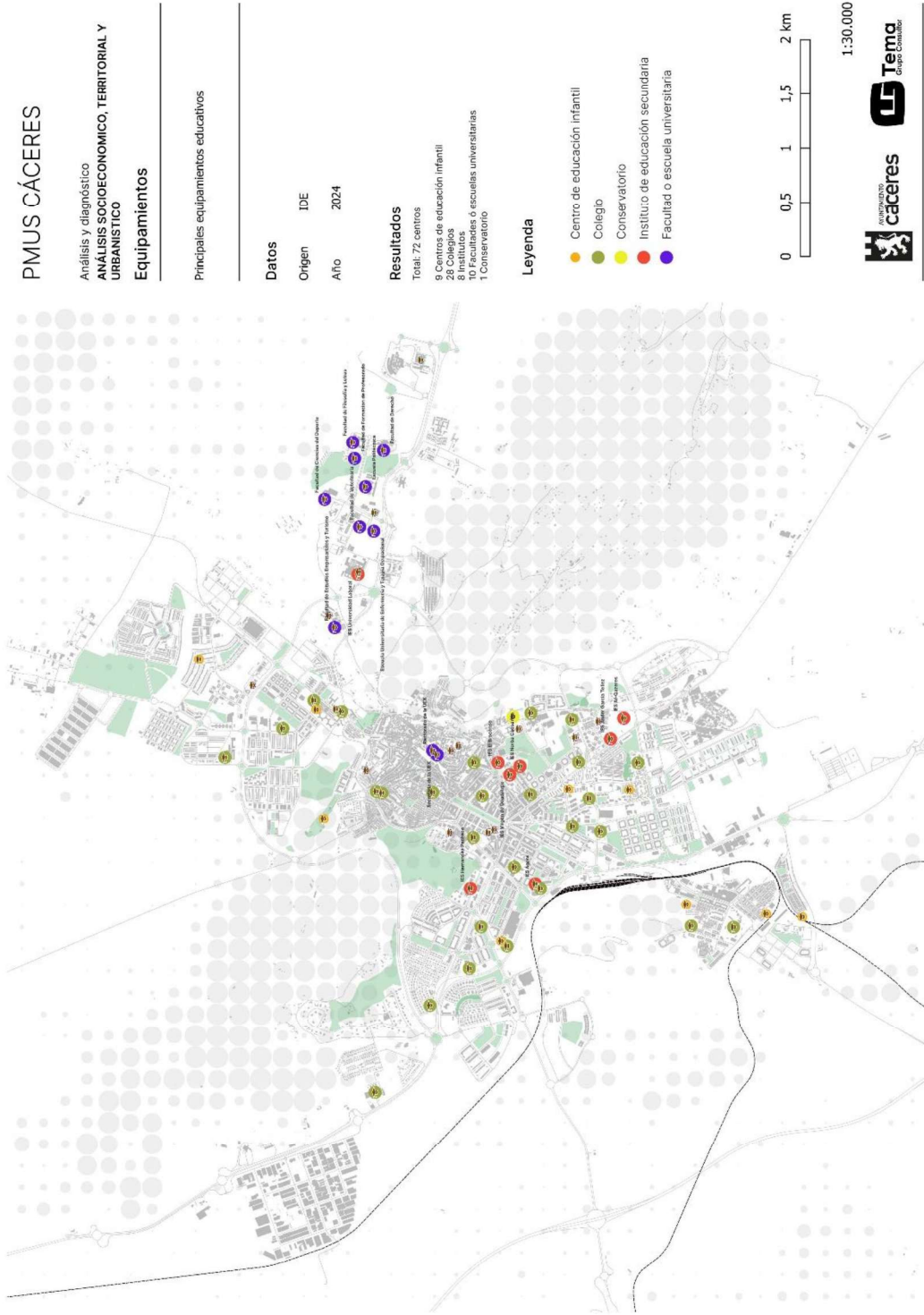
Se muestra a continuación una tabla con todos los centros anteriormente mencionados:

Tabla 11. Principales equipamientos educativos. Fuente: Elaboración propia

Tipo	Nombre
Universidad	Escuela Politécnica
Universidad	Rectorado de la UEX
Universidad	Facultad de Veterinaria
Universidad	Escuela Universitaria de Enfermería y Terapia Ocupacional
Universidad	Facultad de Ciencias del Deporte
Universidad	Facultad de Filosofía y Letras
Universidad	Facultad de Formación de Profesorado
Universidad	Facultad de Derecho
Universidad	Secretaría de la UEX
Universidad	Facultad de Estudios Empresariales y Turismo
Instituto	IES El Brocense
Instituto	IES Norba Caesarina
Instituto	IES Hernandez Pacheco
Instituto	IES Al-Qazeres
Instituto	IES Javier García Tellez
Instituto	IES Universidad Laboral
Instituto	IES Ágora
Instituto	IES Virgen de Guadalupe
Centro Educación Infantil	Virgen de la Montaña
Centro Educación Infantil	Licenciados Reunidos
Centro Educación Infantil	Santa Lucía
Centro Educación Infantil	La Rayuela
Centro Educación Infantil	Fofó
Centro Educación Infantil	Santa Bárbara
Centro Educación Infantil	La Cometa
Centro Educación Infantil	Mejostilla
Centro Educación Infantil	Municipal La Cañada
COLEGIO	Público Ribera del Marco
COLEGIO	Público Francisco de Aldana
COLEGIO	Público Francisco Pizarro
COLEGIO	Público Cervantes
COLEGIO	Público Donoso Cortes
COLEGIO	Público Prácticas
COLEGIO	Público Isabel de Moctezuma
COLEGIO	Público Ntra. Sra. de Salor
COLEGIO	Público El Vivero
COLEGIO	Público Alba Plata
COLEGIO	Residencia PROA
COLEGIO	Público Gabriel y Galán
COLEGIO	Público Nuestra Sra. de la Montaña

Tipo	Nombre
COLEGIO	Público Extremadura
COLEGIO	Público Dulce Chacón
COLEGIO	Público Castra Caecilia
COLEGIO	Público Giner de los Ríos
Colegio Concertado	Paideuterion
Colegio Concertado	de las Carmelitas
Colegio Concertado	Licenciados Reunidos
Colegio Concertado	Sagrado Corazón de Jesús
Colegio Concertado	María Auxiliadora
Colegio Concertado	La Asunción - Josefina
Colegio Concertado	Nazaret
Colegio Concertado	San José
Colegio Concertado	Diocesano
Colegio Concertado	San Antonio de Padua
Colegio Concertado	Nuestra Señora de las Delicias
Conservatorio	Música "Hermanos Berzosa"
RESIDENCIA	Colegio Mayor Universitario Francisco de Sande
RESIDENCIA	Universitaria San José
RESIDENCIA	Universitaria Mario Roso de Luna
RESIDENCIA	Estudiantes Universidad Laboral
RESIDENCIA	Universitaria Diego Muñoz Torrero

Fig 60. Principales equipamientos educativos. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.4. Sanitario

Dentro de los equipamientos sanitarios existentes en Cáceres se distinguen los centros de atención primaria y los de atención hospitalaria. Cáceres cuenta con 5 hospitales en activo, de los cuales 3 de ellos son públicos:

- **Hospital Universitario de Cáceres:** es el hospital público más moderno de la ciudad de Cáceres y uno de los centros sanitarios principales de la región de Extremadura. Forma parte del sistema sanitario público gestionado por el Servicio Extremeño de Salud. El Hospital Universitario de Cáceres se encuentra en la zona norte de la ciudad de Cáceres, dentro del área del Campus Universitario de Cáceres. Está situado junto a la carretera N-521, una de las principales vías de acceso a la ciudad. El acceso al hospital se realiza principalmente a través de una rotonda ubicada en esta carretera, desde la cual parte la vía que conduce directamente a la entrada del complejo hospitalario y a sus aparcamientos.
- **Hospital San Pedro Alcántara:** ubicado en la en la Avenida Pablo Naranjo Porras s/n, es un hospital público inaugurado en 1956 que forma parte del sistema sanitario de Extremadura; ofrece una amplia cartera de servicios como urgencias, cirugía, UCI y diversas especialidades médicas, compartiendo funciones asistenciales con el Hospital Universitario de Cáceres.
- **Hospital provincial Nuestra Señora de la Montaña:** también en el sistema sanitario del Servicio Extremeño de Salud. Actualmente funciona principalmente como centro hospitalario de apoyo, destinado a determinados servicios asistenciales, hospitalización y atención sanitaria complementaria. Se encuentra en la zona urbana de Cáceres, relativamente próximo al centro de la ciudad.

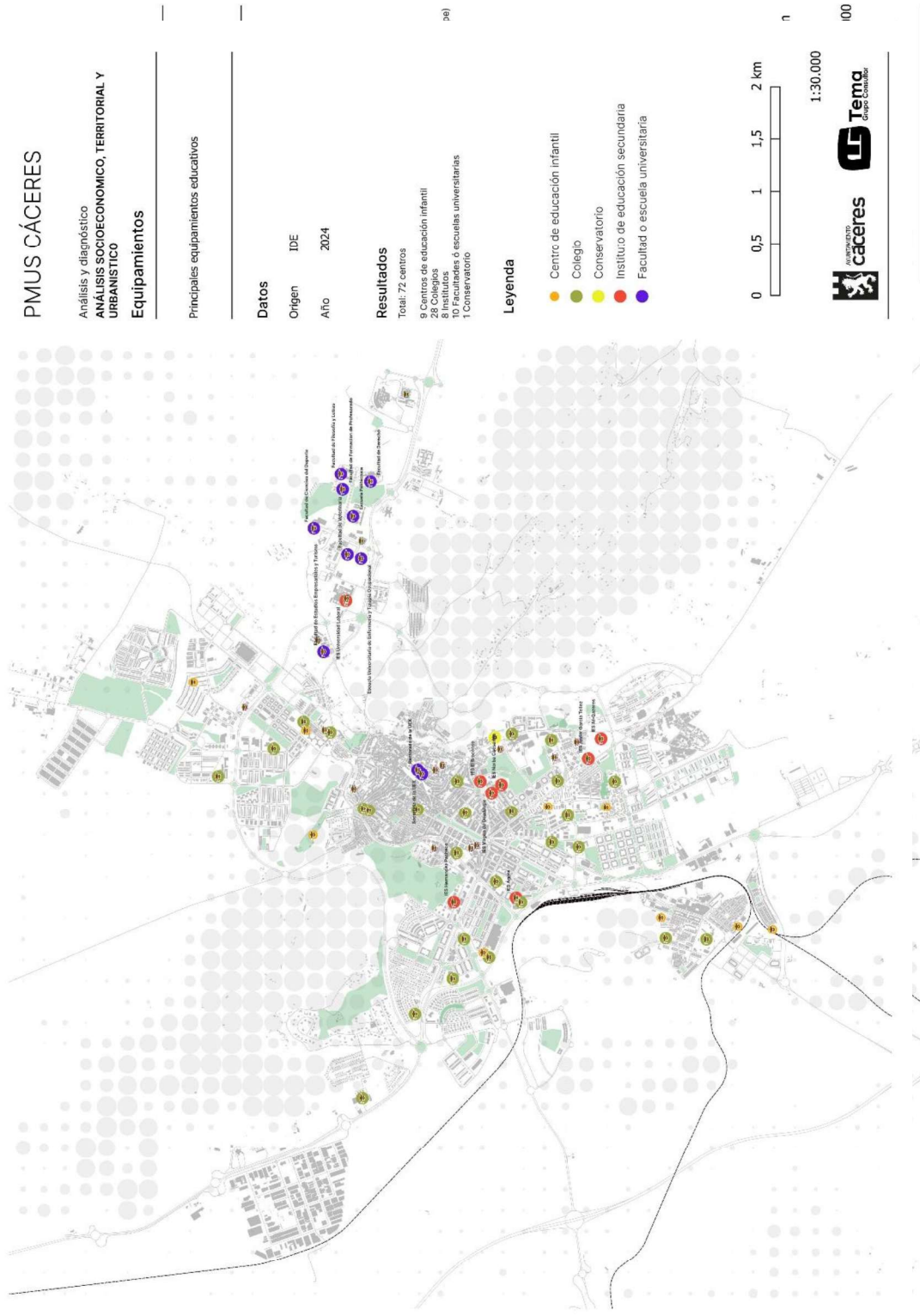
Código CCN	Código CNH	Nombre y dirección postal	Camas	Clase de centro
Cáceres				
	100089	Complejo Hospitalario de Cáceres		
COMPLEJO FORMADO POR				
1110000361	100020	HOSPITAL PROVINCIAL NUESTRA SEÑORA DE LA MONTAÑA AVENIDA DE ESPAÑA 1 - 10004 Tel: 927256800	116	Hospitales Generales
1110000306	100015	HOSPITAL SAN PEDRO DE ALCANTARA AVENIDA PABLO NARANJO PORRAS 0 - 10005 Tel: 927256211	419	Hospitales Generales
1110001384	100115	HOSPITAL UNIVERSITARIO DE CACERES AVENIDA DE LA UNIVERSIDAD 75 - 10004 Tel: 927256364	269	Hospitales Generales

Tabla 12. Principales equipamientos sanitarios. Fuente: Elaboración propia

Tipo	Nombre
Centro de salud	Centro de Salud Aldea Moret

Tipo	Nombre
Centro de salud	Centro de Salud La Mejostilla
Centro de salud	Centro de Salud Manuel Encinas
Centro de salud	Centro de Salud Plaza de Argel
Centro de salud	Centro de Salud San Jorge
Centro de salud	Centro de Salud Sebastian Traba - Nuevo Cáceres (San Antonio)
Centro de salud	Centro de Salud Zona Centro
Centro de salud	Consultorio de Ballesteros
Centro de salud	Consultorio Valdesalor
Hospital	Hospital San Pedro de Alcántara
Hospital	Hospital Quirónsalud de Cáceres (Clínica Virgen de Guadalupe)
Hospital	Hospital Universitario de Cáceres
Hospital	Hospital Provincial Nuestra Señora de La Montaña
Clínica	Clinica Quirúrgica Cacereña San Francisco

Fig 61. Principales equipamientos sanitarios. Fuente: Elaboración propia



El **Hospital Universitario de Cáceres** se encuentra en proceso de ampliación mediante la ejecución de la Fase 2 del complejo sanitario. Esta actuación supondrá un importante incremento de la capacidad y dimensión del equipamiento, pasando de los 48.749 m² actuales a un total de 153.607,46 m² construidos, mediante la incorporación de 104.858,43 m² de nueva planta, lo que implica prácticamente triplicar la superficie actual del hospital.

La ampliación reforzará el papel del hospital como principal equipamiento sanitario de referencia de la ciudad y de su entorno territorial. El conjunto de las fases 1 y 2 prevé una capacidad aproximada de 900 pacientes hospitalizados, además de nuevas áreas asistenciales, consultas externas, unidades especiales y hospital de día especializado.

En relación con el estacionamiento, la documentación técnica estima una necesidad total de 2.024 plazas de aparcamiento para el complejo hospitalario, incluyendo plazas adaptadas y puntos vinculados a movilidad eléctrica. El proyecto prevé la creación de nuevos aparcamientos en el entorno del hospital, alcanzando aproximadamente 1.590 plazas totales frente a las 514 actuales.

1.1.11.5. Cultural y recreativo

Los principales equipamientos dedicados a ofrecer actividades culturales y que pueden atraer viajes relacionados con motivo de ocio son:

- Teatros:

Gran Teatro de Cáceres: Ubicado en la Calle San Antón, en el centro de Cáceres.

- Palacio de Congresos:

- **Palacio de los Congresos de Cáceres:** se sitúa en la zona oeste de la ciudad, próximo a áreas residenciales y a la Ronda Norte, lo que facilita su acceso desde distintos puntos urbanos y desde las principales vías de entrada a la ciudad.

- Bibliotecas:

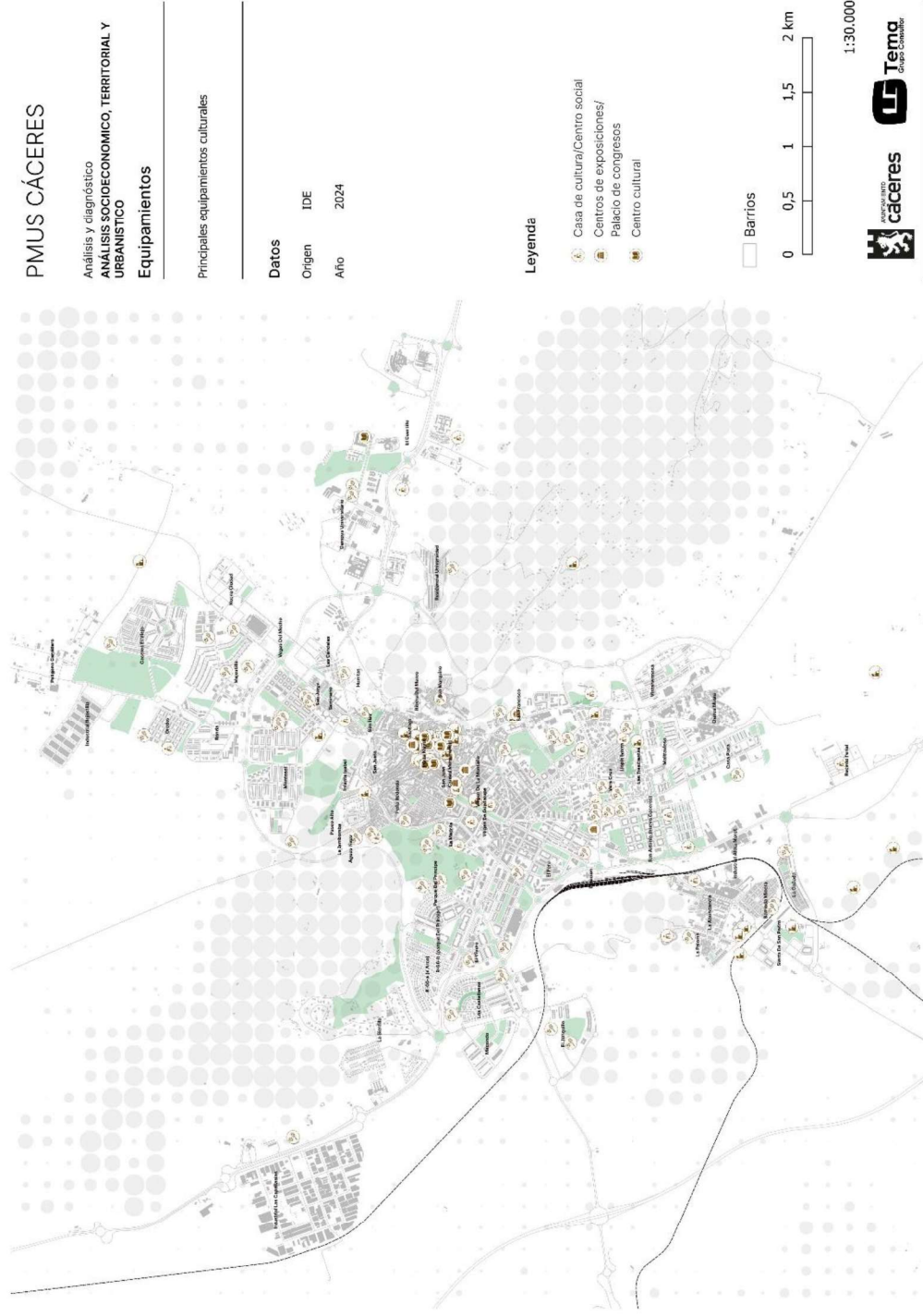
- **Biblioteca Pública Rodríguez Moñino y María Brey:** es la biblioteca pública del Estado en Cáceres, gestionada por la Junta de Extremadura. Ubicada en la calle Alfonso IX, en la zona centro de la ciudad.
- **Biblioteca Municipal Palacio de la Isla:** está ubicada en la Plaza de la Concepción, muy cerca del Casco Histórico de Cáceres.
- **Biblioteca Zamora Vicente:** forma parte de la red de bibliotecas de la Universidad de Extremadura y está ubicada en el campus universitario de Cáceres.
- **Biblioteca Central UEX:** es la principal biblioteca universitaria del Campus Universitario.

- Recinto Ferial:

- **Recinto Ferial:** es uno de los principales espacios destinados a la celebración de eventos festivos y actividades multitudinarias en la ciudad de Cáceres. Se sitúa en la zona oeste de la ciudad, en el área conocida como Recinto Hípico de Cáceres, próxima a la Ronda Norte y a la carretera N-521. Su ubicación en la periferia facilita el acceso desde distintos puntos de la ciudad y desde los municipios cercanos.

- Plaza de Toros:
 - **Plaza de Toros de Cáceres.** Ubicada en el centro de Cáceres en la Avenida Hernán Cortés.

Fig 62. Principales equipamientos culturales. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.6. Administración y Servicios Públicos

Los principales equipamientos administrativos y servicios públicos se encuentran dentro del Casco Histórico o centro de la ciudad, hay que destacar:

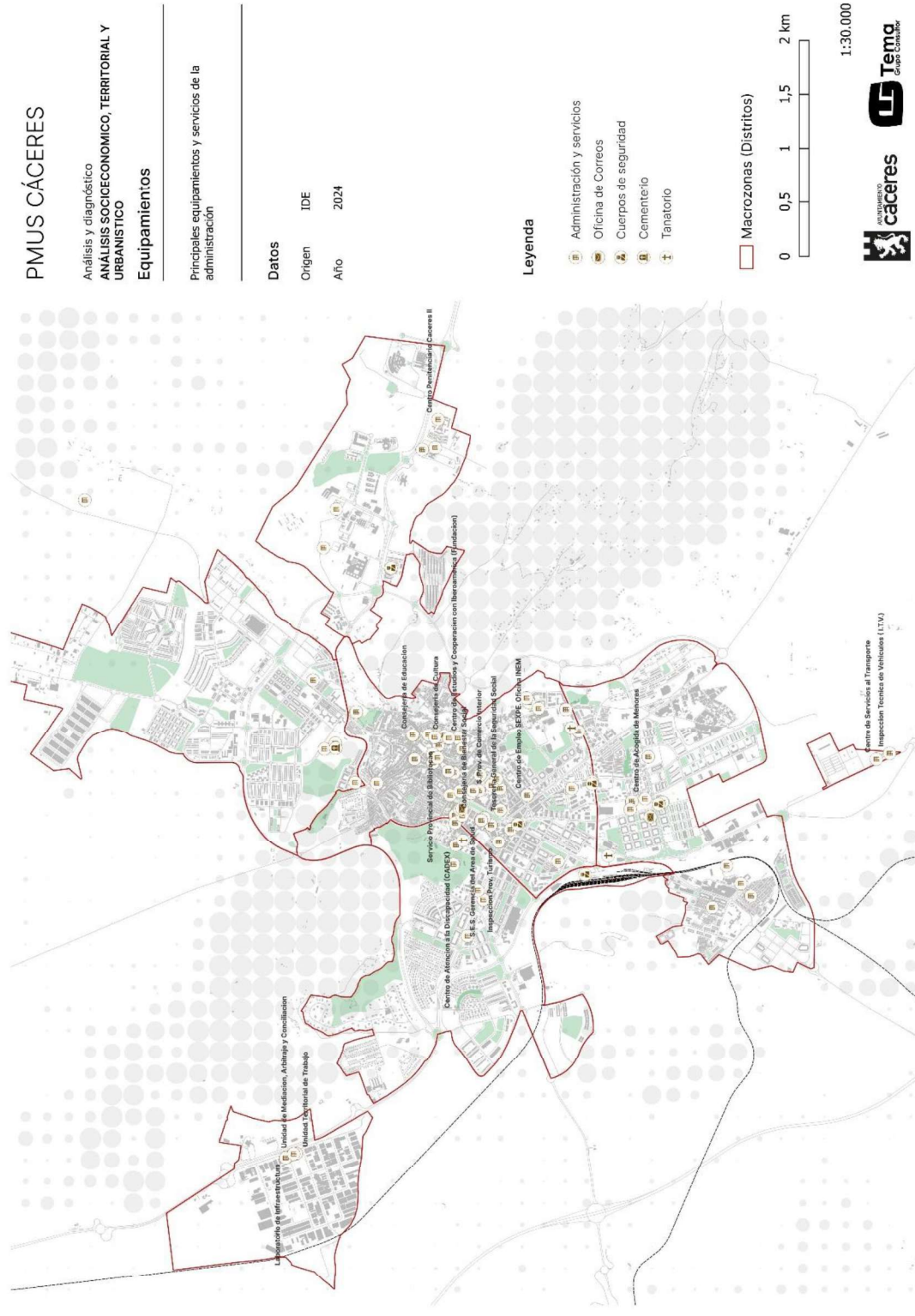
- **Ayuntamiento de Cáceres:** Ubicado en la Plaza Mayor.
- **Juzgados de Cáceres:** Ubicado en Avenida de la Hispanidad.
- **Tesorería General de la Seguridad Social:** Ubicado en Avenida Virgen de la Montaña.
- **Delegación de Hacienda:** Ubicado en Virgen de la Montaña.

Los principales equipamientos administrativos y de servicios públicos recogidos en el presente documento son los siguientes:

Tabla 13. Principales equipamientos Administrativos y de servicios públicos.
Fuente: Elaboración propia

Nombre	Tipo
Junta de Extremadura	Consejería de Bienestar Social
Junta de Extremadura	Consejería de Cultura
Junta de Extremadura	Consejería de educación
Junta de Extremadura	Inspección Técnica de Vehículos (I.T.V.)
Estado	Tesorería General de la Seguridad Social
Junta de Extremadura	Consejería de Presidencia. Dirección Territorial
Diputación provincial	Parque de Bomberos S.P.E.I
Ayuntamiento	Ayuntamiento Cáceres
Estado	Delegación de Hacienda
Estado	Juzgados
Junta de Extremadura	Consejería de Sanidad y Consumo
Estado	Jefatura de Tráfico
Estado	Oficinas del D.N.I.
Junta de Extremadura	Consejería de Hacienda y Presupuesto. Servicio Fiscal
Ayuntamiento	Concejalía de la Juventud
Estado	Guardia Civil de Tráfico
Estado	Ministerio de Trabajo
Junta de Extremadura	Servicio Extremeño Público de Empleo (SEXPE)
Junta de Extremadura	Edificio de Servicios Múltiples
Ayuntamiento	Instituto Municipal de Asuntos Sociales I.M.A.S.
Estado	CEFOT

Fig 63. Principales equipamientos Administrativos y de servicios públicos. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.7. Deportivo

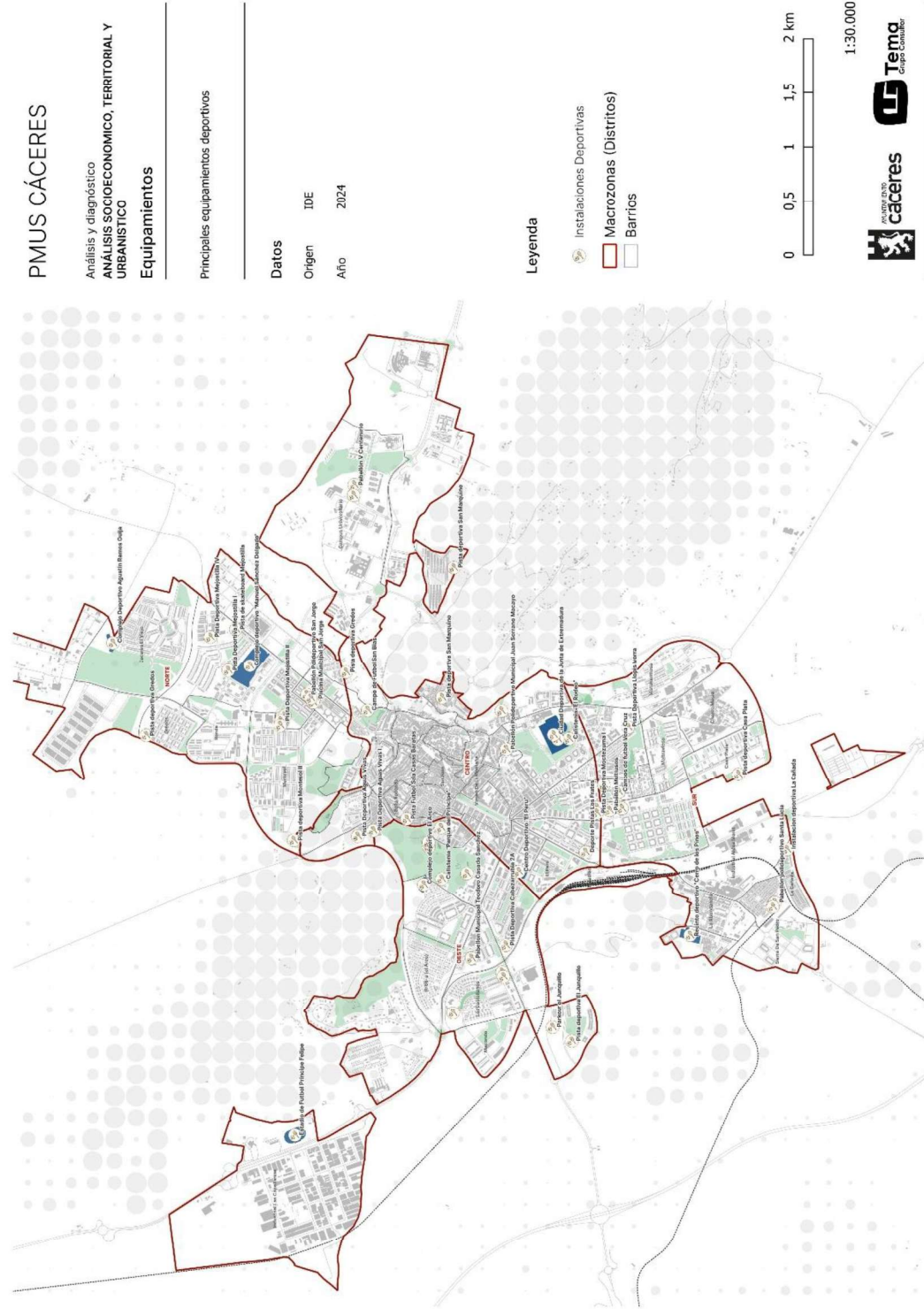
Los principales equipamientos deportivos ascienden a:

- 6 piscinas
- 2 campo de fútbol
- 13 polideportivos

Tabla 14. Principales equipamientos deportivos. Fuente: Elaboración propia

Tipo	Nombre
Piscina	Piscinas Municipales Parque Príncipe
Piscina	Piscinas Municipales Parque Príncipe
Piscina	Piscina Municipal San Jorge
Piscina	Piscina Municipal San Jorge
Piscina	Piscinas Municipales Valdesalor
Piscina	Piscina municipal Rincón de Balleteros
Campo de fútbol	Estadio de Fútbol Príncipe Felipe
Campo de fútbol	Campo de Fútbol San Blas
Polideportivo	Pabellón Municipal Teodoro Casado Sanchez
Polideportivo	Pabellón polideportivo Santa Lucía
Polideportivo	Recinto deportivo "Cerro de los Pinos"
Polideportivo	Recinto deportivo Nuevo Cáceres
Polideportivo	Pabellón Multiusos
Polideportivo	Pabellón Deportivo Moctezuma
Polideportivo	Ciudad Deportiva de la Junta de Extremadura
Polideportivo	Pabellón Polideportivo Municipal Juan Serrano Macayo
Polideportivo	Centro Deportivo "El Perú"
Polideportivo	Complejo Deportivo Municipal Mejostilla
Polideportivo	Complejo deportivo "Manuel Sánchez Delgado"
Polideportivo	Pabellón V Centenario
Polideportivo	Complejo Deportivo Agustín Ramos Guija

Fig 64. Principales equipamientos deportivos. Fuente: Elaboración propia



1.1.11.8. Turismo

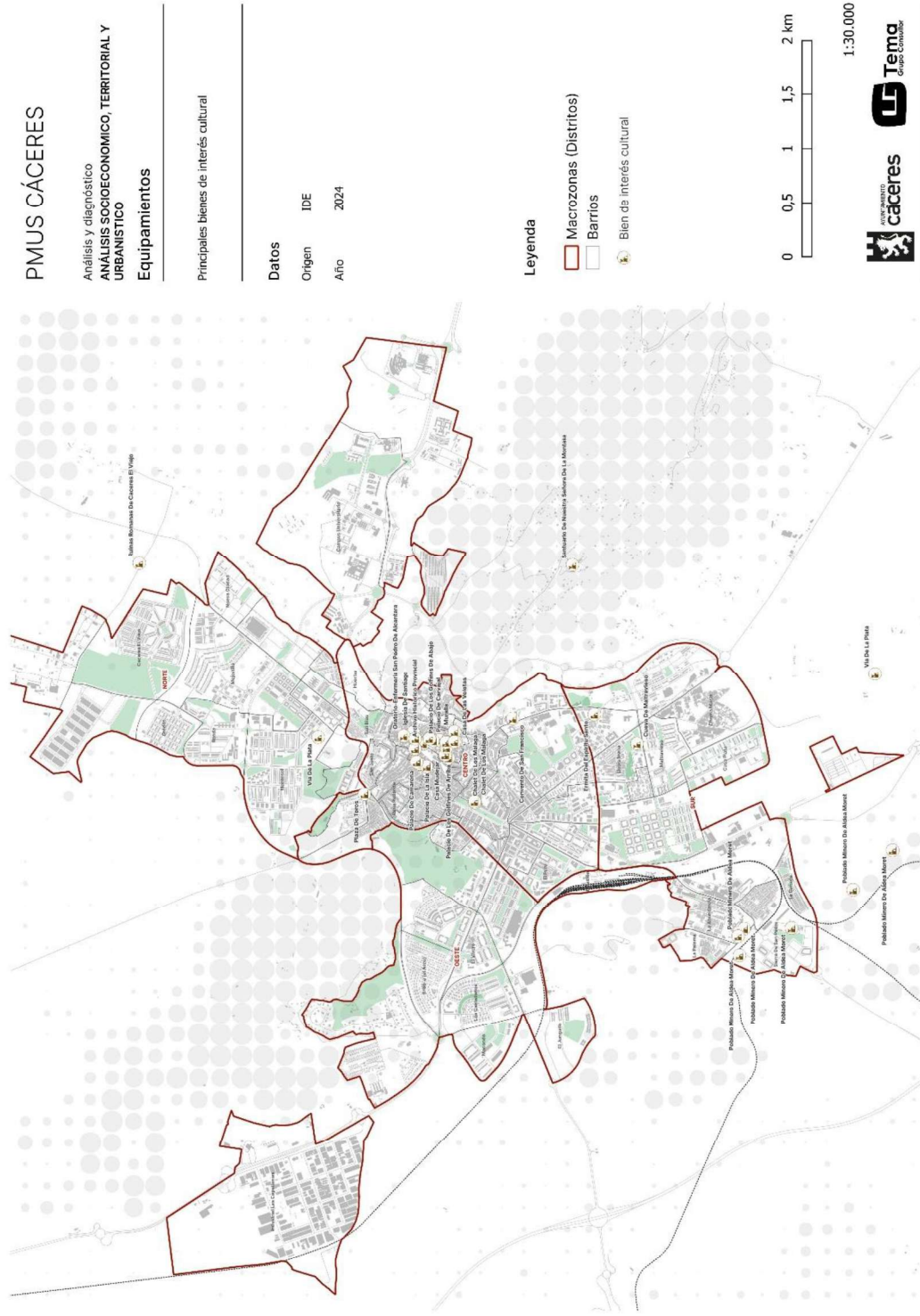
Cáceres fue declarada **Ciudad Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1986**, formando parte de la red de ciudades españolas incluidas en esta lista internacional. La ciudad presenta un elevado valor patrimonial, tanto desde el punto de vista arquitectónico como histórico, cultural y artístico, concentrado principalmente en su **Casco Histórico de Cáceres**, uno de los conjuntos urbanos medievales mejor conservados de Europa.

En la siguiente tabla y figura se recogen los principales puntos de interés turísticos de la ciudad.

Tabla 15. Puntos de interés turísticos. Fuente: Elaboración propia

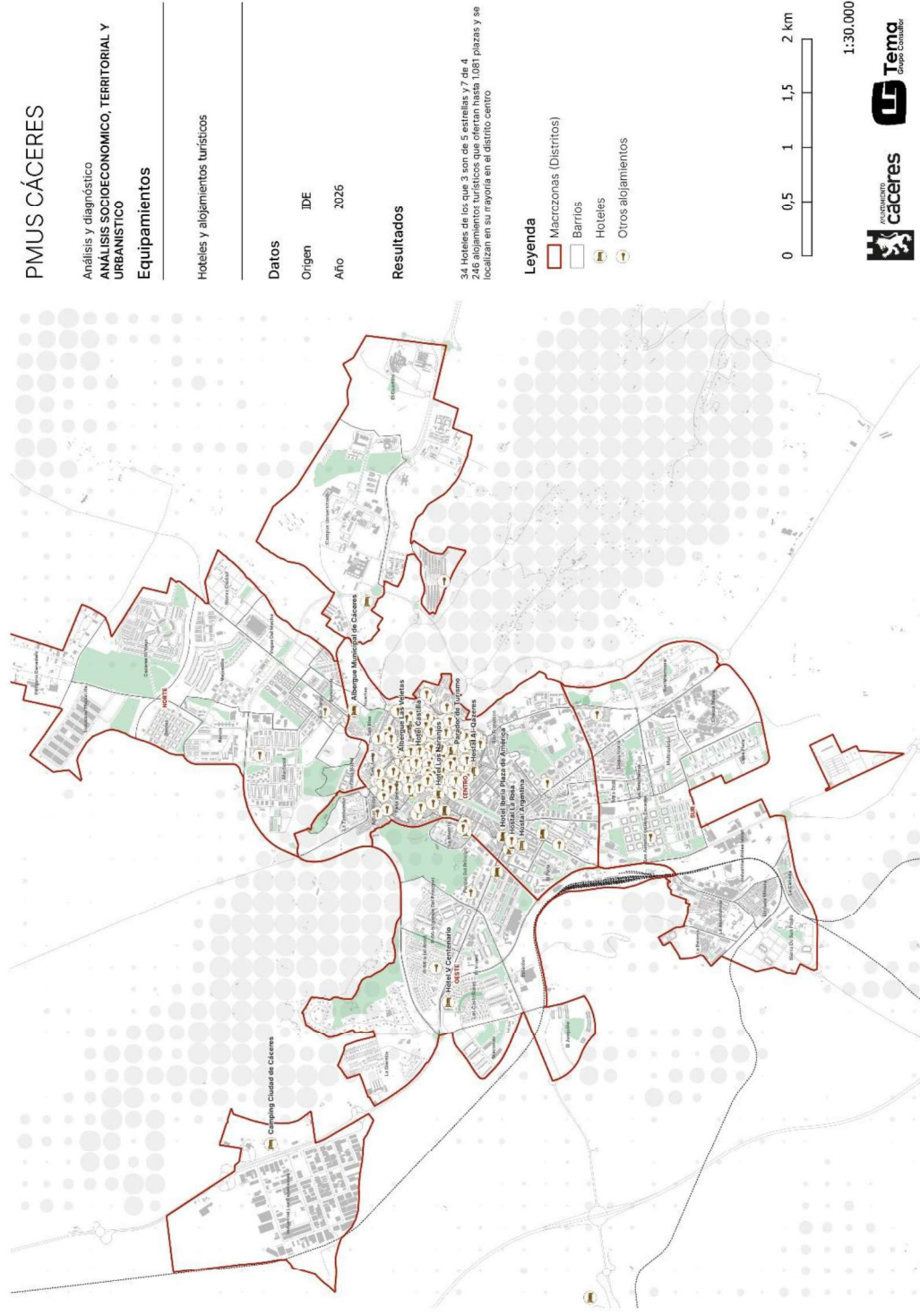
Nombre
Plaza Mayor de Cáceres
Arco de la Estrella
Plaza de Santa María
Concatedral de Santa María
Torre de Bujaco
Plaza de San Jorge
Palacio de los Golfines de Abajo
Palacio de las Veletas
Museo Helga de Alvear
Santuario de la Virgen de la Montaña
Paseo de Cánovas
Parque del Príncipe

Fig 65. Atractivos turísticos. Fuente: Elaboración propia



En cuanto a alojamientos los datos proporcionados por el ayuntamiento muestran un total de 34 de los cuales 20 son hoteles, 3 son albergues, 7 son hostales, 2 pensiones, 1 parador y 1 camping, con la ubicación que se muestra en la siguiente figura.

Fig 66. Alojamientos turísticos. Fuente: Elaboración propia



1.2. Características generales de la movilidad

El análisis de las características generales de la movilidad del municipio de Cáceres se ha elaborado a partir de las matrices origen-destino procedentes de datos de telefonía móvil facilitadas para el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esta fuente permite aproximarse a los patrones cotidianos de desplazamiento en el ámbito municipal y su entorno funcional, identificando los principales volúmenes de viajes, las relaciones entre zonas, las distancias recorridas, la distribución horaria de la movilidad y determinados perfiles asociados a los desplazamientos.

Zonas de movilidad externas al núcleo urbano de Cáceres



Fig 67. Zonificación micro adoptada. Fuente: Matrices de telefonía de Nomon

El ámbito de análisis se estructura a partir de una zonificación específica adaptada a la disponibilidad y precisión espacial de los datos. Esta zonificación diferencia entre el núcleo urbano de Cáceres, compuesto por las principales zonas funcionales de la ciudad consolidada, y un conjunto de zonas externas integradas por pedanías municipales, áreas del término municipal y municipios próximos que mantienen relaciones significativas de movilidad cotidiana con la ciudad.



Fig 68. Zonificación micro adoptada en el núcleo urbano principal del municipio de Cáceres.

Fuente: Matrices de telefonía de Nomon

En términos analíticos, esta distinción permite diferenciar entre tres grandes tipos de relaciones de movilidad:

- Los desplazamientos internos al núcleo urbano de Cáceres.
- Los desplazamientos entre el núcleo urbano y las zonas externas del ámbito de influencia.
- Los desplazamientos generados desde o hacia ámbitos exteriores incluidos en la matriz.

No obstante, debe señalarse que la matriz empleada para este análisis está orientada principalmente a registrar los movimientos que tienen relación con el núcleo urbano de Cáceres. Por tanto, no constituye una matriz completa de movilidad territorial entre todos los municipios externos, sino una herramienta especialmente útil para interpretar la movilidad que converge en la ciudad, sale de ella o se produce en su interior.

A efectos del diagnóstico del PMUS, el análisis se centra principalmente en la movilidad cotidiana de las personas residentes y en los desplazamientos no profesionales. Esta decisión responde a que dichos

viajes son los que mejor expresan los patrones ordinarios de movilidad urbana: desplazamientos por motivos laborales, educativos, comerciales, de cuidados, gestiones, ocio cotidiano u otras actividades frecuentes.

La matriz distingue entre viajes profesionales y no profesionales. Los primeros incluyen desplazamientos asociados a actividades logísticas, transporte de mercancías, servicios profesionales o movilidad vinculada al propio desempeño de determinadas actividades económicas. Aunque estos movimientos son relevantes para comprender el funcionamiento general del sistema urbano, presentan patrones específicos y requieren una lectura diferenciada. Por ello, el análisis de la movilidad cotidiana se apoya preferentemente en los viajes no profesionales, que representan la mayor parte de los desplazamientos registrados.

Del mismo modo, en determinados apartados se excluyen los viajes de retorno al hogar con el objetivo de identificar con mayor claridad los ámbitos emisores y receptores de actividad. Esta exclusión no implica que dichos viajes carezcan de importancia, sino que permite aislar los desplazamientos que expresan de manera más directa la atracción funcional de las distintas zonas de la ciudad: empleo, equipamientos, comercio, estudios, servicios, ocio u otros destinos frecuentes.

A lo largo del análisis se emplean distintos universos de referencia según el objetivo de cada apartado. En primer lugar, se presenta una lectura general del volumen total de viajes registrados en el ámbito de estudio. A continuación, se profundiza en los desplazamientos no profesionales de residentes, diferenciando entre orígenes, destinos, viajes internos, viajes entre zonas, entradas y salidas del núcleo urbano. Finalmente, se analizan variables complementarias como la distancia recorrida, la distribución horaria, los motivos de viaje y determinados atributos sociodemográficos.

Esta aproximación permite pasar de una visión general del sistema de movilidad a una lectura más operativa para la planificación. El objetivo no es únicamente cuantificar cuántos desplazamientos se producen, sino identificar qué zonas concentran mayor generación o atracción de viajes, qué relaciones urbanas son más intensas, qué distancias presentan mayor potencial para la movilidad activa o el transporte público, y qué desequilibrios funcionales pueden requerir intervención desde el PMUS.

Debe tenerse en cuenta, no obstante, que los datos de telefonía móvil presentan algunas cautelas metodológicas. En primer lugar, la precisión espacial depende de la localización y densidad de las antenas, lo que condiciona la delimitación de las zonas de análisis. En segundo lugar, los datos permiten identificar patrones agregados de movilidad, pero no sustituyen a otras fuentes específicas como encuestas domiciliarias, aforos, datos de transporte público, conteos peatonales o ciclistas. En tercer lugar, aunque la matriz permite aproximarse a las distancias, horarios y relaciones entre zonas, no ofrece por sí sola una identificación directa y completa del modo de transporte utilizado.

Por este motivo, las conclusiones derivadas de la matriz deben interpretarse como una base cuantitativa de alta utilidad para detectar patrones espaciales y temporales de movilidad, pero deben ser contrastadas y complementadas con el resto de las fuentes del PMUS, especialmente en lo relativo al reparto modal, la calidad del espacio público, la accesibilidad, la oferta de transporte colectivo y las condiciones reales para los desplazamientos a pie o en bicicleta.

De esta manera, la matriz origen-destino constituye una fuente central para comprender la movilidad cotidiana de Cáceres y su entorno funcional. Su principal aportación al PMUS consiste en mostrar la estructura real de relaciones entre zonas, permitiendo identificar centralidades, dependencias, corredores de mayor intensidad y ámbitos con mayor potencial de transformación modal. A partir de esta base, los apartados siguientes desarrollan una lectura progresiva de la movilidad general, la movilidad interna, la movilidad externa, las distancias recorridas y los principales patrones temporales y funcionales de desplazamiento.

1.2.1. Magnitudes generales de la movilidad cotidiana

En términos generales, la matriz origen-destino registra un total de 372.525 viajes diarios en el ámbito de influencia del término municipal de Cáceres en un día tipo de movilidad cotidiana. Esta cifra incluye tanto los desplazamientos generados dentro del núcleo urbano consolidado como aquellos que relacionan la ciudad con su entorno municipal, sus pedanías y los municipios próximos incluidos en el ámbito funcional de análisis.

La primera lectura de conjunto muestra que la movilidad registrada responde de forma mayoritaria a desplazamientos cotidianos no profesionales. Del total de viajes identificados, 350.611 viajes corresponden a movilidad no profesional, lo que representa el 94,12% de los desplazamientos diarios registrados. Frente a ello, los viajes profesionales tienen un peso comparativamente reducido dentro de la matriz, con 21.046 viajes, equivalentes al 5,65% del total. Finalmente, los viajes asociados a personas no residentes en el ámbito de estudio ascienden a 868 desplazamientos, apenas el 0,23% de la movilidad diaria registrada.

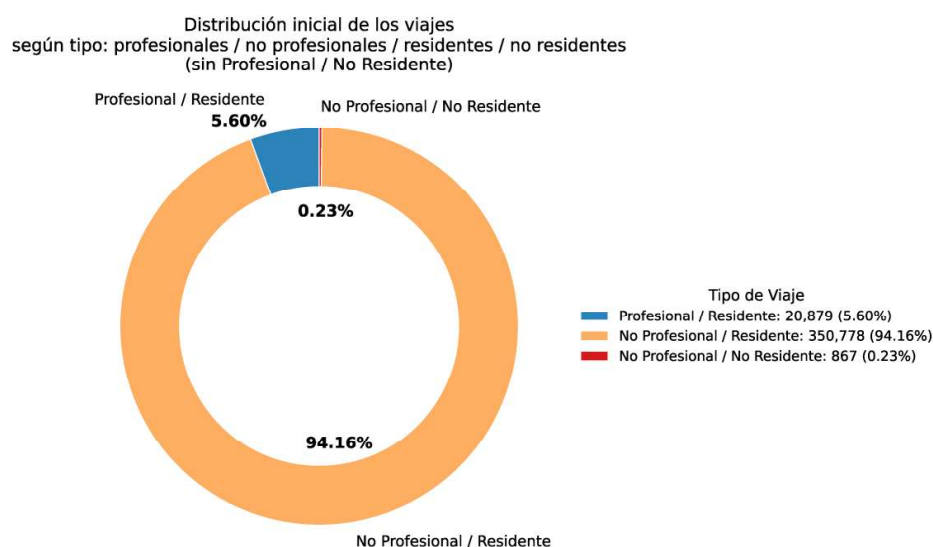


Fig 69. Distribución de los viajes diarios según tipo de movilidad: no profesional, profesional y no residente. Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Esta distribución permite afirmar que la matriz analizada describe, ante todo, los patrones ordinarios de movilidad de la población residente. Los desplazamientos profesionales y los viajes de personas no residentes presentan lógicas específicas -asociadas a la distribución de mercancías, servicios, actividad profesional itinerante o visitas ocasionales-, por lo que su incidencia en la caracterización general de

la movilidad cotidiana municipal es limitada. En consecuencia, el análisis posterior se centra preferentemente en los viajes no profesionales de residentes, al ser los que mejor expresan las necesidades habituales de desplazamiento de la población.

Tabla 16. Distribución general de los viajes diarios según tipo de movilidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Tipo de movilidad	Viajes diarios	Porcentaje sobre el total
Movilidad no profesional	350.611	94,12%
Movilidad profesional	21.046	5,65%
Personas no residentes / registros no asignados	868	0,23%
Total	372.525	100,00%

Desde el punto de vista territorial, el análisis confirma el fuerte peso del núcleo urbano consolidado de Cáceres dentro del conjunto de la movilidad registrada. Agrupando los desplazamientos según la zona de origen, el ámbito urbano concentra 325.903 viajes diarios, lo que supone el 87,48% de los viajes totales originados en el ámbito de estudio. Esta concentración expresa el papel dominante de la ciudad consolidada como principal espacio generador de movilidad cotidiana dentro del sistema municipal y supramunicipal analizado.

Viajes totales por zona de origen

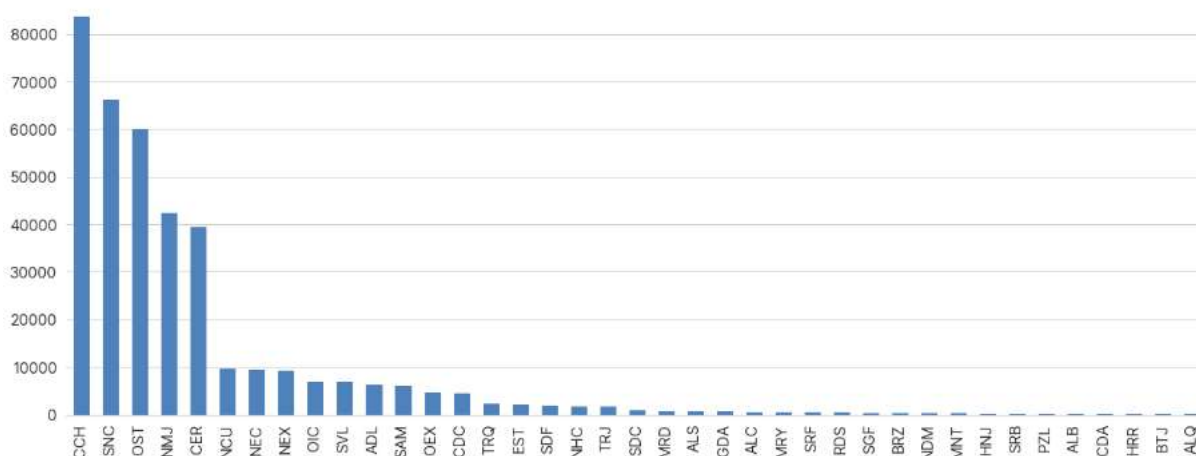


Fig 70. Viajes totales agrupados por zona de origen. Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Dentro del núcleo urbano, la movilidad se concentra especialmente en cinco ámbitos: Centro Histórico, Sur-Nuevo Cáceres, Oeste-Estación, Norte-Mejostilla y Centro-El Rodeo. En conjunto, estas zonas generan 291.975 viajes diarios, equivalentes al 78,38% de todos los desplazamientos registrados en la matriz. Esta concentración evidencia que la movilidad cotidiana de Cáceres no se distribuye de forma

homogénea, sino que se apoya en un número reducido de ámbitos urbanos que actúan como principales generadores de viajes.

La lectura de estos datos permite identificar una primera característica estructural del sistema de movilidad: Cáceres presenta una movilidad muy concentrada en su núcleo urbano consolidado, con un peso especialmente acusado de las zonas centrales y de los principales barrios residenciales y funcionales de la ciudad. Esta circunstancia resulta relevante para el PMUS, ya que indica que buena parte de las intervenciones con mayor capacidad de impacto deberán orientarse a las relaciones internas del núcleo urbano y, particularmente, a los ejes que conectan los sectores con mayor generación y atracción de desplazamientos.

No obstante, el peso dominante del núcleo urbano no debe ocultar la existencia de una relación cotidiana significativa con el exterior. De los 350.611 viajes no profesionales registrados, 271.620 desplazamientos se producen dentro del núcleo urbano o entre sus zonas internas, lo que representa el 77,47% de la movilidad no profesional. El 22,53% restante corresponde a movimientos de entrada y salida entre la ciudad y las zonas externas del ámbito de estudio.

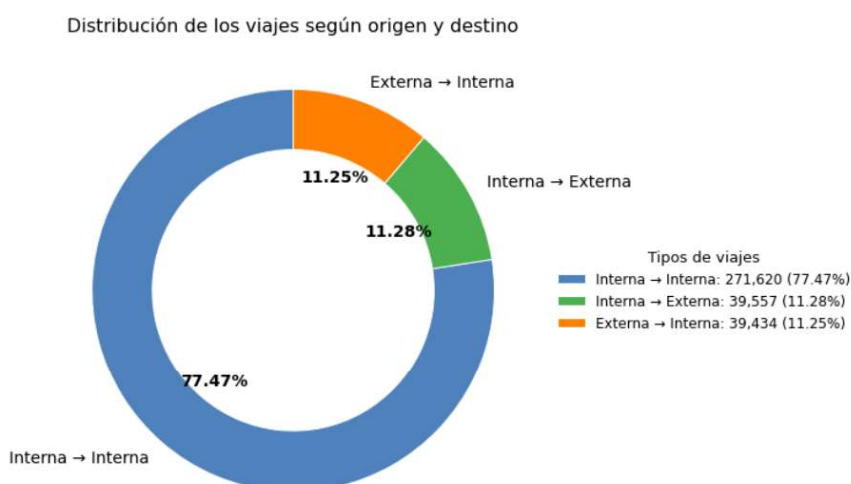


Fig 71. Esquema de clasificación de relaciones de movilidad: interna urbana, entrada, salida y relación exterior.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Esta distribución muestra que la movilidad cotidiana de Cáceres responde a una doble lógica. Por un lado, existe una movilidad urbana interna muy dominante, asociada al funcionamiento diario de la ciudad consolidada. Por otro lado, se mantiene una movilidad externa relevante, vinculada a la relación funcional de Cáceres con su término municipal, pedanías y municipios próximos.

1.2.2. Movilidad no profesional de residentes

Una vez establecidas las magnitudes generales de la movilidad cotidiana, el análisis se centra en los desplazamientos no profesionales de residentes, al constituir la base más representativa de los patrones ordinarios de movilidad urbana. Este subconjunto permite interpretar con mayor precisión las relaciones funcionales entre las distintas zonas de Cáceres, diferenciando entre los ámbitos que

generan más desplazamientos y aquellos que actúan como principales destinos de la actividad cotidiana.

Para esta lectura se excluyen los viajes de retorno al domicilio habitual. Esta decisión metodológica permite identificar con mayor claridad los espacios urbanos que emiten desplazamientos hacia otros destinos y aquellos que concentran actividad, empleo, servicios, equipamientos, comercio u otros usos capaces de atraer movilidad diaria. Se trata, por tanto, de aislar aquellos desplazamientos que expresan mejor la organización funcional de la ciudad.



Fig 72. Viajes no profesionales de residentes agrupados por zona de origen, excluidos los retornos al hogar.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

El análisis de los viajes agrupados por zona de origen muestra una clara concentración de la movilidad en un número reducido de ámbitos urbanos. El Centro Histórico es la zona que genera el mayor número de desplazamientos no profesionales de residentes, con 48.560 viajes diarios. Le siguen Sur-Nuevo Cáceres, con 42.577 viajes; Oeste-Estación, con 30.773 viajes; Norte-Mejostilla, con 26.871 viajes; y Centro-El Rodeo, con 25.886 viajes. En conjunto, estas cinco zonas concentran el 80,83% de los desplazamientos no profesionales de residentes considerados en este apartado.

Esta concentración indica que la generación de movilidad cotidiana no se distribuye de forma homogénea en el conjunto del ámbito de estudio, sino que se apoya fundamentalmente en los principales sectores residenciales y funcionales de la ciudad consolidada. El peso del Centro Histórico responde a su doble condición de espacio residencial, administrativo, comercial y de servicios, mientras que Sur-Nuevo Cáceres y Norte-Mejostilla expresan la importancia de los ámbitos residenciales en la producción diaria de desplazamientos.



Fig 73. Viajes no profesionales de residentes agrupados por zona de destino, excluidos los retornos al hogar. Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Cuando se analizan los desplazamientos desde la perspectiva del destino, la estructura territorial presenta rasgos similares, aunque con algunos matices importantes. Las principales zonas de destino siguen coincidiendo, en buena medida, con los sectores que ya aparecían como grandes generadores de movilidad. Sin embargo, se observa una diferencia funcional relevante: Sur-Nuevo Cáceres presenta un perfil comparativamente más emisor, mientras que Oeste-Estación y Norte-Campus Universitario muestran un comportamiento más receptor.

Esta diferencia entre orígenes y destinos permite avanzar desde una lectura meramente cuantitativa hacia una interpretación funcional de la ciudad. Algunas zonas actúan principalmente como ámbitos residenciales generadores de viajes, mientras que otras concentran usos atractores capaces de recibir desplazamientos desde distintos puntos del municipio. Este contraste es especialmente importante para comprender los desequilibrios entre residencia, empleo, equipamientos y servicios, así como para orientar futuras intervenciones sobre el sistema de transporte público y los itinerarios de movilidad activa.

En este sentido, Oeste-Estación adquiere una posición estratégica dentro del sistema urbano. Su mayor peso como zona receptora sugiere una elevada capacidad de atracción vinculada a su localización, conectividad y concentración de actividades. Algo similar ocurre con Norte-Campus Universitario, que, aunque cuenta con una población residente reducida, actúa como destino relevante por su función educativa y por la presencia de equipamientos de escala urbana o supramunicipal.

La comparación directa entre viajes emitidos y recibidos permite reconocer tres tipos de ámbitos. En primer lugar, zonas con un papel equilibrado, donde la generación y atracción de viajes presentan magnitudes próximas. En segundo lugar, zonas netamente emisoras, asociadas principalmente a funciones residenciales. En tercer lugar, zonas receptoras, que concentran empleo, actividad, equipamientos, servicios o centralidades urbanas.

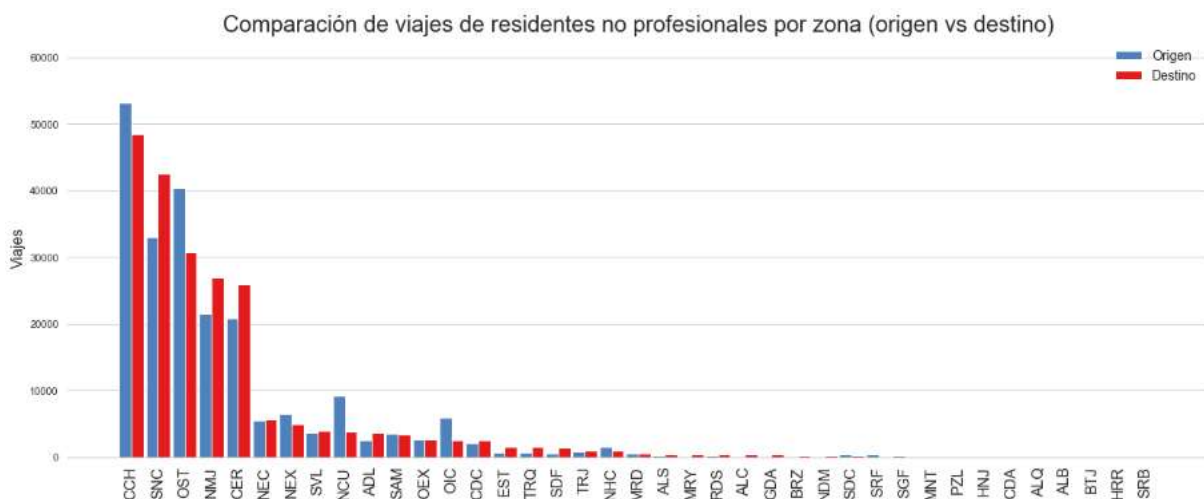


Fig 74. Comparación entre viajes no profesionales de residentes por origen y por destino.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Esta lectura confirma que la movilidad cotidiana de Cáceres se estructura en torno a un conjunto limitado de zonas con fuerte capacidad de generación y atracción. El Centro Histórico mantiene una posición central en ambos sentidos, combinando residencia, actividad urbana y capacidad de recepción de desplazamientos. Sur-Nuevo Cáceres y Norte-Mejostilla destacan por su papel generador, vinculado a su peso residencial. Por su parte, Oeste-Estación y Norte-Campus Universitario adquieren mayor relevancia como ámbitos atractores, lo que evidencia la existencia de centralidades funcionales complementarias al centro tradicional.

1.2.3. Balance funcional entre zonas

El análisis comparado entre los desplazamientos emitidos y recibidos por cada zona permite identificar el balance funcional diario de los distintos ámbitos urbanos de Cáceres. A diferencia del apartado anterior, centrado en reconocer las principales zonas generadoras y atractoras de movilidad, este bloque analiza el saldo neto entre entradas y salidas, lo que permite distinguir con mayor claridad qué sectores actúan como receptores netos de actividad cotidiana y cuáles presentan un comportamiento predominantemente emisor.

Para esta lectura se consideran los desplazamientos no profesionales de residentes, excluyendo los viajes de retorno al hogar. De este modo, el análisis permite aproximarse a los desequilibrios funcionales entre zonas residenciales, áreas de empleo, equipamientos, centralidades urbanas y ámbitos especializados.

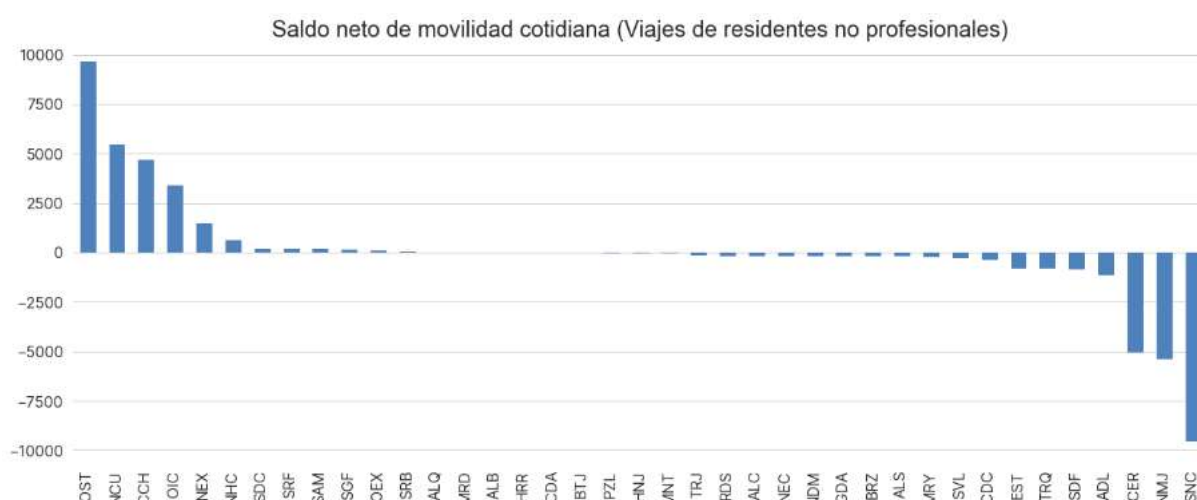


Fig 75. Balance funcional diario entre viajes recibidos y emitidos por zona.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

El saldo neto de movilidad muestra que Oeste-Estación es el ámbito con mayor capacidad de atracción funcional, con un saldo positivo de 9.651 viajes diarios. Le siguen Norte-Campus Universitario, con 5.464 viajes, y el Centro Histórico, con 4.680 viajes. Estos tres sectores se configuran como los principales receptores netos de movilidad cotidiana dentro del sistema urbano analizado.

La posición de Oeste-Estación resulta especialmente significativa, ya que confirma su papel como ámbito estratégico dentro de la estructura urbana de Cáceres. Su saldo positivo indica que recibe diariamente más desplazamientos de los que emite, lo que puede asociarse a su localización, accesibilidad, presencia de actividades económicas, servicios y funciones urbanas de escala superior.

El caso de Norte-Campus Universitario responde a una lógica diferente. Se trata de un ámbito con una población residente reducida, pero con una fuerte capacidad de atracción asociada a su función educativa y dotacional. Por ello, su saldo positivo no debe interpretarse como resultado de un equilibrio urbano residencial, sino como la expresión de una centralidad especializada que genera una demanda cotidiana significativa.

Por su parte, el Centro Histórico mantiene una posición singular dentro del sistema. Aunque en el apartado anterior aparecía también como uno de los principales generadores de desplazamientos, su saldo positivo confirma que continúa actuando como destino relevante de actividad urbana. Su combinación de funciones administrativas, comerciales, turísticas, residenciales y de servicios explica esta doble condición de ámbito emisor y receptor.

En el extremo contrario, las zonas con mayor saldo negativo son Sur-Nuevo Cáceres, con -9.569 viajes diarios, Norte-Mejostilla, con -5.373 viajes, y Centro-El Rodeo, con -5.059 viajes. Estos sectores presentan un comportamiento predominantemente emisor, lo que indica una mayor dependencia funcional respecto a otros ámbitos de la ciudad para acceder a empleo, estudios, servicios, equipamientos u otras actividades cotidianas.

Esta lectura permite identificar una primera estructura funcional de la movilidad urbana: por un lado, sectores residenciales con elevada generación de viajes; por otro, ámbitos centrales o especializados que concentran la atracción diaria.

Además del saldo absoluto, resulta necesario analizar estos datos en relación con la población residente de cada zona. Esta lectura proporcional permite identificar ámbitos donde el desequilibrio entre población y movilidad recibida o emitida es especialmente acusado. En otras palabras, permite distinguir entre zonas que presentan grandes volúmenes de movilidad por su tamaño demográfico y zonas que, aun contando con poca población residente, concentran una actividad diaria muy superior a la esperable por su base residencial.

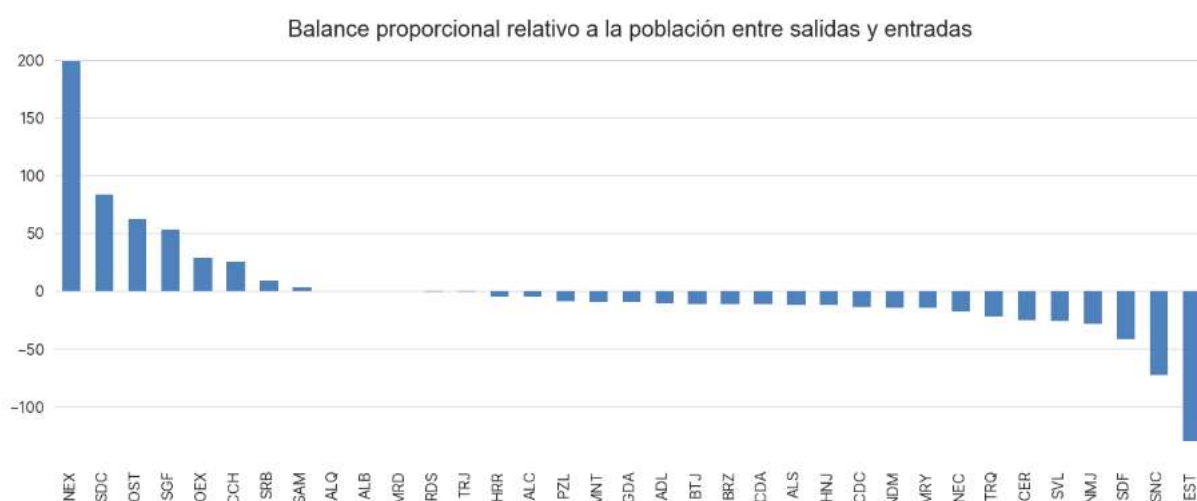


Fig 76. Saldo funcional proporcional respecto a la población residente por zona.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD y padrón municipal

En esta lectura deben tratarse de forma diferenciada algunos valores excepcionales. El Hospital de Cáceres y el Recinto Ferial no presentan población residente, pero reciben respectivamente 1.534 y 342 desplazamientos diarios. Asimismo, el sector industrial de Las Capellanías recibe 5.998 desplazamientos con una población residente de solo 2 habitantes, mientras que el Campus Universitario acoge 9.256 desplazamientos con una población registrada de 9 habitantes. Estos casos deben excluirse del gráfico proporcional, ya que distorsionan la lectura del conjunto.

Tabla 17. Ámbitos con valores excepcionales en el saldo proporcional por baja o nula población residente

Zona	Población residente	Viajes recibidos
Hospital de Cáceres	0	1.534 viajes
Recinto Ferial	0	342 viajes
Las Capellanías	2	5.998 viajes
Norte-Campus Universitario	9	9.256 viajes

Una vez considerados estos valores excepcionales, el ámbito de Norte Exterior aparece como el sector con mayor saldo proporcional positivo, con una recepción neta equivalente a prácticamente el 200% de su población residente, aunque debe interpretarse con cautela debido a su reducido tamaño demográfico, con 741 habitantes.

Entre los ámbitos con mayor relevancia urbana, destaca de nuevo Oeste-Estación, que presenta un saldo funcional positivo equivalente al 62,31% de su población residente, estimada en 15.490 habitantes. Este dato refuerza su papel como uno de los principales espacios receptores de actividad cotidiana de Cáceres y confirma que su importancia no se debe únicamente al volumen absoluto de viajes, sino también a su capacidad de atracción en relación con la población que alberga.

En el extremo opuesto, Sur-Nuevo Cáceres presenta el saldo proporcional negativo más acusado, equivalente al -72,63% de su población residente, estimada en 13.175 habitantes. Este dato refleja un marcado carácter emisor y sugiere una dependencia cotidiana elevada respecto a otros sectores urbanos. También Norte-Mejostilla presenta un saldo negativo relevante, equivalente al -28,24% de sus 18.631 habitantes, lo que confirma su perfil de gran ámbito residencial generador de desplazamientos.

Una vez identificados los ámbitos emisores y receptores netos de movilidad, el análisis debe completarse mediante la lectura de los flujos concretos entre zonas. Esta aproximación permitirá reconocer los corredores urbanos con mayor intensidad de desplazamientos y, por tanto, los ejes prioritarios para la mejora del transporte público, la movilidad peatonal y la movilidad ciclista.

1.2.4. Movilidad interna del núcleo urbano

Una vez identificadas las principales zonas emisoras y receptoras de movilidad cotidiana, el análisis se completa mediante la lectura específica de la movilidad interna del núcleo urbano de Cáceres. Este apartado permite observar cómo se estructuran los desplazamientos entre los distintos sectores de la ciudad consolidada, qué ámbitos concentran mayor generación y recepción de viajes interzonales, qué peso tienen los desplazamientos internos dentro de cada zona y cuáles son los principales corredores de relación urbana.

A diferencia de los apartados anteriores, centrados en el balance general entre orígenes y destinos, aquí se analiza específicamente la movilidad que se produce dentro del núcleo urbano, diferenciando entre dos tipos de desplazamientos: por un lado, los viajes que conectan zonas urbanas distintas; por otro, los viajes intrazonales, es decir, aquellos que tienen origen y destino dentro de la misma zona.

Esta distinción resulta relevante para el diagnóstico del PMUS. Los viajes entre zonas permiten identificar los principales ejes de conexión urbana y las relaciones funcionales más intensas, mientras que los viajes intrazonales permiten reconocer ámbitos donde existe una mayor capacidad de resolver desplazamientos cotidianos en proximidad.

El total de viajes no profesionales entre zonas del núcleo urbano, excluyendo los retornos al hogar, asciende a 186.174 desplazamientos diarios. La distribución por origen muestra una fuerte concentración en cinco sectores urbanos. Sur-Nuevo Cáceres es la zona que más desplazamientos genera hacia otros ámbitos de la ciudad, con 36.477 viajes diarios, seguida muy de cerca por el Centro Histórico, con 36.027 viajes.

En un segundo rango, aunque todavía con volúmenes muy significativos, se sitúan Oeste-Estación, con 24.232 viajes; Norte-Mejostilla, con 23.461 viajes; y Centro-El Rodeo, con 23.261 viajes. En conjunto, estas cinco zonas generan el 77,06% de los viajes interzonales no profesionales del núcleo urbano.



Fig 77. Viajes no profesionales entre zonas del núcleo urbano por zona de origen.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Esta concentración confirma el papel estructurante de los grandes ámbitos residenciales y centrales de Cáceres en la movilidad cotidiana. Sur-Nuevo Cáceres y Norte-Mejostilla destacan por su condición de zonas residenciales generadoras de desplazamientos, mientras que el Centro Histórico, Oeste-Estación y Centro-El Rodeo combinan funciones residenciales, comerciales, administrativas y de servicios que explican su elevado peso en la movilidad interna.

La lectura por destino muestra una estructura similar, aunque introduce matices importantes sobre la capacidad de atracción de cada sector urbano. El Centro Histórico aparece como el principal destino de los desplazamientos interzonales, con 40.707 viajes diarios procedentes de otras zonas. Le sigue Oeste-Estación, con 33.884 viajes, confirmando su papel como una de las principales centralidades funcionales de la ciudad.



Fig 78. Viajes no profesionales entre zonas del núcleo urbano por zona de destino.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

A continuación, se sitúan Sur-Nuevo Cáceres, con 26.909 viajes recibidos; Centro-El Rodeo, con 18.202 viajes; y Norte-Mejostilla, con 18.087 viajes. En conjunto, estos cinco sectores reciben el 74,01% de los viajes interzonales generados entre las distintas zonas urbanas.

La comparación entre orígenes y destinos permite observar una diferencia funcional relevante. Sur-Nuevo Cáceres genera más viajes de los que recibe, lo que refuerza su perfil como ámbito predominantemente emisor. Por el contrario, Centro Histórico y Oeste-Estación reciben más desplazamientos de los que generan hacia otras zonas, consolidándose como ámbitos atractores de movilidad cotidiana. Esta relación confirma la existencia de una estructura urbana en la que determinados barrios residenciales dependen funcionalmente de sectores centrales o especializados para acceder a empleo, servicios, estudios, comercio y otros destinos frecuentes.

Tabla 18. Principales zonas de origen y destino de la movilidad interzonal no profesional.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Zona	Viajes interzonales emitidos	Viajes interzonales recibidos
Centro Histórico	36.027	40.707
Sur-Nuevo Cáceres	36.477	26.909
Oeste-Estación	24.232	33.884
Norte-Mejostilla	23.461	18.087
Centro-El Rodeo	23.261	18.202

La movilidad interna del núcleo urbano no se limita, sin embargo, a los desplazamientos entre zonas. Una parte relevante de la movilidad cotidiana se produce dentro de los propios sectores urbanos, especialmente en aquellos ámbitos donde la concentración de población, servicios, comercio y

equipamientos permite resolver determinados desplazamientos sin salir de la zona de residencia o actividad.



Fig 79. Viajes internos no profesionales dentro de cada zona del núcleo urbano.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Los viajes internos dentro de una misma zona representan el 14,48% de todos los viajes no profesionales de residentes en el ámbito de estudio, con un total de 31.535 desplazamientos diarios. Este dato permite valorar el peso de la movilidad de proximidad y la capacidad de determinados sectores para absorber desplazamientos cotidianos en su propio entorno.

El Centro Histórico es la zona con mayor volumen de movilidad interna, con 12.533 viajes diarios, lo que representa el 39,75% de todos los desplazamientos intrazonales registrados. Este dato confirma su elevada complejidad funcional y su capacidad para concentrar actividades diversas en un espacio relativamente compacto. La presencia combinada de vivienda, comercio, servicios, administración, equipamientos y actividad turística explica que una parte importante de los desplazamientos asociados a este ámbito se produzca dentro de sus propios límites.

En un segundo nivel aparecen Oeste-Estación, con 6.541 viajes internos, y Sur-Nuevo Cáceres, con 6.100 viajes internos. En conjunto, estas tres zonas acumulan el 79,83% de los desplazamientos intrazonales. Esta concentración indica que la movilidad de proximidad tiene un peso especialmente relevante en aquellos sectores que combinan densidad residencial, actividad urbana y cierta diversidad funcional.

La lectura de los principales corredores internos permite identificar las relaciones urbanas más intensas dentro del núcleo consolidado. La cartografía de movilidad interna representa los desplazamientos acumulados entre los nodos definidos para cada zona, incorporando tanto los viajes directos entre sectores como aquellos que utilizan determinados tramos como paso hacia otros destinos. De este modo, el grosor de las líneas expresa la intensidad acumulada de los flujos sobre los principales conectores urbanos.

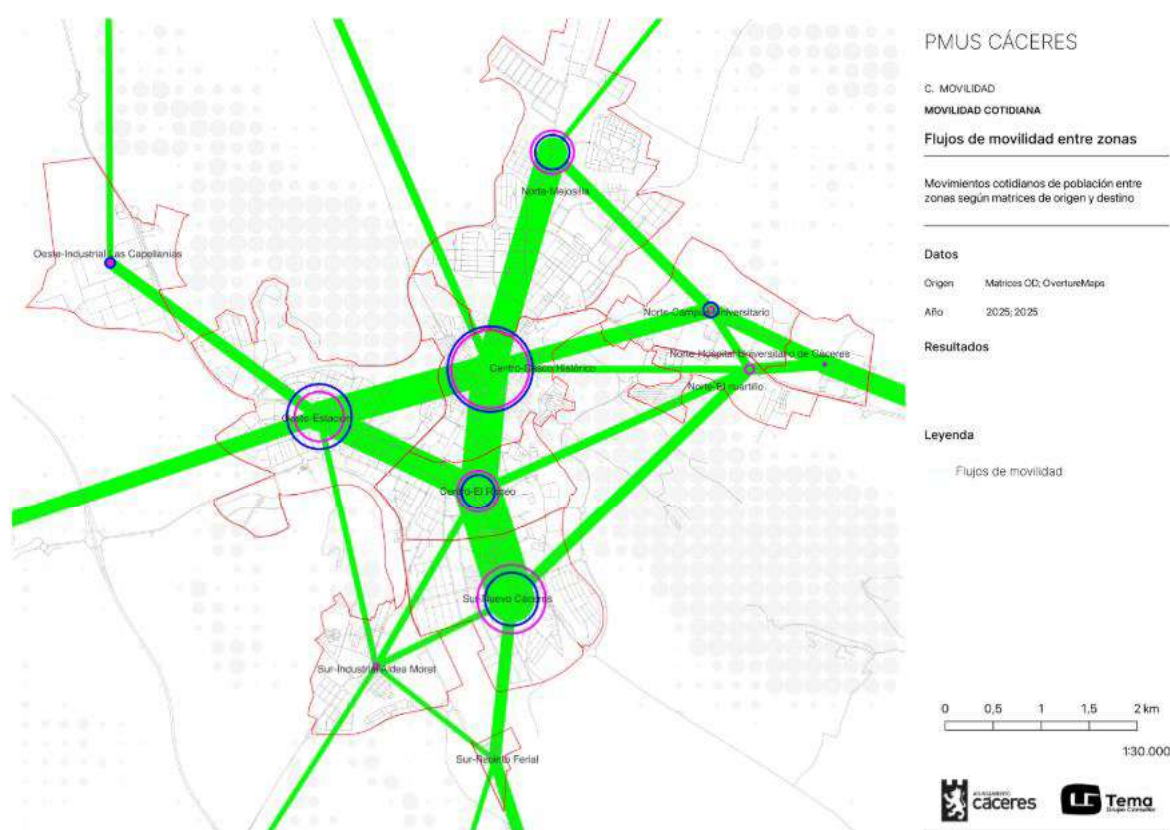


Fig 80. Principales corredores de movilidad interna acumulada en el núcleo urbano.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD y red urbana simplificada

El tramo de mayor intensidad es el que conecta Centro-El Rodeo con Sur-Nuevo Cáceres, con 96.946 viajes acumulados diarios. Esta relación constituye uno de los ejes estructurantes de la movilidad urbana de Cáceres y refleja la fuerte interacción entre un ámbito central o intermedio y uno de los principales sectores residenciales de la ciudad.

El segundo corredor en importancia es el que conecta el Centro Histórico con Centro-El Rodeo, con 74.258 viajes acumulados. Esta relación confirma la continuidad funcional entre el centro tradicional y los sectores urbanos de transición hacia el sur y el oeste de la ciudad.

También destacan las conexiones entre el Centro Histórico y Oeste-Estación, con 58.382 viajes acumulados; entre el Centro Histórico y Norte-Mejostilla, con 57.997 viajes; y entre Oeste-Estación y Centro-El Rodeo, con 53.148 viajes. En conjunto, estos cinco corredores absorben aproximadamente el 51,35% de la movilidad que converge en el núcleo urbano de Cáceres.

Estos corredores permiten pasar de una lectura zonal a una lectura estructural de la movilidad interna. Indican qué zonas generan o reciben más viajes, además de mostrar qué relaciones deben considerarse prioritarias para reequilibrar el sistema de movilidad. Los ejes que concentran mayor intensidad deberían ser analizados con especial detalle en relación con la oferta de transporte público, la continuidad de itinerarios peatonales y ciclistas, la congestión viaria, la seguridad vial y la disponibilidad de espacio público.

1.2.5. Movilidad externa y relación con el ámbito de influencia

Tras analizar la movilidad interna del núcleo urbano, resulta necesario incorporar la lectura de los desplazamientos que relacionan la ciudad de Cáceres con su ámbito de influencia. Este análisis permite valorar el papel de la ciudad como centralidad funcional territorial, así como identificar la intensidad de los movimientos de entrada y salida que se producen diariamente entre el núcleo urbano, las pedanías, el resto del término municipal y los municipios próximos incluidos en la matriz origen-destino.

La movilidad externa debe interpretarse como una dimensión complementaria del funcionamiento cotidiano de Cáceres. La ciudad concentra empleo, estudios, servicios, comercio, equipamientos administrativos, sanitarios y dotacionales que atraen desplazamientos desde su entorno. Al mismo tiempo, una parte de la población residente en el núcleo urbano realiza desplazamientos hacia áreas externas por motivos laborales, familiares, educativos, logísticos o de acceso a determinados servicios.

Como se ha señalado en los apartados anteriores, de los 350.611 viajes no profesionales registrados en la matriz, 271.620 desplazamientos se producen dentro del núcleo urbano o entre sus zonas internas, mientras que 78.991 viajes, equivalentes al 22,53%, corresponden a movimientos de entrada y salida entre la ciudad y las zonas externas del ámbito de estudio. Esta proporción confirma que la movilidad cotidiana de Cáceres está dominada por los desplazamientos internos, pero mantiene una relación exterior suficientemente significativa como para requerir una lectura específica dentro del PMUS.

La matriz permite diferenciar los desplazamientos externos según su sentido. En términos globales, considerando tanto viajes profesionales como no profesionales, se registran 45.816 etapas de salida desde el núcleo urbano de Cáceres hacia zonas externas y 45.714 etapas de entrada desde el exterior hacia la ciudad. El equilibrio entre ambas magnitudes indica que la relación funcional entre Cáceres y su entorno presenta una intensidad similar en ambos sentidos, aunque con diferencias relevantes cuando se excluyen los retornos al hogar.

Del total de salidas, 26.043 desplazamientos, equivalentes al 56,84%, no corresponden a retornos al hogar. En el caso de las entradas, los desplazamientos netos ascienden a 31.073 viajes, lo que representa el 67,97% de las entradas registradas. Esta diferencia sugiere que Cáceres mantiene un papel atractor relevante dentro de su ámbito funcional, ya que una parte importante de los movimientos que llegan a la ciudad no se explican únicamente como retornos residenciales, sino como desplazamientos asociados a actividades cotidianas, empleo, estudios, servicios o equipamientos.

La lectura de estos datos refuerza la interpretación de Cáceres como nodo principal de su entorno territorial inmediato. Aunque la movilidad interna representa la mayor parte de los desplazamientos cotidianos, el volumen de entradas y salidas evidencia que la ciudad desempeña una función de referencia para un sistema territorial más amplio. Esta función debe ser considerada en la planificación de la movilidad, especialmente en relación con los accesos al núcleo urbano, la oferta de transporte público interurbano, la localización de intercambiadores, la gestión del estacionamiento y la posible implantación de aparcamientos disuasorios.

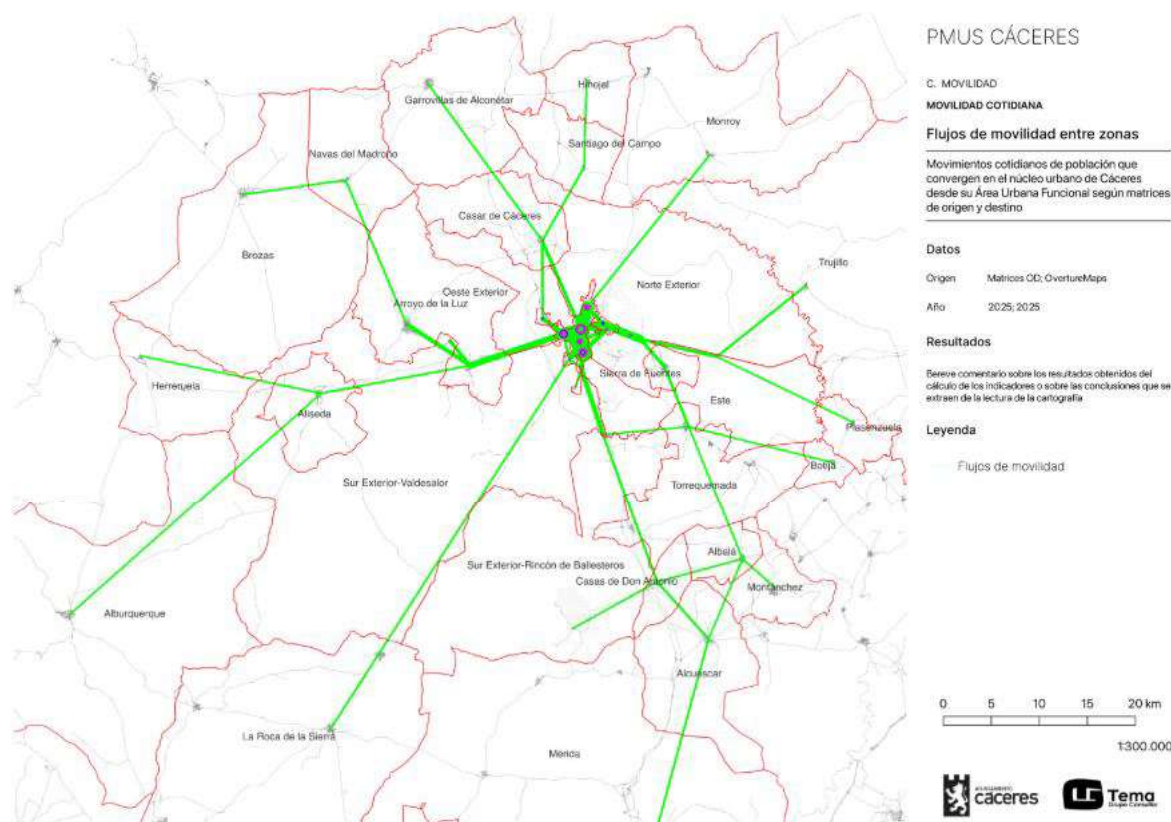


Fig 81. Intensidad de flujos convergentes en el núcleo urbano de Cáceres según corredores principales.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

La cartografía de movilidad externa permite representar los flujos de paso con origen y destino en el núcleo urbano mediante líneas cuyo grosor expresa la recurrencia de paso por los principales conectores triangulados entre las zonas de análisis. Esta representación resulta especialmente útil para visualizar la dirección e intensidad de los desplazamientos que convergen en la ciudad, así como para identificar los accesos y relaciones territoriales con mayor presión cotidiana.

De cualquier manera, debe recordarse que la matriz origen-destino empleada registra solamente los flujos que tienen relación con el núcleo urbano de Cáceres. Por tanto, no recoge los movimientos entre municipios o zonas externas que no tengan origen o destino en la ciudad. Esta limitación metodológica es relevante, ya que el análisis de movilidad externa debe interpretarse como una lectura de la relación funcional de Cáceres con su entorno, no como una matriz territorial completa del conjunto provincial o comarcal.

A partir de estos resultados, pueden identificarse tres cuestiones clave para el diagnóstico. En primer lugar, Cáceres funciona como una centralidad urbana y territorial que estructura parte de la movilidad cotidiana de su entorno. En segundo lugar, la movilidad externa representa una proporción menor que la movilidad interna, pero suficientemente relevante para condicionar los accesos, la demanda de estacionamiento y la conectividad interurbana. En tercer lugar, el mayor peso de las entradas netas respecto a las salidas netas confirma que la ciudad mantiene una capacidad de atracción funcional sobre las zonas externas del ámbito de estudio.

En términos de planificación, esta lectura sugiere que el PMUS debería combinar dos escalas de intervención. La primera, urbana, orientada a resolver la movilidad interna mediante proximidad, transporte público, bicicleta, caminabilidad y pacificación del tráfico. La segunda, territorial, dirigida a gestionar la relación de Cáceres con su entorno mediante transporte público interurbano, nodos de intercambio, aparcamientos disuasorios, mejora de accesos y conexión eficiente con las centralidades urbanas receptoras.

1.2.6. Distancias recorridas y potencial de cambio modal

El análisis de las distancias recorridas permite valorar en qué medida los desplazamientos cotidianos registrados en la matriz se sitúan dentro de rangos compatibles con modos de transporte sostenibles. A diferencia de los apartados anteriores, centrados en la distribución territorial de los viajes, este bloque introduce una lectura orientada al potencial de cambio modal, es decir, a la posibilidad de que una parte de los desplazamientos actualmente realizados en modos motorizados pueda ser absorbida por la movilidad peatonal, ciclista o por el transporte público.

Esta aproximación resulta especialmente relevante para el PMUS, ya que la distancia es uno de los factores que más condiciona la elección modal. Los viajes de menor longitud presentan un mayor potencial para realizarse a pie o en bicicleta, siempre que existan condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad vial, continuidad del espacio público, confort climático y calidad urbana. Por su parte, los desplazamientos de distancia media pueden constituir un ámbito preferente para el transporte público urbano, la bicicleta convencional o eléctrica y las soluciones intermodales.



Fig 82. Distribución de los desplazamientos por rangos de distancia.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Según los datos obtenidos de la matriz de movilidad, el 18,25% de los desplazamientos se sitúa en el rango inferior a 1 km, con una distancia media recorrida de aproximadamente 700 m. Este dato identifica una bolsa significativa de movilidad de muy corta distancia, especialmente favorable para la movilidad peatonal. En condiciones adecuadas de accesibilidad y continuidad urbana, estos desplazamientos deberían poder resolverse mayoritariamente a pie, por lo que constituyen un ámbito prioritario para las políticas de proximidad, mejora del espacio público, eliminación de barreras y calmado del tráfico.

El grupo de desplazamientos comprendidos entre 1 y 3 km representa el bloque principal de la movilidad cotidiana analizada. En conjunto, estos viajes suponen el 54,12% de los desplazamientos totales, con distancias medias de referencia de 1,5 km y 2,46 km, según los rangos considerados en la matriz. Este intervalo resulta especialmente relevante porque se sitúa dentro de un umbral competitivo para la movilidad ciclista, la bicicleta eléctrica y determinados desplazamientos peatonales, especialmente en entornos urbanos compactos y bien conectados.

La suma de los viajes inferiores a 3 km confirma, por tanto, que una parte mayoritaria de la movilidad cotidiana de Cáceres se produce en distancias relativamente cortas. Esta circunstancia constituye una oportunidad clara para el PMUS, ya que permite orientar las propuestas hacia la reducción de viajes motorizados de proximidad, la mejora de la caminabilidad y la creación de una red ciclista funcional que conecte los principales barrios residenciales con las centralidades urbanas y los equipamientos cotidianos.

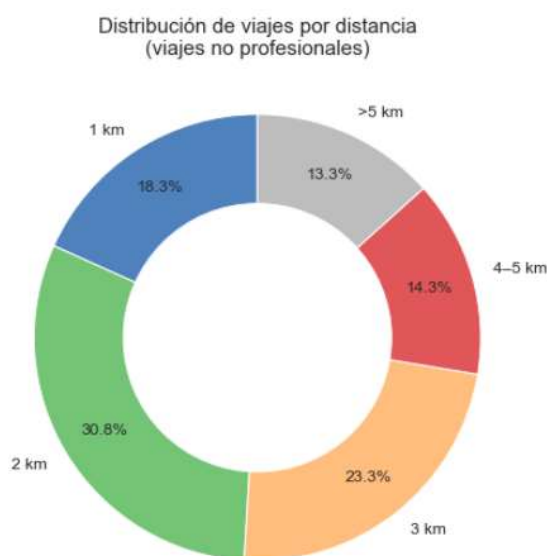


Fig 83. Peso acumulado de los desplazamientos inferiores a 1 km, 3 km y 5 km.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

El dato más relevante desde el punto de vista estratégico es que el 86,66% de los desplazamientos se sitúa por debajo de 5 km. Este umbral permite identificar el amplio margen existente para reforzar alternativas al vehículo privado en la movilidad urbana cotidiana. Los viajes inferiores a 5 km se encuentran dentro de un rango potencialmente competitivo para la bicicleta, el transporte público urbano y, en algunos casos, los desplazamientos peatonales combinados con otros modos.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que este resultado no implica que todos los viajes inferiores a 5 km puedan trasladarse automáticamente a modos activos o colectivos. La elección modal depende también de la pendiente, la edad, la condición física, la percepción de seguridad, la disponibilidad de tiempo, la existencia de itinerarios cómodos, la localización de los equipamientos, la calidad del transporte público y la disponibilidad de aparcamiento. Sin embargo, sí permite afirmar que la estructura espacial de una parte muy importante de la movilidad cotidiana de Cáceres presenta condiciones de distancia favorables para avanzar hacia un modelo menos dependiente del vehículo privado.

Tabla 19. Rangos de distancia y potencial de cambio modal.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Rango de distancia	Peso sobre los desplazamientos	Lectura para el PMUS	Modos con mayor potencial
Menos de 1 km	18,25%	Movilidad de proximidad inmediata	A pie
Entre 1 y 3 km	54,12%	Movilidad urbana corta y media	A pie, bicicleta, bicicleta eléctrica
Menos de 5 km	86,66%	Margen amplio de transformación modal	Bicicleta, transporte público urbano, intermodalidad

La lectura de las distancias debe ponerse en relación con la estructura interna de la ciudad descrita en los apartados anteriores. Los principales sectores emisores y receptores de movilidad -Centro Histórico, Sur-Nuevo Cáceres, Oeste-Estación, Norte-Mejostilla y Centro-El Rodeo- se encuentran implicados en una parte muy significativa de los desplazamientos cotidianos. Si una proporción elevada de esos viajes se produce dentro de rangos inferiores a 3 o 5 km, las actuaciones sobre los corredores que conectan estos ámbitos pueden tener un impacto muy relevante en la reducción de la dependencia del vehículo privado.

Tabla 20. Estrategias de cambio modal según escala del desplazamiento. Fuente: Elaboración propia

Escala del desplazamiento	Rango funcional aproximado	Estrategia principal
Proximidad barrial	Menos de 1 km	Caminabilidad, accesibilidad universal, calmado del tráfico
Relaciones urbanas cortas	1-3 km	Red peatonal principal, bicicleta, conexión con equipamientos
Relaciones urbanas medias	3-5 km	Bicicleta, bicicleta eléctrica, transporte público urbano
Relaciones externas	Más de 5 km	Transporte interurbano, aparcamientos disuasorios, intercambio modal

En síntesis, el análisis de las distancias recorridas muestra que Cáceres presenta una estructura de movilidad con un elevado potencial para avanzar hacia modos más sostenibles. La elevada proporción de viajes inferiores a 1 km, 3 km y 5 km indica que una parte sustancial de los desplazamientos cotidianos se produce en rangos compatibles con la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público urbano. No obstante, para que este potencial se traduzca en un cambio modal efectivo, será necesario actuar sobre las condiciones reales de los recorridos: accesibilidad, pendientes, seguridad, continuidad de itinerarios, calidad del espacio público, cobertura del transporte público y conexión entre los principales ámbitos emisores y receptores de movilidad.

1.2.7. Distribución horaria y motivos de viaje

El análisis de la distribución horaria permite completar la lectura territorial de la movilidad cotidiana incorporando su dimensión temporal. Una vez identificados los principales ámbitos emisores y receptores, los corredores urbanos más intensos y el potencial de cambio modal asociado a las distancias recorridas, resulta necesario analizar cuándo se producen los desplazamientos y qué funciones urbanas explican los principales picos de movilidad.

Esta lectura resulta especialmente relevante para el PMUS, ya que la presión sobre el sistema de movilidad no depende únicamente del volumen total de viajes, sino también de su concentración en determinadas franjas horarias. Las horas punta condicionan la congestión viaria, la demanda de transporte público, la ocupación del espacio público, la necesidad de regulación del estacionamiento, la seguridad vial y la gestión de accesos a los principales destinos urbanos.

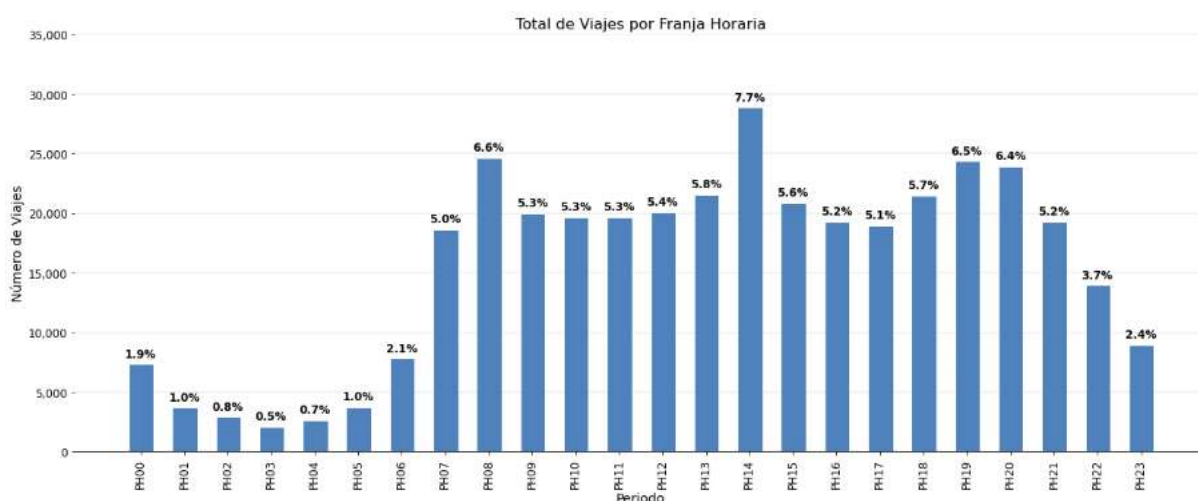


Fig 84. Distribución horaria del número de etapas acumuladas.

Fuente: Matrices de telefonía de Nomon

La distribución horaria general muestra que la mayor intensidad diaria de desplazamientos se produce a las 14 h, con un pico de 28.767 viajes, equivalente al 7,7% de las etapas acumuladas. Esta punta de mediodía constituye el momento de máxima presión sobre el sistema de movilidad de Cáceres y suele estar relacionada con los desplazamientos de regreso al hogar, la salida del trabajo, la finalización de actividades educativas y otros movimientos cotidianos de cierre de la mañana.

La segunda franja de mayor intensidad se sitúa a las 8 h, con 24.539 movimientos, equivalentes al 6,6% de los desplazamientos diarios. Este pico suele corresponderse con el inicio de la jornada laboral, educativa y de otras actividades cotidianas, y confirma la importancia de la franja matinal en la organización diaria de la movilidad urbana.

El tercer momento de mayor actividad se concentra entre las 19 h y las 20 h, con 24.294 movimientos a las 19 h y 23.845 movimientos a las 20 h, equivalentes al 6,5% y 6,4% respectivamente. Esta punta vespertina está vinculada a desplazamientos de regreso al hogar, salidas del trabajo, actividades comerciales, ocio cotidiano, cuidados y otros destinos frecuentes. En conjunto, entre las 7 h y las 22

h se concentra el 89,64% de los viajes diarios, lo que evidencia una movilidad muy ligada a los ritmos ordinarios de actividad urbana.

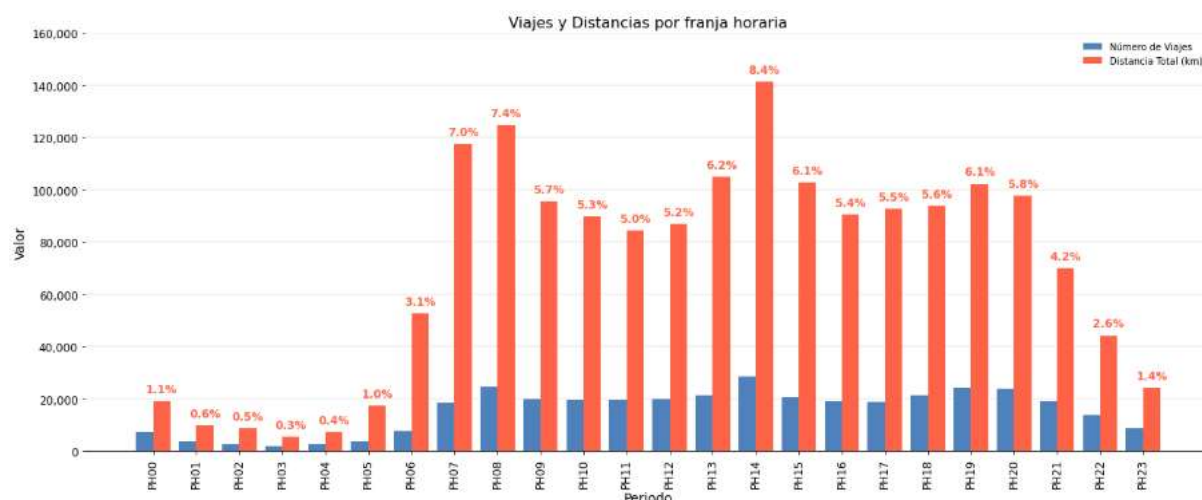


Fig 85. Distribución horaria de las distancias recorridas en km.

Fuente: Matrices de telefonía de Nomon

La lectura de las distancias recorridas por franja horaria confirma también la importancia del mediodía como momento de máxima intensidad funcional. En torno a las 14 h se acumulan más de 140.000 km recorridos, equivalentes al 8,4% de la distribución horaria de la distancia total. Tanto la hora precedente como la posterior presentan también acumulaciones superiores a los 100.000 km, lo que indica que la punta de mediodía forma una franja amplia de elevada movilidad.

Asimismo, entre las 7 h y las 8 h se concentra casi el 15% de los kilómetros recorridos, con valores superiores a los 120.000 km en una de estas franjas. Este dato refleja que la movilidad matinal además de presentar un volumen elevado de viajes, también muestra una distancia acumulada significativa, probablemente asociada a desplazamientos laborales, educativos y de acceso a centralidades urbanas o territoriales.

La comparación entre número de viajes y kilómetros recorridos permite matizar la interpretación de las horas punta. Mientras el número de etapas muestra la intensidad general de la movilidad, la distancia acumulada permite identificar franjas en las que los desplazamientos son, en promedio, más largos o generan mayor presión territorial. Desde el punto de vista del PMUS, esta diferencia es importante porque las medidas de gestión de la movilidad no deben atender solo al número de viajes, sino también a la longitud y escala de los desplazamientos.

Tabla 21. Principales picos horarios de movilidad cotidiana.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Franja horaria	Intensidad registrada	Lectura funcional
8 h	24.539 movimientos	Inicio de jornada laboral, educativa y actividades cotidianas
14 h	28.767 movimientos	Principal pico diario; regreso al hogar, salida laboral y cierre de actividades matinales

19 h	24.294 movimientos	Actividades de tarde, retorno al hogar y movilidad cotidiana diversa
20 h	23.845 movimientos	Segunda punta vespertina; regreso al hogar, ocio, compras y cuidados
7 h-22 h	89,64% de los viajes diarios	Concentración de la movilidad en la jornada urbana ordinaria

1.2.8. Movilidad con origen y destino en el hogar

El análisis de los desplazamientos vinculados al hogar permite interpretar una parte fundamental de los ritmos cotidianos de la ciudad. Los viajes con origen en el domicilio habitual presentan un primer pico muy marcado durante la mañana. Esta punta comienza en torno a las 7 h, se prolonga hasta las 9 h y alcanza su máximo a las 8 h, momento en el que se concentra el 12% de los viajes de salida del hogar.

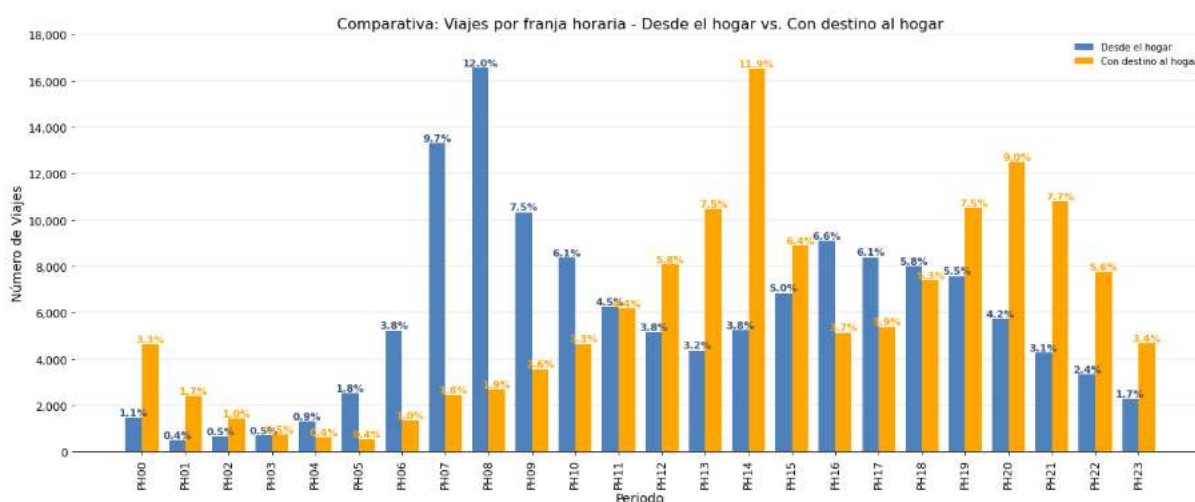


Fig 86. Distribución horaria de los desplazamientos con origen en el hogar.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Este patrón responde a la salida diaria hacia el trabajo, los centros educativos, los equipamientos, los servicios y otros destinos frecuentes. Desde el punto de vista de la planificación, esta franja debe ser especialmente considerada en relación con la oferta de transporte público, la seguridad vial en entornos escolares, la gestión de accesos y la calidad de los itinerarios peatonales y ciclistas.

Existe un segundo periodo de salidas desde el hogar durante la tarde, que comienza en torno a las 16 h y se prolonga hasta aproximadamente las 19 h. Su intensidad es menor que la de la mañana, con un máximo del 6,6% de los viajes de salida, pero resulta relevante porque expresa una movilidad más diversificada, vinculada a actividades comerciales, cuidados, ocio, acompañamiento, gestiones y otros desplazamientos cotidianos.

Los viajes de regreso al hogar presentan un comportamiento diferenciado. La principal hora punta se sitúa a las 14 h, cuando se concentra el 11,9% de los desplazamientos de vuelta al domicilio habitual. Este pico coincide con la máxima intensidad horaria del conjunto de la movilidad diaria, lo que confirma el papel estructurante del regreso al hogar durante el mediodía en Cáceres.

Además de la punta de mediodía, se detecta un segundo pico de regreso al hogar en torno a las 20 h, con un máximo del 9% de los desplazamientos. Esta segunda punta se extiende aproximadamente entre las 19 h y las 21 h, reflejando la vuelta desde el trabajo, actividades de tarde, compras, ocio, cuidados y otros destinos frecuentes.

La lectura conjunta de las salidas y regresos al hogar permite identificar una estructura diaria de movilidad claramente marcada por tres momentos: salida matinal, retorno de mediodía y retorno vespertino. Este patrón debe orientar la programación del transporte público, la regulación de la movilidad escolar, la gestión del estacionamiento y las medidas de seguridad en los principales ejes de conexión residencial.

1.2.9. Movilidad con origen y destino en el trabajo

La movilidad vinculada al puesto de trabajo suma 86.663 viajes, lo que representa el 23,26% del volumen total de desplazamientos diarios que convergen en la ciudad de Cáceres. Este dato confirma la importancia del empleo como uno de los principales organizadores de la movilidad cotidiana, aunque no agota la complejidad de los patrones diarios, en los que también tienen un peso muy relevante los desplazamientos por cuidados, estudios, compras, gestiones y otros destinos frecuentes.

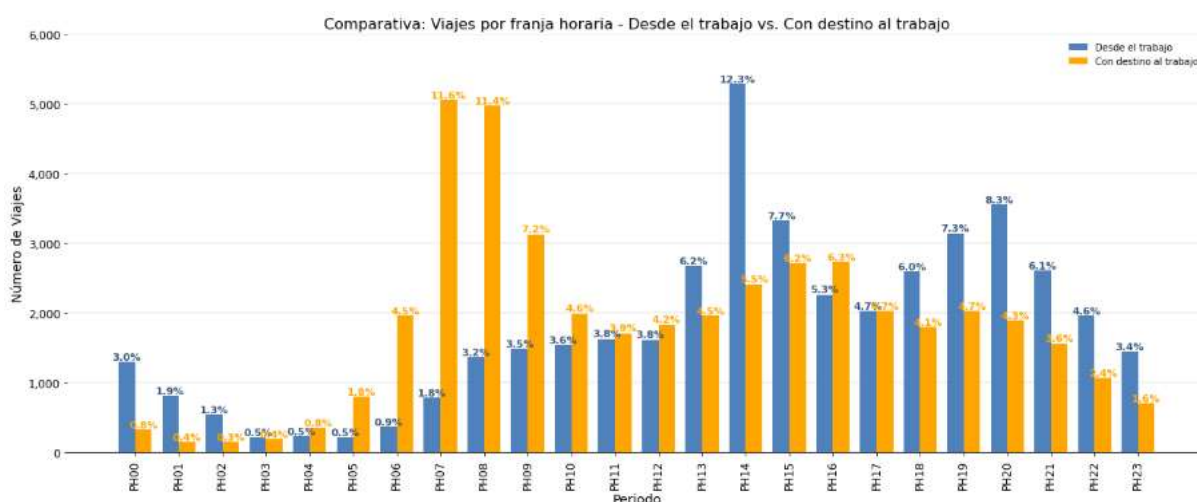


Fig 87. Distribución horaria de los desplazamientos con destino al trabajo.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Los desplazamientos hacia el lugar de trabajo presentan su principal concentración en la franja comprendida entre las 7 h y las 8 h, que acumula el 23% de los viajes de ida al trabajo. Esta concentración matinal genera una presión específica sobre los corredores de acceso a los principales ámbitos de empleo y actividad, así como sobre el transporte público urbano e interurbano.

Los desplazamientos desde el trabajo tienen su hora punta más recurrente a las 14 h, con el 12,3% de los viajes de vuelta desde el puesto de trabajo. Además, se detecta un segundo pico de menor magnitud en torno a las 20 h, con un máximo del 8,3%. Este comportamiento refleja la coexistencia de jornadas laborales con salida a mediodía y patrones de actividad prolongados hasta la tarde, lo que debe tenerse en cuenta en la planificación de servicios de transporte y en la gestión de los principales ejes de movilidad.

1.2.10. Movilidad con otros orígenes y destinos frecuentes

Además de los desplazamientos vinculados al hogar y al trabajo, la matriz identifica un volumen muy relevante de viajes asociados a otros orígenes y destinos frecuentes. Estos desplazamientos suelen corresponder a tareas cotidianas relacionadas con cuidados, acompañamiento de menores, compras, gestiones, atención a familiares, actividades educativas no estrictamente laborales, ocio cotidiano o acceso a equipamientos y servicios.

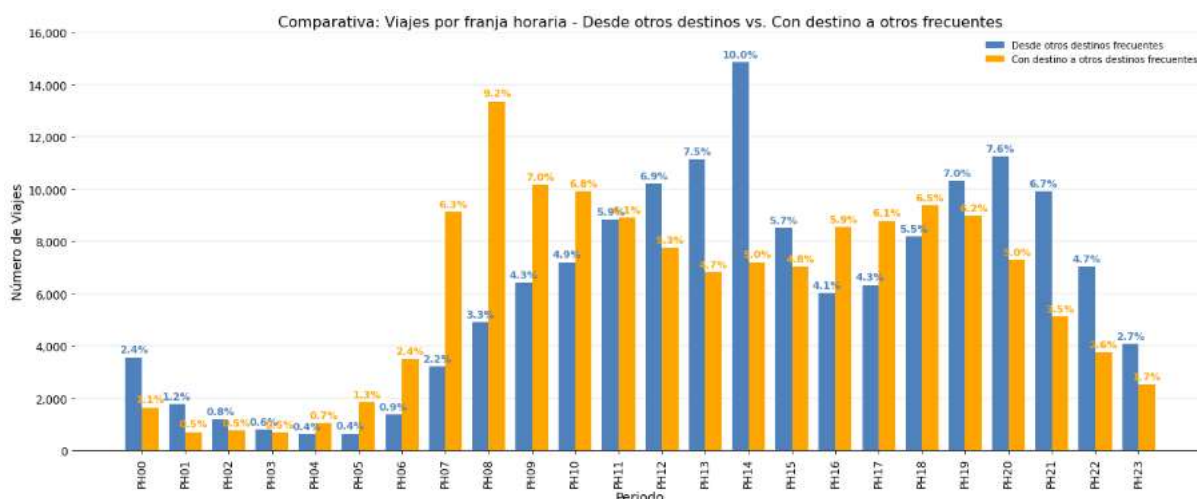


Fig 88. Distribución horaria de los desplazamientos con otros destinos frecuentes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Este tipo de movilidad resulta especialmente importante para el diagnóstico porque expresa patrones más complejos que los desplazamientos pendulares tradicionales entre hogar y trabajo. Los viajes frecuentes con origen o destino distinto del hogar o el empleo presentan una distribución más extendida a lo largo del día, con variaciones menos bruscas entre franjas horarias. Esta característica se relaciona con su composición en múltiples etapas y con la diversidad de actividades que agrupa.

El ascenso más acusado comienza a partir de las 6 h, cuando los desplazamientos hacia destinos frecuentes pasan de valores próximos al 2,4% hasta alcanzar su máximo a las 8 h. Posteriormente, la actividad desciende de forma gradual, pero se mantiene en niveles relevantes durante buena parte del día, con valores comprendidos entre el 4,7% y el 7% desde las 9 h hasta las 20 h.

Esta distribución evidencia que la movilidad cotidiana de Cáceres no responde únicamente a una lógica pendular casa-trabajo. Junto a los desplazamientos laborales, existe una movilidad de cuidados, compras, gestiones y actividades frecuentes que se reparte a lo largo del día y que requiere condiciones de accesibilidad más continuas, flexibles y próximas.

1.2.11. Diferencias sociodemográficas en los patrones de movilidad

El análisis sociodemográfico de la movilidad permite completar la lectura territorial, funcional y horaria realizada en los apartados anteriores. Mientras los bloques previos han permitido identificar dónde se generan y reciben los desplazamientos, qué relaciones urbanas concentran mayor intensidad, qué distancias presentan mayor potencial de cambio modal y en qué franjas horarias se produce la mayor

presión sobre el sistema, este apartado introduce una lectura complementaria sobre quién se desplaza y qué diferencias se observan según género, edad y nivel de renta.

Esta aproximación resulta relevante para el PMUS porque la movilidad cotidiana no afecta por igual a todos los grupos de población. Las diferencias en edad, género, renta, localización residencial, acceso al empleo, responsabilidades de cuidados, disponibilidad de vehículo privado, percepción de seguridad o proximidad a servicios condicionan la forma en que las personas se mueven por la ciudad. Por tanto, incorporar esta lectura permite orientar las propuestas hacia un modelo de movilidad más inclusivo, accesible y sensible a la diversidad de necesidades cotidianas.

1.2.12. Movilidad y género

El análisis por género muestra que las mujeres realizan un volumen ligeramente superior de desplazamientos no profesionales respecto a los hombres. En concreto, los desplazamientos femeninos representan el 51,47% de los viajes no profesionales registrados, frente al 48,53% correspondiente a los hombres.

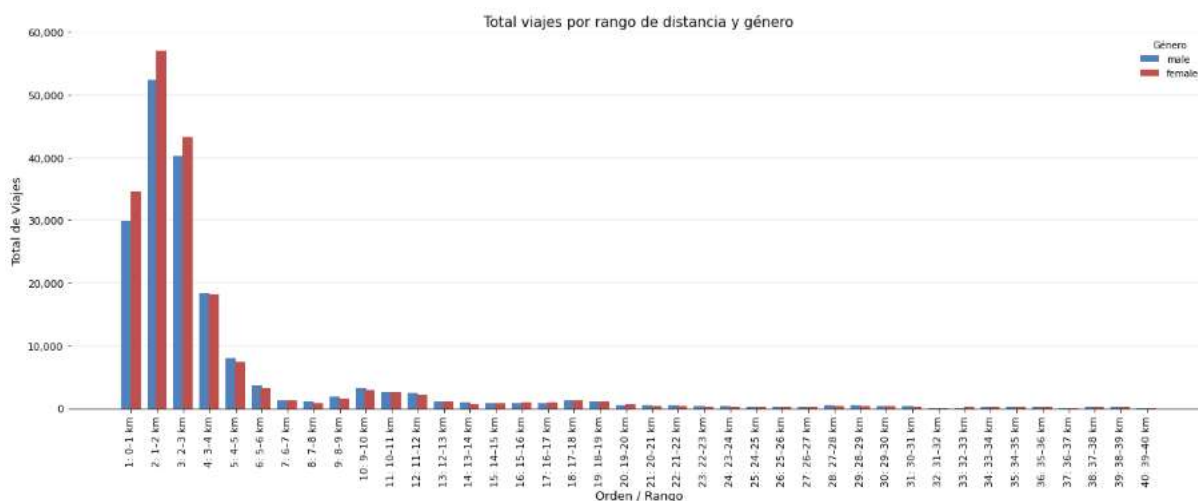


Fig 89. Distribución de los viajes no profesionales según género.

Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

Este diferencial no es muy amplio en términos porcentuales, pero sí resulta significativo desde el punto de vista interpretativo, especialmente cuando se cruza con la distancia recorrida. La distancia media de los desplazamientos realizados por mujeres se sitúa en torno a 3,99 km, mientras que en el caso de los hombres alcanza aproximadamente 4,35 km. Esta diferencia indica que las mujeres realizan, en conjunto, desplazamientos algo más cortos que los hombres.

La lectura por rangos de distancia refuerza esta interpretación. Los desplazamientos femeninos predominan en los intervalos de menor distancia, especialmente por debajo de los 3 km. En los desplazamientos inferiores a 1 km, las mujeres concentran aproximadamente el 53,8% de los viajes; en el rango siguiente, en torno a 1-2 km, representan el 52,2%; y en el tramo de 2-3 km mantienen todavía una ligera mayoría, con el 51,2%. A partir de distancias superiores, el peso relativo masculino aumenta, especialmente en los rangos de mayor longitud.

Este patrón puede asociarse a una mayor presencia de las mujeres en desplazamientos de proximidad y en cadenas de movilidad cotidiana más vinculadas a cuidados, compras, acompañamiento, gestiones

y acceso a servicios próximos. No obstante, esta interpretación debe formularse con prudencia, ya que la matriz permite observar patrones agregados de desplazamiento, pero no identifica de forma directa todas las motivaciones específicas ni las condiciones personales de cada viaje.

1.2.13. Movilidad y edad

El análisis por grupos de edad muestra que el mayor volumen de desplazamientos no profesionales corresponde al grupo de 45 a 65 años, que concentra aproximadamente el 35,19% de los viajes. Le sigue el grupo de 25 a 45 años, con el 25,15%, y el grupo de 0 a 25 años, con el 21,80%. Finalmente, la población de 65 a 100 años representa el 17,86% de los desplazamientos no profesionales registrados.

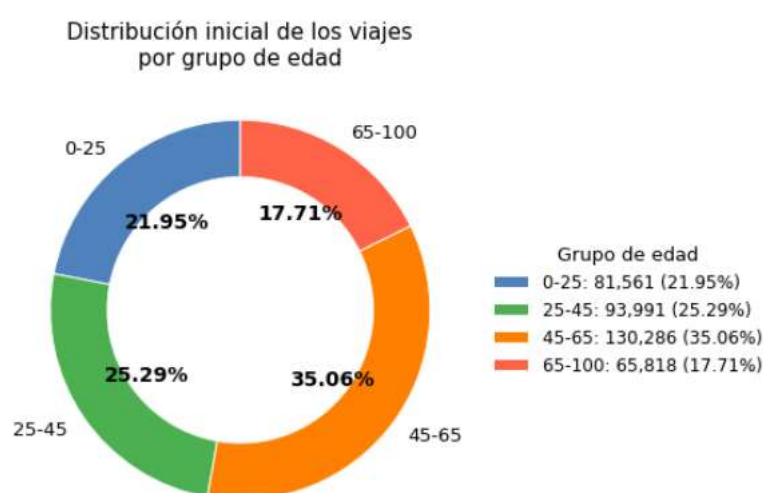


Fig 90. Distribución de los viajes no profesionales por grupo de edad.
Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD

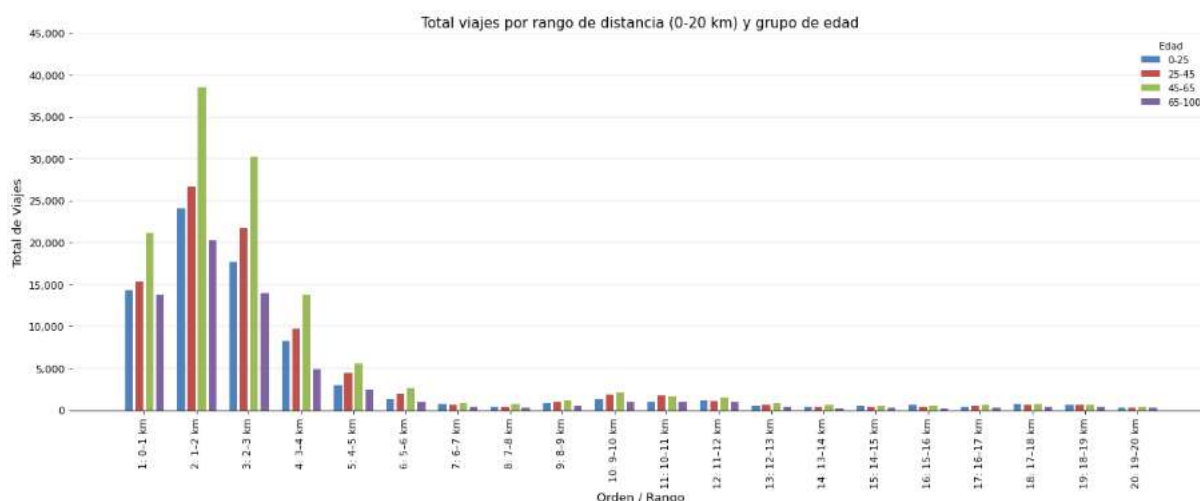
Esta distribución refleja el peso de la población adulta en edad laboral y con responsabilidades familiares dentro de la movilidad cotidiana. El grupo de 45 a 65 años aparece como el principal protagonista de los desplazamientos diarios, lo que puede relacionarse con una combinación de viajes laborales, gestiones, compras, cuidados, acompañamiento y otros destinos frecuentes. El grupo de 25 a 45 años mantiene también un peso elevado, coherente con etapas vitales de alta movilidad asociadas al empleo, la crianza, la actividad formativa, el consumo y las relaciones sociales.

La presencia del grupo de 0 a 25 años resulta igualmente relevante, ya que incorpora desplazamientos vinculados a estudios, ocio, acompañamiento y actividades cotidianas de población joven. Este grupo debe ser tenido en cuenta especialmente en relación con la movilidad escolar, la seguridad vial en entornos educativos, la autonomía infantil y juvenil, y la conexión peatonal, ciclista y en transporte público con centros de estudio y equipamientos deportivos o culturales.

Por su parte, la población de 65 años y más representa una proporción menor del total de viajes, pero su importancia diagnóstica es elevada. Este grupo presenta necesidades específicas relacionadas con accesibilidad universal, pendientes, calidad del espacio público, proximidad a servicios, tiempos semafóricos, bancos, sombra, continuidad peatonal y reducción de barreras. Además, en este grupo

se observa una mayor proporción de desplazamientos realizados por mujeres, que representan aproximadamente el 57,6% de los viajes de mayores de 65 años. Este dato refuerza la necesidad de incorporar una mirada combinada de edad, género y accesibilidad.

Fig 91. Distribución de los viajes por edad y género. Fuente: Elaboración propia a partir de la matriz OD



La distribución de los viajes por distancia recorrida y grupo de edad confirma que la movilidad de corta distancia es transversal al conjunto de la población. Todos los grupos concentran la mayor parte de sus desplazamientos en los primeros rangos de distancia, especialmente por debajo de los 3 km, si bien el grupo de 45 a 65 años presenta los mayores volúmenes absolutos en prácticamente todos los intervalos. Esta lectura refuerza la importancia de las políticas de proximidad, caminabilidad y movilidad ciclista como estrategias de alcance general, no limitadas a un grupo concreto de población.

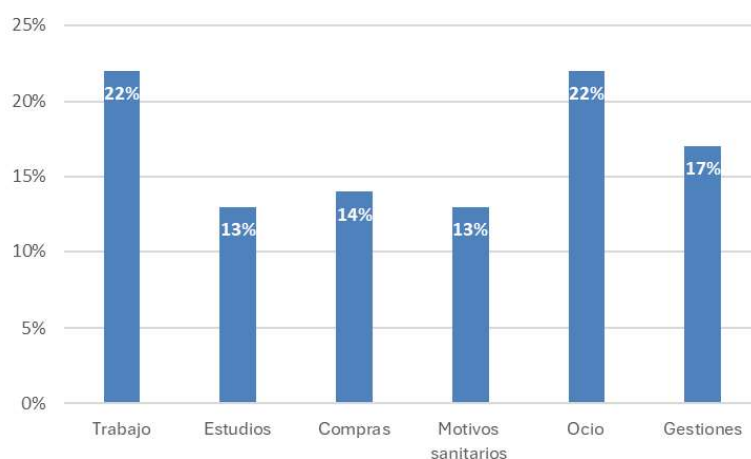
No obstante, la interpretación de estas distancias debe matizarse desde la accesibilidad real. Un desplazamiento corto no presenta las mismas condiciones para una persona joven, una persona adulta con responsabilidades de cuidados o una persona mayor. Por ello, el PMUS debe combinar la reducción de la dependencia del vehículo privado en trayectos cortos con actuaciones de accesibilidad universal, seguridad vial, continuidad peatonal, confort urbano y eliminación de barreras, especialmente en los ámbitos con mayor presencia de población mayor o con pendientes significativas.

Las distancias medias por edad no muestran diferencias extremas, pero sí permiten matizar la lectura. Los grupos de 25-45 y 0-25 años presentan distancias medias algo superiores, en torno a 4,19 km y 4,30 km, respectivamente. Los grupos de 45-65 y mayores de 65 años presentan distancias medias ligeramente inferiores, próximas a 4,12 km y 4,04 km. Esta relativa homogeneidad indica que todos los grupos participan de una movilidad urbana y territorial cotidiana, aunque sus necesidades de accesibilidad, seguridad y autonomía sean distintas.

1.3. Caracterización del usuario

1.3.1. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Red de Municipios Sostenibles de la provincia de Cáceres

El diagnóstico realizado en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Red de Municipios Sostenibles de la provincia de Cáceres (2022), pone de manifiesto una limitada participación de los desplazamientos a pie dentro del reparto modal, representando aproximadamente el 15% de los viajes más frecuentes. Este hecho evidencia una progresiva sustitución de desplazamientos que tradicionalmente se realizaban caminando por el uso del vehículo privado, incluso en trayectos de corta distancia.



Asimismo, identifica como principales condicionantes para la movilidad peatonal la existencia de aceras de dimensiones reducidas, señaladas en un 23% de los casos analizados, así como la presencia de obstáculos en el espacio público (14%), factores que inciden directamente en la accesibilidad universal y en la continuidad de los itinerarios peatonales. Del mismo modo, se constata una escasa dotación de infraestructuras destinadas a la movilidad activa, tanto en el ámbito urbano como en la conexión entre núcleos próximos.



Estas conclusiones resultan especialmente relevantes para el municipio de Cáceres, donde las características morfológicas del viario, la coexistencia entre tráfico motorizado y peatones y la configuración de determinados barrios condicionan la calidad y seguridad de los desplazamientos a pie. En este sentido, la mejora de la movilidad peatonal se configura como un eje prioritario del PMUS, orientado a favorecer desplazamientos cotidianos más sostenibles, accesibles y seguros, así como a reforzar el papel del espacio público como ámbito de convivencia y actividad urbana.

En consecuencia, el presente plan plantea la necesidad de avanzar hacia la mejora de la accesibilidad peatonal mediante la ampliación y adecuación de aceras, la eliminación de barreras físicas, la creación de itinerarios peatonales continuos y accesibles, y la priorización del peatón en los espacios urbanos de mayor centralidad y actividad social.

1.3.2. Encuesta de movilidad

La encuesta online del PMUS de Cáceres se ha diseñado como una herramienta de participación ciudadana destinada a conocer los hábitos de movilidad, los patrones de desplazamiento y la percepción de la población sobre el sistema de movilidad urbana del municipio. La información recopilada permite complementar el análisis técnico del PMUS incorporando la visión de la ciudadanía.

El cuestionario incluyó bloques relacionados con las características sociodemográficas, disponibilidad de vehículos, viajes realizados, modos de transporte utilizados, horarios, aparcamiento y valoración de la movilidad peatonal y ciclista, además de preguntas abiertas para recoger propuestas y problemáticas detectadas por la población.

Reparto Modal

Como se puede observar en el siguiente gráfico, el medio de transporte predominante es el vehículo privado, utilizado por el 74% de las personas, lo que evidencia una clara dependencia del transporte particular. En segundo lugar, se sitúa el transporte público, con un 15%, seguido de los desplazamientos a pie, que representan el 10%. Por último, los medios alternativos, entre ellos la bicicleta y otros, tienen una presencia residual, alcanzando únicamente alrededor del 1% del total.

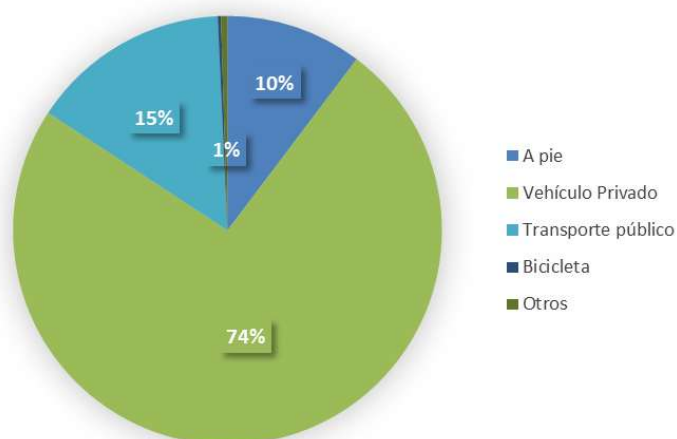


Fig 92. Reparto modal de los viajes. Fuente: Elaboración Propia

El análisis del reparto modal según el motivo del viaje muestra que el vehículo privado es el modo predominante tanto en la movilidad obligada como en la no obligada, concentrando cerca del 62% y del 58% de los desplazamientos respectivamente.

El transporte público presenta una mayor utilización en la movilidad no obligada, con alrededor del 16% de los viajes frente a cerca del 10% en la movilidad obligada. Los desplazamientos a pie mantienen valores similares en ambos casos, en torno al 10-12%, mientras que la bicicleta alcanza porcentajes relativamente elevados, especialmente en la movilidad no obligada, donde se aproxima al 15% de los desplazamientos.

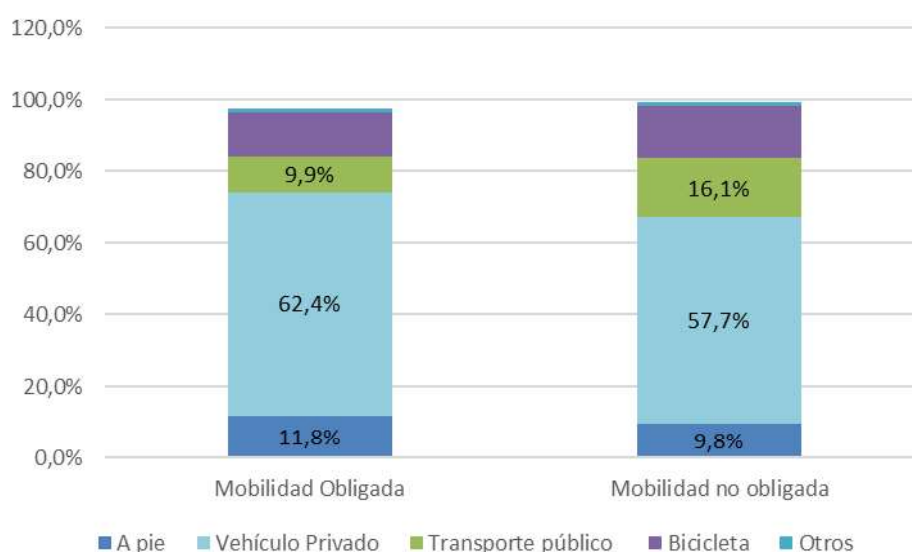


Fig 93. Reparto modal de los viajes según motivo. Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta el reparto modal por sexo, se puede observar que el vehículo privado constituye el principal medio de transporte tanto para hombres como para mujeres, aunque su uso es más elevado en el caso de las mujeres con cerca del 40% frente a los hombres con algo más de un 34%. Asimismo, las mujeres presentan una mayor utilización del transporte público, con un casi un 10%, mientras que en los hombres este porcentaje se sitúa alrededor del 5%. Los desplazamientos a pie también son más frecuentes entre las mujeres que entre los hombres. Por otro lado, el uso de la bicicleta es residual en ambos casos.

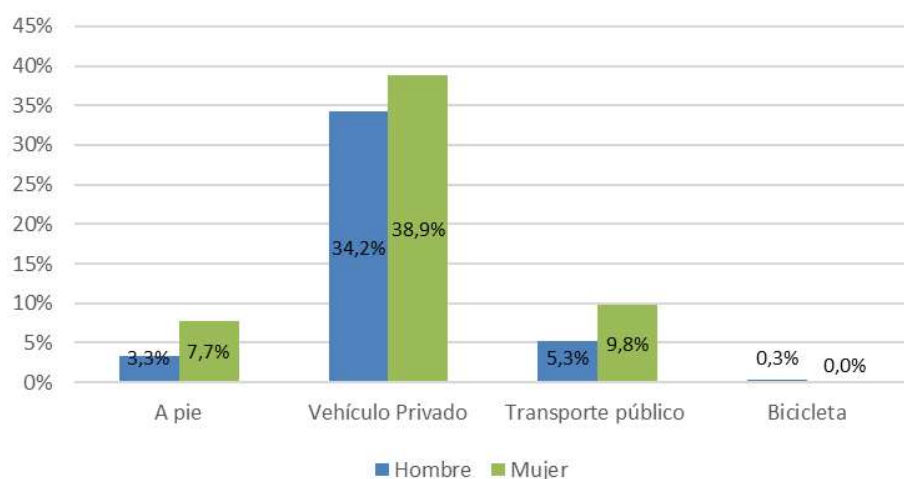


Fig 94. Reparto modal de los viajes por sexo. Fuente: Elaboración propia

Motivo de desplazamiento

El gráfico muestra que el principal motivo de desplazamiento es el trabajo, concentrando más de la mitad del total de los viajes. A considerable distancia se sitúan los asuntos personales, con más del 16%, seguidos de los desplazamientos relacionados con los estudios y el ocio, que presentan valores muy similares entorno al 12%. Por otro lado, las compras representan cerca de un 5% de los desplazamientos, seguido de los motivos relacionados con temas médicos cerca del 2%.

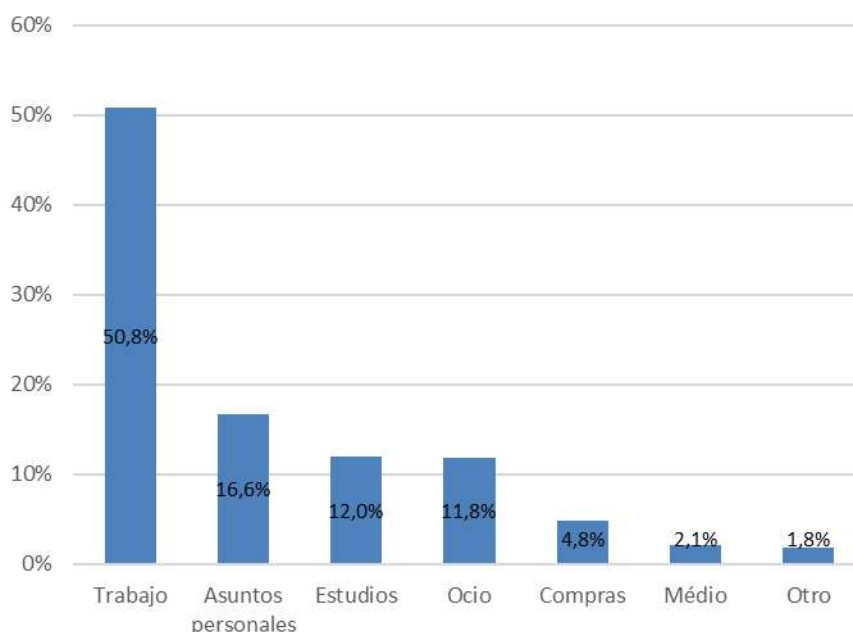


Fig 95. Motivo de desplazamiento. Fuente: Elaboración propia

La tabla refleja que el trabajo es el principal motivo de desplazamiento, especialmente entre las personas de 26 a 45 años y de 46 a 64 años. En el grupo de 14 a 25 años destacan también los desplazamientos por estudios. Por su parte, los asuntos personales y el ocio presentan porcentajes

moderados y relativamente similares entre los distintos grupos de edad, mientras que las compras, los motivos médicos y otros desplazamientos tienen una representación reducida. Además, el grupo de 65 a 80 años muestra los niveles de movilidad más bajos.

Tabla 22. Motivo de desplazamiento por grupos de edad. Fuente: Elaboración propia

Motivo Prioritario	14/25	26/45	46/64	65/80
Trabajo	9,4%	24,6%	15,8%	0,0%
Asuntos Personales	4,0%	6,1%	6,1%	0,7%
Estudios	9,5%	2,7%	0,0%	0,0%
Ocio	2,8%	3,8%	4,5%	1,0%
Compras	0,7%	1,4%	2,0%	1,0%
Médico	0,2%	0,5%	0,9%	0,7%
Otro	0,0%	0,7%	0,8%	0,0%

Distribución horaria

El análisis de la distribución horaria de los viajes muestra una clara concentración de la movilidad en las franjas de mañana y tarde. En el caso de los hombres, los desplazamientos se concentran principalmente por la mañana y la tarde, con cerca del 17% y el 16% respectivamente. En las mujeres, los mayores valores también se registran en esas franjas, alcanzando casi el 21% por la mañana y cerca del 19% por la tarde. Además, las mujeres presentan una mayor movilidad al mediodía, con alrededor del 12% de los viajes frente a cerca del 6% en los hombres.

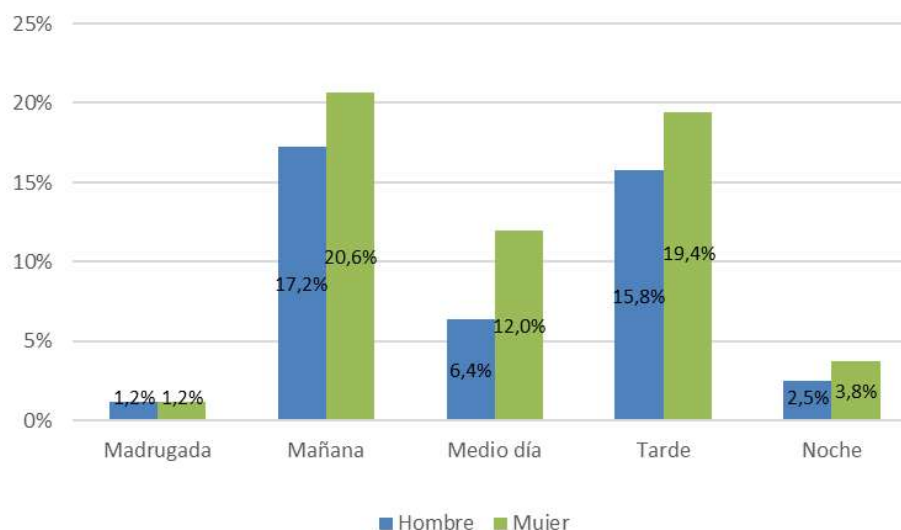


Fig 96. Distribución horaria de los viajes por sexo. Fuente: Elaboración propia

En relación con el motivo de desplazamiento, la movilidad obligada se concentra claramente en horario de mañana, donde alcanza casi el 30% de los viajes, seguida de la tarde con cerca del 20%. Por su parte, la movilidad no obligada presenta una distribución más equilibrada, especialmente entre las franjas de tarde, con alrededor del 16%, y mediodía, con cerca del 9%.

Por modos de transporte, el vehículo privado alcanza sus máximos de utilización durante la mañana y la tarde, concentrando cerca del 28% y del 26% de los desplazamientos respectivamente, coincidiendo con las principales horas punta. El transporte público reproduce un patrón similar, con valores próximos al 6% en horario de mañana y alrededor del 5% por la tarde. Los desplazamientos a pie presentan una distribución más homogénea entre mañana, mediodía y tarde, con valores próximos al 3% en cada franja, mientras que la movilidad nocturna y de madrugada mantiene valores reducidos en todos los modos de transporte.

Aparcamiento

El gráfico muestra que la mayoría de las personas encuestadas aparca su vehículo en la calle, con más de un 59% del total, muy por encima del resto de opciones. El garaje privado y los aparcamientos públicos presentan valores menores, con aproximadamente un 19 % y un 17%, respectivamente, mientras que las plazas reservadas y otras alternativas tienen una presencia residual. Estos resultados reflejan una elevada dependencia del estacionamiento en vía pública.

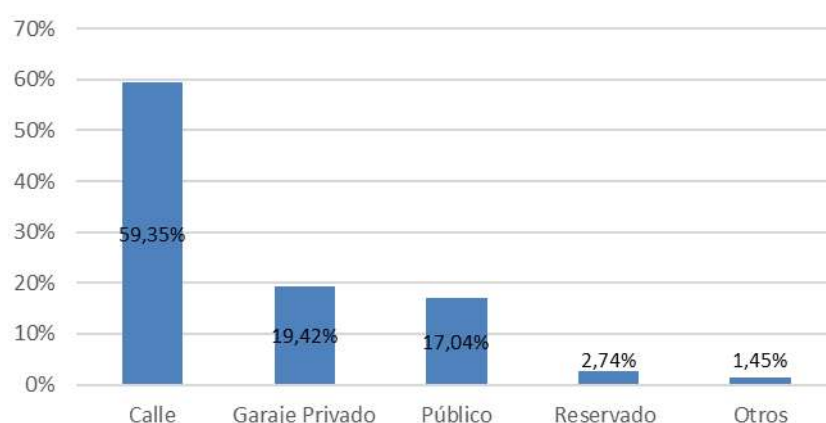


Fig 97. Tipo de aparcamiento en destino. Fuente: Elaboración propia

Preferencias del usuario y valoración de la movilidad

En cuanto a la principal razón para utilizar el coche frente a otros modos de transporte es la rapidez, motivo señalado por más del 31% de las personas encuestadas. Le siguen la ausencia de servicio de transporte público con más de un 19% y la lejanía de las paradas con cerca del 15%. Otros factores relevantes son la comodidad con casi un 13% y la percepción de un mal servicio de transporte público con más de un 10%. Por el contrario, disponer de aparcamiento, el desconocimiento del servicio de transporte público y el aspecto económico tienen una influencia mucho menor en la elección del vehículo privado.

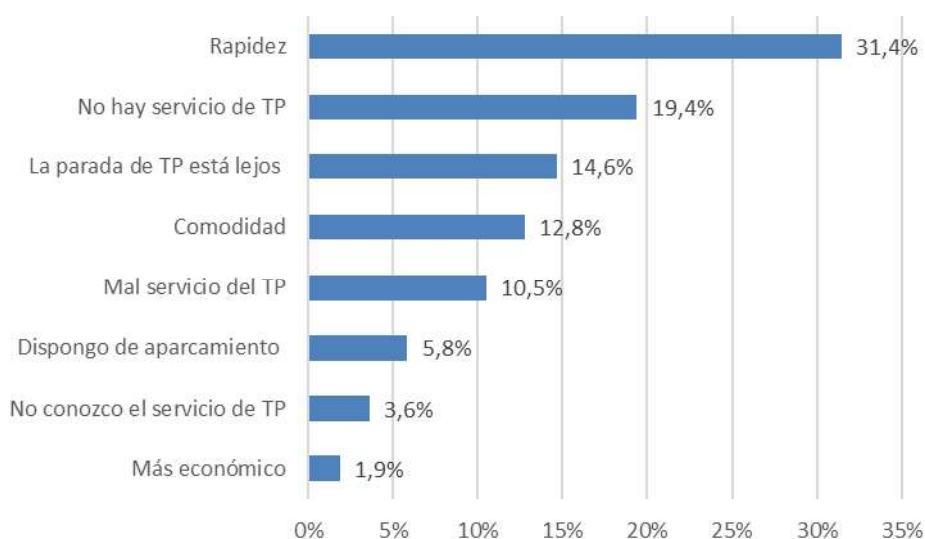


Fig 98. Razón del uso del coche frente al TP. Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la principal razón para utilizar el transporte público frente al coche es el menor coste económico, motivo señalado por casi el 33% de las personas encuestadas. Le siguen la falta de carnet de conducir y la no disponibilidad de vehículo propio con cerca del 30% y 20% respectivamente. Otros factores, como la comodidad, la congestión del tráfico y los problemas de aparcamiento, tienen una influencia menor.

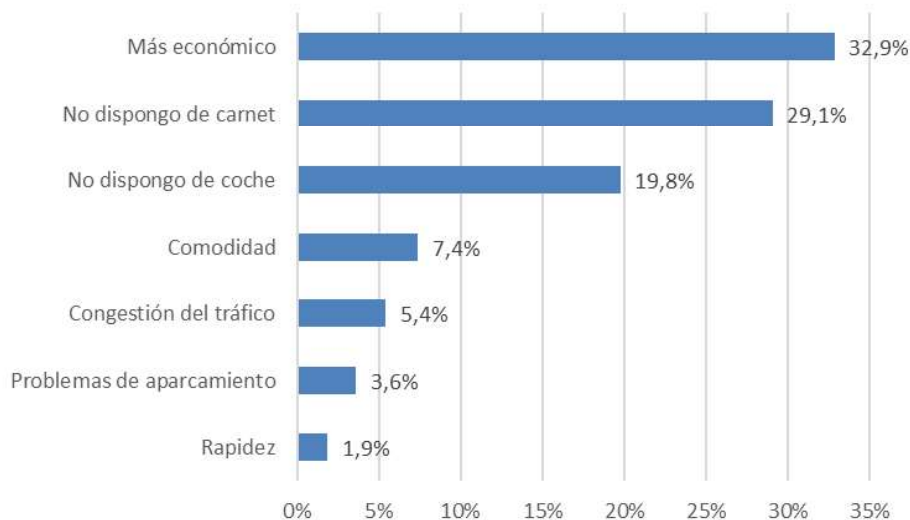


Fig 99. Motivo de utilización del TP frente al vehículo privado. Fuente: Elaboración propia

El siguiente gráfico muestra que la movilidad peatonal recibe una valoración mayoritariamente positiva por parte de las personas encuestadas, destacando las categorías buenas con un 42% y Muy buena con más de un 28%. Asimismo, cerca de un 24% considera que la movilidad peatonal es aceptable, mientras que las valoraciones negativas mala y muy mala presentan porcentajes muy reducidos.

En cuanto a la movilidad ciclista, la percepción es más moderada, concentrándose principalmente en la categoría aceptable con más de un 33%, seguida de buena con más de un 27%. Las valoraciones negativas alcanzan un mayor peso que en el caso peatonal, con un 14% que la considera mala y un 2,5% muy mala. Además, destaca el porcentaje de personas que responden no sé con más de un 12%, lo que puede indicar un menor conocimiento o uso de la movilidad ciclista.

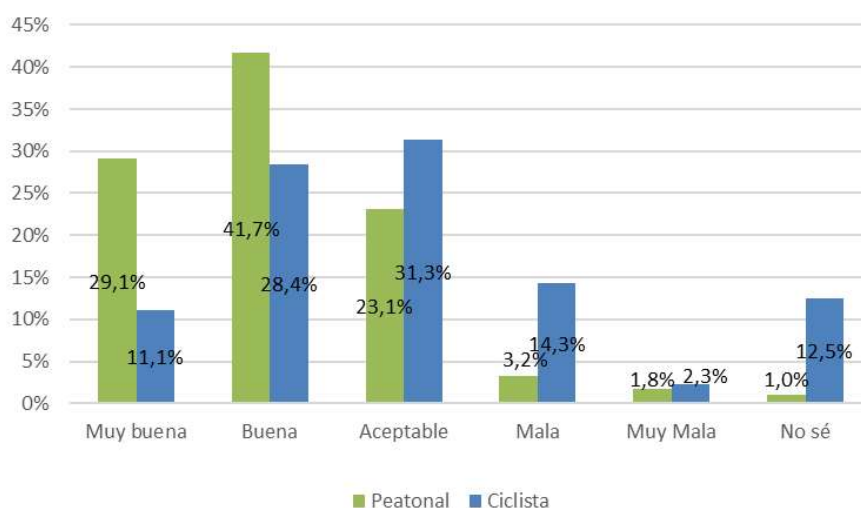


Fig 100. Percepción de la movilidad ciclista/peatonal de los usuarios. Fuente: Elaboración propia

En relación con la movilidad peatonal, la valoración general de los distintos aspectos analizados presenta una percepción predominantemente positiva o aceptable, aunque existen elementos concretos que concentran un mayor nivel de crítica. Las **zonas peatonales** constituyen el aspecto mejor valorado, ya que el **45,46%** de las personas encuestadas se considera satisfecho y un **19,07% muy satisfecho**, lo que refleja una percepción favorable de los espacios destinados al tránsito peatonal. Asimismo, los **crucos, pasos de peatones y semáforos** también reciben una valoración positiva, con un **31,59%** de respuestas de satisfacción y un **15,19%** de muy satisfacción. Del mismo modo, la **seguridad peatonal** presenta resultados relativamente favorables, acumulando cerca del **46%** de valoraciones positivas.

Sin embargo, los aspectos que presentan un mayor grado de crítica son la **accesibilidad para personas con movilidad reducida** y el **estado de las aceras**. En el caso de la accesibilidad, se registra el porcentaje más elevado de insatisfacción, con un **21,29%** de personas insatisfechas y un **5,97% muy insatisfechas**. Estos resultados pueden estar relacionados con la existencia de barreras arquitectónicas, itinerarios poco adaptados, ausencia de rebajes adecuados o dificultades de accesibilidad en determinados puntos del municipio. Por su parte, el **estado de las aceras** también presenta una valoración negativa significativa, con un **18,28%** de respuestas de insatisfacción y un **5,85%** de muy insatisfacción, lo que evidencia posibles problemas de conservación, mantenimiento o calidad del pavimento peatonal. Además, aspectos como los **obstáculos en las aceras** y la **anchura disponible** son valorados mayoritariamente como “aceptables”, con porcentajes del **42,75%** y **41,80%**, respectivamente, lo que indica que, aunque no generan una percepción claramente negativa, sí existe margen de mejora en términos de comodidad y funcionalidad del espacio peatonal.

En cuanto a la movilidad ciclista, la percepción general es más moderada, predominando claramente las valoraciones de carácter “aceptable”. Aspectos como la **seguridad**, el **estado de los carriles bici** y los **cruces y semáforos** presentan los mayores porcentajes de respuestas aceptables, alcanzando el **42,0%**, **41,0%** y **41,0%**, respectivamente. Paralelamente, los niveles de satisfacción oscilan entre el **21%** y el **26%**, destacando especialmente la valoración positiva de los **cruces** y la **seguridad**, ambos con un **26,2%** de personas satisfechas.

No obstante, los aspectos que concentran una mayor crítica son los **obstáculos en los carriles bici** y la **continuidad de la red ciclista**. Los obstáculos alcanzan el porcentaje más elevado de insatisfacción, con un **19,1%** de respuestas negativas, lo que puede estar relacionado con la presencia de elementos que interfieren en la circulación ciclista, como vehículos estacionados, mobiliario urbano, interrupciones del trazado o invasiones del espacio reservado a bicicletas. Asimismo, la **continuidad de los carriles bici** presenta un **15,4%** de personas insatisfechas, reflejando posibles carencias en la conexión entre tramos de la red ciclista y dificultades para realizar recorridos continuos y seguros. También resulta relevante el porcentaje de respuestas “**No lo sé**”, especialmente en relación con los obstáculos (**12,4%**), la anchura de los carriles (**10,6%**) y la continuidad (**10,3%**), lo que puede indicar un uso limitado de la infraestructura ciclista o un menor conocimiento de la misma por parte de la población encuestada. En conjunto, los resultados muestran que la movilidad ciclista cuenta con una percepción moderadamente aceptable, aunque presenta importantes oportunidades de mejora vinculadas principalmente a la conectividad, el mantenimiento y la eliminación de obstáculos en la red ciclista.

1.4. Transporte público

1.4.1. Transporte ferroviario

El transporte público de Cáceres cuenta con trenes regionales y de media distancia con origen y destino en la Estación de Trenes de Cáceres y que enlazan la ciudad con Madrid, Mérida, Badajoz, Plasencia y Sevilla, además de otros destinos intermedios en la red extremeña.

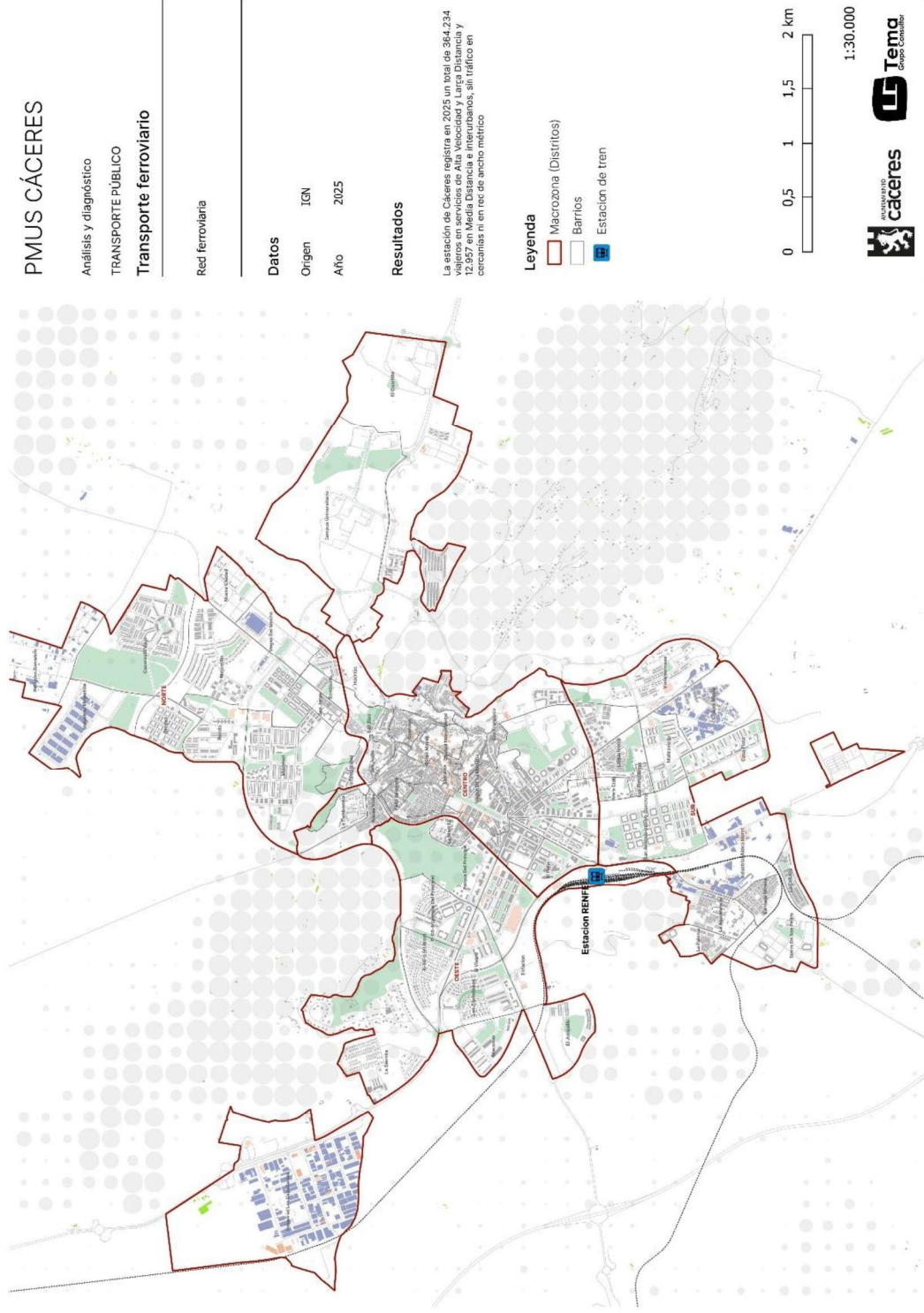
La Estación de Trenes de Cáceres se encuentra en la Avenida Juan Pablo II n.º 6, en la zona sur de la ciudad de Cáceres y es un punto clave de la red ferroviaria de Extremadura.

La estación cuenta con conexión directa mediante las líneas 1 y 5 del autobús urbano, que facilitan el acceso al centro de la ciudad. Asimismo, el centro histórico se encuentra a unos 20 minutos a pie, siguiendo un itinerario lineal por la Avenida de Alemania, que comunica de forma directa con el eje Paseo de Cánovas – Avenida Clara Campoamor, donde convergen la mayoría de las líneas urbanas y desde donde se accede fácilmente al ámbito de la Zona de Bajas Emisiones.



Fig 101. Estación de tren de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

Fig 102. Ubicación de la estación de tren. Fuente: Elaboración propia



Es una estación de tren de **nivel 3** de categoría intermedia dentro de la clasificación de Adif, lo que implica un **volumen moderado de pasajeros**, una **frecuencia de trenes relativamente alta** y una **oferta de servicios más completa** (como atención al público, venta de billetes o instalaciones adicionales), siendo habitual en ciudades medias o nodos de cierta relevancia dentro de la red ferroviaria.

Fig 103. Esquema de vías. Fuente: Adif

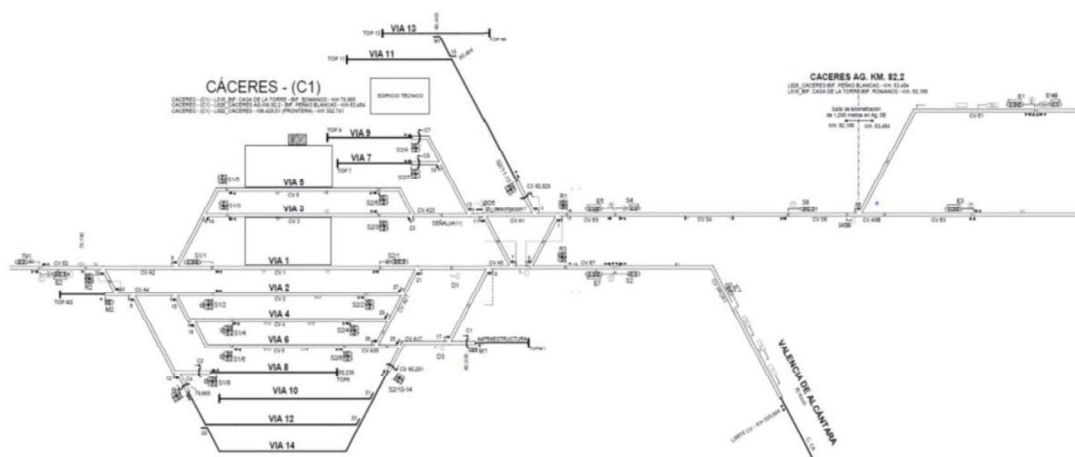


Tabla 23. Características de las líneas. Fuente: Adif

Líneas	Electrificación	Eje
500-BIF.PLANETARIO-BIF. CASA DE LATORRE	3 KV Continua	05-Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
502-CACERES-KM. 428,5 (FRONTERA)	NO	05-Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
510-BIF. PEÑAS BLANCAS-ALJUCEN	25 KV Alterna	05-Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
518-BIF. CASA DE LA TORRE-BIF.ROMANOS	25 KV Alterna	05-Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara

La estación de Cáceres registra en 2025 un total de 364.234 viajeros en servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia y 12.957 en Media Distancia e interurbanos, sin tráfico en cercanías ni en red de ancho métrico. En cuanto a la operativa ferroviaria, se contabilizan 4.239 trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia, 478 de Media Distancia y 10 trenes urbanos o de cercanías. Además, la infraestructura permite la circulación de trenes con una carga máxima de 22,5 toneladas por eje, lo que garantiza su compatibilidad con estándares habituales de explotación ferroviaria.

Tabla 24. Demanda y trenes / tipo de tren (2025). Fuente: Adif

Tren	Viajeros/año 2025	Trenes/año 2025
AV / Larga Distancia:	364.234	4.239
Media Distancia / Interurbanos	12.957	478
Urbanos / Cercanías	0	10

Corredor Madrid-Extremadura

El corredor de Madrid a Extremadura incluye 28 estaciones desde Madrid-Atocha hasta Badajoz (o el ramal de Valencia de Alcántara). De estas estaciones, según datos de la Declaración de Red de Adif de 2016, sólo una pertenece a la categoría 1 de estaciones (Atocha-Cercanías, aunque en el 2015

pertenecía a la2), 3 estaciones pertenecen a la 2 (Badajoz, Mérida y Plasencia) y el resto a la categoría 3 de la Clasificación Nominativa de Estaciones.

Excepto la estación de Garrovilla, el resto de pertenecen a las diferentes líneas de Media distancia y Regionales que prestan servicio en tramos del corredor. Aun así, cabe destacar las estaciones de de:

- Talavera de la Reina
- Navalморal de la Mata
- Plasencia
- Cáceres
- Mérida
- Badajoz

Al ser las que, junto a las de Madrid, acogerán las instalaciones de Alta Velocidad una vez entre en funcionamiento el corredor.

En el 0 se aprecia en detalle la red del ámbito, incluyendo tanto la infraestructura actual (y sus conexiones exteriores) así como las estaciones. A continuación, se muestra el recorrido de la infraestructura de Alta Velocidad en su escenario final, destacando de nuevo las estaciones a las que prestará servicio.

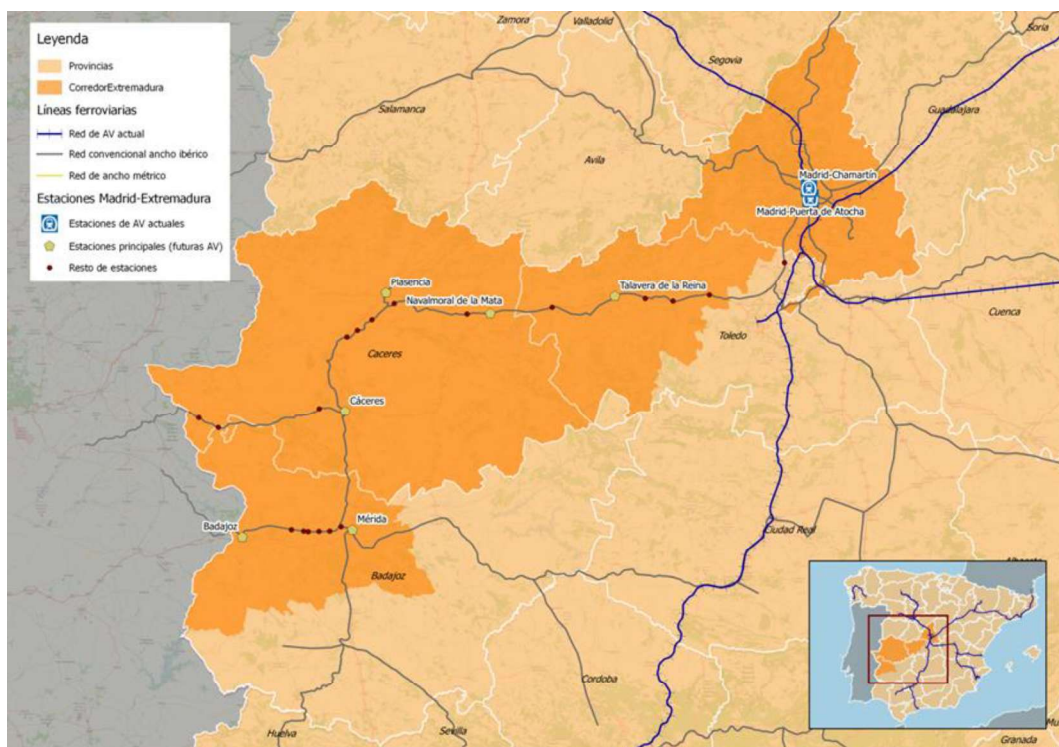


Fig 104. Red ferroviaria del corredor Madrid-Extremadura. Fuente: Adif

1.4.2. Transporte urbano

Desde febrero de 2011, Subus G.T. gestiona el servicio de transporte urbano de la ciudad de Cáceres. Actualmente, la red de líneas da servicio a más de 12.000 viajeros diarios y recorre anualmente más de 2 millones de kilómetros.

Para la prestación del servicio, la empresa cuenta con una flota de 40 autobuses que operan en aproximadamente 13 líneas urbanas.

Desde el año 2014, la ciudad ha experimentado una importante renovación de la flota de vehículos, incorporando unidades con los más altos estándares en tecnología, confort y seguridad, así como la proyección de nuevas instalaciones y una mejora integral del servicio.

Estas actuaciones han supuesto una mejora significativa en la eficiencia energética y en la calidad del servicio, especialmente en aspectos como la accesibilidad y la incorporación de sistemas de geolocalización.

1.4.2.1. Funcionalidad del sistema

El transporte público urbano de Cáceres se articula a través de una red de líneas de autobús que conecta los principales barrios y áreas de actividad de la ciudad. Las líneas principales (L1 a L8) estructuran los desplazamientos cotidianos entre zonas como Aldea Moret, Mejostilla, Nuevo Cáceres, El Junquillo, Casa Plata, Sierra de San Pedro o Cáceres el Viejo, entre otras. Esta red se completa con la línea universitaria (LC) y varios servicios de refuerzo (R8, RC, RM1 y RM2), que atienden principalmente la movilidad hacia el campus universitario y algunos desplazamientos específicos en determinados periodos del año.

El servicio presenta variaciones en función del tipo de día y de la época del año, especialmente en aquellas líneas vinculadas al ámbito universitario, mientras que el resto de la red mantiene una estructura de funcionamiento estable durante todo el año. En cualquier caso, el sistema de transporte urbano no dispone actualmente de un servicio nocturno regular, limitándose la prestación del servicio a franjas diurnas y de tarde-noche, lo que condiciona la movilidad en horario nocturno y hace que en ese periodo los desplazamientos dependan de otros modos de transporte.

Tabla 25. Líneas diurnas de autobuses urbanos de Cáceres. Fuente: Página web Vectalia

Línea	Denominación
L1	Plaza O. Galarza - Aldea Moret
L2	Mejostilla - Espiritu Santo
L3	Nuevo Cáceres-hospital Universitario
L4	el Junquillo - Cefot
L5	Pol. Capellánias - Pol. Charca Musia
L6	Plaza O. Galarza - Res. Universidad
L7	Res. el Arco - Casaplata
L8	Bda. Sierra S. Pedro - Cáceres el Viejo
LC	Plaza de America - Campus Univ.
R8	P. Conquistadores-p. Mejostilla
RC	Isabel Moct. - Campus Univ.

Línea	Denominación
RM1/2	Pza. Toros - Mejostilla - Campus
RB	Múltiples – Rincón de Ballesteros

Las líneas con un recorrido mayor superan los 10 kilómetros de longitud total las cuales conectan Nuevo Cáceres con el hospital (L3), el Junquillo con Cefot (L4), los dos polígonos (L5) y la Sierra de San Pedro con Cáceres el Viejo (L8).

La red de transporte urbano de Cáceres inicia su servicio, con carácter general, entre las 7:00 y las 7:30 horas y finaliza entre las 22:30 y las 23:15 horas según la línea y el tipo de día, alcanzando en las líneas principales una amplitud de servicio de hasta 15 horas y 45 minutos. En días laborables, las líneas con mayor amplitud horaria son, entre otras, la L1 (Barrio Nuevo – Aldea Moret), la L4 (El Junquillo – CEFOT), la L5 (Polígonos Capellanías – Charca Musia), la L7 (El Arco – Casa Plata) y la L8 (Sierra de San Pedro – Cáceres el Viejo), todas ellas con jornadas próximas o superiores a las 15 horas de funcionamiento. En sábados, domingos y festivos se mantienen amplitudes similares en las principales líneas, mientras que los servicios especiales y de refuerzo (R8, RC, RM1 y RM2) concentran su operación en franjas horarias mucho más reducidas, de entre 2 y 4 horas diarias según el caso.

En cuanto a la frecuencia, la línea con mayor intensidad de servicio es la LC (Plaza de América – Campus), que presenta en días laborables de lunes a jueves frecuencias de 7 minutos en horario de mañana y de 10 minutos en horario de tarde, alcanzando hasta 65 y 72 expediciones por sentido en horario de mañana y más de 40 expediciones por sentido en horario de tarde. Destacan por su elevada frecuencia la L1, con intervalos de 15 minutos en días laborables y 63 expediciones por sentido, y la L8, que en días laborables por la mañana opera cada 15 minutos con 32 expediciones por sentido. El resto de las líneas estructurantes (L2, L3, L4, L5, L6 y L7) presentan en días laborables frecuencias mayoritariamente comprendidas entre 20 y 30 minutos, con valores algo más ajustados en horas punta (20 minutos en tramos de L3 y L7, y 13 minutos en el tramo matinal de la L2) y más holgados en fines de semana, donde predominan frecuencias de 30 minutos en la mayoría de las líneas, ampliándose hasta 40 minutos en la L6 y hasta 45 minutos en la L4.

Por último, los servicios de refuerzo y estacionales (R8, RC, RM1 y RM2) presentan un número muy reducido de expediciones, que oscila entre 2 y 11 servicios por franja y sentido, al estar concebidos exclusivamente para cubrir demandas específicas en periodos y horarios concretos.

Las líneas que realizan más kilómetros son aquellas con mayor recorrido y frecuencia. La más importante es la combinación de las líneas 6.1 y 6.2 entre Zocodover y el Polígono de Santa María de Benquerencia que alcanzan los 2.175 kilómetros diarios. Les siguen las líneas 9.2 (Ambulatorio-Benquerencia) con 1.254 kilómetros diarios y 9.1 (Benquerencia-Buenavista) con 1.098 kilómetros diarios.

Tabla 26. Características red de transportes urbano de Cáceres. Fuente: Página web VECTALIA

Línea	Sentido	Día	Ruta	Funcionamiento	Hora inicio	Hora fin	Horas de servicio	Frecuencia media (min)	Expediciones
L1	S1	Laborables	Barrio Nuevo - Aldea Moret	Todo el año	7:05	22:50	15:45	0:15	63
L1	S2	Laborables	Aldea Moret - Barrio Nuevo	Todo el año	7:00	22:45	15:45	0:15	63
L1	S1	Sabados	Barrio Nuevo - Aldea Moret	Todo el año	7:00	22:40	15:40	0:20	47
L1	S2	Sabados	Aldea Moret - Barrio Nuevo	Todo el año	7:00	22:40	15:40	0:20	47
L1	S1	Domingos y festivos	Barrio Nuevo - Aldea Moret	Todo el año	7:30	23:10	15:40	0:20	47
L1	S2	Domingos y festivos	Aldea Moret - Barrio Nuevo	Todo el año	7:30	23:10	15:40	0:20	47
L2	S1	Laborables	Mejostilla - Espiritu Santo	Todo el año	7:00	14:22	7:22	0:13	34
L2	S2	Laborables	Espiritu Santo - Mejostilla	Todo el año	7:03	14:39	7:36	0:13	35
L2	S1	Laborables	Mejostilla - Espiritu Santo	Todo el año	14:30	22:45	8:15	0:15	33
L2	S2	Laborables	Espiritu Santo - Mejostilla	Todo el año	15:00	22:45	7:45	0:15	31
L2	S1	Sabados	Mejostilla - Espiritu Santo	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L2	S2	Sabados	Espiritu Santo - Mejostilla	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L2	S1	Domingos y festivos	Mejostilla - Espiritu Santo	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
L2	S2	Domingos y festivos	Espiritu Santo - Mejostilla	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
L3	S1	Laborables	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Septiembre - Mayo	7:00	15:00	8:00	0:20	24
L3	S2	Laborables	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Septiembre - Mayo	7:10	14:50	7:40	0:20	23
L3	S1	Laborables	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Septiembre - Mayo	15:00	22:30	7:30	0:25	18
L3	S2	Laborables	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Septiembre - Mayo	15:15	22:42	7:27	0:25	18
L3	S1	Laborables	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Junio	7:00	15:00	8:00	0:20	24
L3	S2	Laborables	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Junio	7:20	15:00	7:40	0:20	23
L3	S1	Laborables	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Junio	15:00	22:30	7:30	0:25	18
L3	S2	Laborables	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Junio	15:15	22:42	7:27	0:25	18
L3	S1	Sábados	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L3	S2	Sábados	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L3	S1	Domingos y festivos	Nuevo Cáceres - Hospital Universitario	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
L3	S2	Domingos y festivos	Hospital Universitario - Nuevo Cáceres	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31

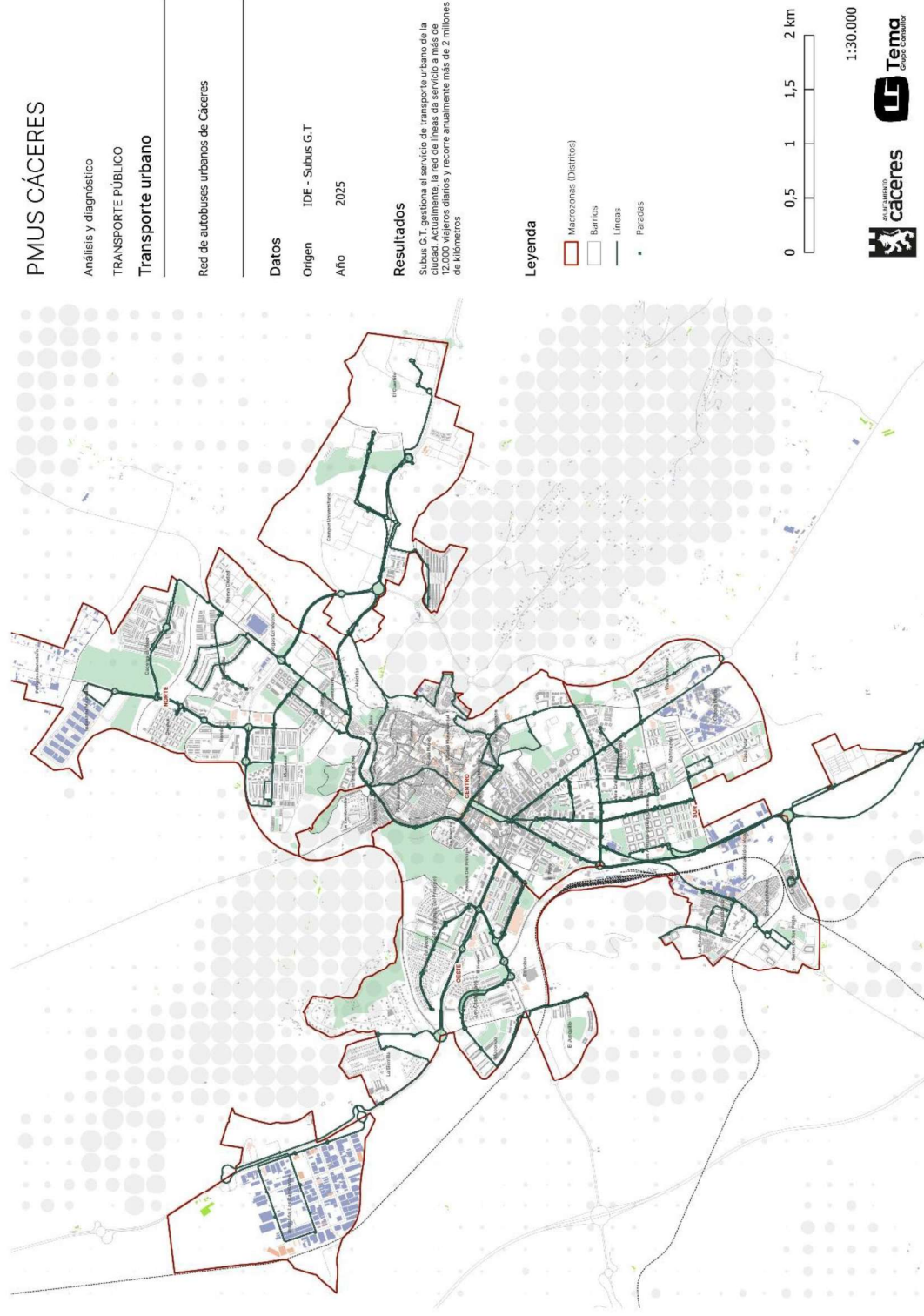
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cáceres. Análisis y diagnóstico

L4	S1	Laborables	El Junquillo - CEFOT	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L4	S2	Laborables	CEFOT - El Junquillo	Todo el año	7:15	22:45	15:30	0:30	31
L4	S1	Sábados	El Junquillo - CEFOT	Todo el año	7:00	22:45	15:45	0:45	21
L4	S2	Sábados	CEFOT - El Junquillo	Todo el año	7:00	22:47	15:47	0:45	21
L4	S1	Domingos y festivos	El Junquillo - CEFOT	Todo el año	7:30	23:15	15:45	0:45	21
L4	S2	Domingos y festivos	CEFOT - El Junquillo	Todo el año	7:30	23:15	15:45	0:45	21
L5	S1	Laborables	Pol. Capellanías - Pol. Charca Musia	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L5	S2	Laborables	Pol. Charca Musia - Pol. Capellanías	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L5	S1	Sábados	Pol. Capellanías - Pol. Charca Musia	Todo el año	7:00	15:00	8:00	0:30	16
L5	S2	Sábados	Pol. Charca Musia - Pol. Capellanías	Todo el año	7:00	14:30	7:30	0:30	15
L5	S1	Sábados	Pol. Capellanías - Pol. Charca Musia	Todo el año	15:00	22:00	7:00	1:00	7
L5	S2	Sábados	Pol. Charca Musia - Pol. Capellanías	Todo el año	14:30	22:30	8:00	1:00	8
L5	S1	Domingos y festivos	Pol. Capellanías - Pol. Charca Musia	Todo el año	7:30	22:30	15:00	1:00	15
L5	S2	Domingos y festivos	Pol. Charca Musia - Pol. Capellanías	Todo el año	8:00	23:00	15:00	1:00	15
L6	S1	Días Laborables y Sábados	Pl. Obispo Galarza - Residencial Universidad	Todo el año	7:00	22:20	15:20	0:40	23
L6	S2	Días Laborables y Sábados	Residencia Universidad . Pl. Obispo Galarza	Todo el año	7:20	22:40	15:20	0:40	23
L6	S1	Domingos y Festivos	Pl. Obispo Galarza - Residencial Universidad	Todo el año	7:30	22:50	15:20	0:40	23
L6	S2	Domingos y Festivos	Residencia Universidad . Pl. Obispo Galarza	Todo el año	7:50	23:10	15:20	0:40	23
L7	S1	Laborables	El Arco - Casa Plata	Todo el año	7:00	15:00	8:00	0:20	24
L7	S2	Laborables	Casa Plata - El Arco	Todo el año	7:10	14:30	7:20	0:20	22
L7	S1	Laborables	El Arco - Casa Plata	Todo el año	15:00	22:30	7:30	0:30	15
L7	S2	Laborables	Casa Plata - El Arco	Todo el año	14:30	22:30	8:00	0:30	16
L7	S1	Sábados	El Arco - Casa Plata	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L7	S2	Sábados	Casa Plata - El Arco	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L7	S1	Domingos y Festivos	El Arco - Casa Plata	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
L7	S2	Domingos y Festivos	Casa Plata - El Arco	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
L8	S1	Laborables	Sierra San Pedro - Cáceres el Viejo	Todo el año	7:00	15:00	8:00	0:15	32
L8	S2	Laborables	Cáceres el Viejo - Sierra San Pedro	Todo el año	7:00	15:00	8:00	0:15	32

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cáceres. Análisis y diagnóstico

L8	S1	Laborables	Sierra San Pedro - Cáceres el Viejo	Todo el año	15:00	22:20	7:20	0:20	22
L8	S2	Laborables	Cáceres el viejo - Sierra San Pedro	Todo el año	15:00	22:20	7:20	0:20	22
L8	S1	Sábados	Sierra San Pedro - Cáceres el Viejo	Todo el año	7:15	22:45	15:30	0:30	31
L8	S2	Sábados	Cáceres el Viejo - Sierra San Pedro	Todo el año	7:00	22:30	15:30	0:30	31
L8	S1	Domingos y Festivos	Sierra San Pedro - Cáceres el Viejo	Todo el año	7:45	22:45	15:00	0:30	30
L8	S2	Domingos y Festivos	Cáceres el viejo - Sierra San Pedro	Todo el año	7:30	23:00	15:30	0:30	31
LC	S1	Lunes a Jueves	Plaza de América - Campus	Todo el año	7:14	14:49	7:35	0:07	65
LC	S2	Lunes a Jueves	Campus - Plaza de América	Todo el año	7:35	15:56	8:21	0:07	72
LC	S1	Lunes a Jueves	Plaza de América - Campus	Todo el año	15:00	21:50	6:50	0:10	41
LC	S2	Lunes a Jueves	Campus - Plaza de América	Todo el año	15:00	22:10	7:10	0:10	43
LC	S1	Viernes	Plaza de América - Campus	Todo el año	7:14	14:42	7:28	0:07	64
LC	S2	Viernes	Campus - Plaza de América	Todo el año	7:35	14:56	7:21	0:07	63
LC	S1	Viernes	Plaza de América - Campus	Todo el año	15:00	21:40	6:40	0:20	20
LC	S2	Viernes	Campus - Plaza de América	Todo el año	15:00	22:00	7:00	0:20	21
R8	S1	Laborables	Pl. Conquistadores - P. Mejorstilla	Julio - Septiembre	7:20	9:20	2:00	1:00	2
R8	S2	Laborables	P. Mejorstilla - Pl. Conquistadores	Julio - Septiembre	7:50	9:50	2:00	1:00	2
R8	S1	Laborables	Pl. Conquistadores - P. Mejorstilla	Julio - Septiembre	12:30	14:30	2:00	1:00	2
R8	S2	Laborables	P. Mejorstilla - Pl. Conquistadores	Julio - Septiembre	13:00	15:00	2:00	1:00	2
RC	S1	Laborables	Av. I. Moctezuma - Campus	Septiembre - Junio	7:30	9:50	2:20	0:20	7
RC	S2	Laborables	Campus - Av. I Moctezuma	Septiembre - Junio	8:00	10:20	2:20	0:20	7
RC	S1	Laborables	Av. I. Moctezuma - Campus	Septiembre - Junio	11:50	15:30	3:40	0:20	11
RC	S2	Laborables	Campus - Av. I Moctezuma	Septiembre - Junio	12:20	16:00	3:40	0:20	11
RM1	S1	Laborables	Plaza de Toros - Campus	Septiembre - Julio	7:15	9:30	2:15	0:35	4
RM1	S2	Laborables	Campus - Plaza de Toros	Septiembre - Julio	7:35	9:20	1:45	0:35	3
RM1	S1	Laborables	Plaza de Toros - Campus	Septiembre - Julio	14:55	16:05	1:10	0:35	2
RM1	S2	Laborables	Campus - Plaza de Toros	Septiembre - Julio	15:20	15:55	0:35	0:35	1
RM2	S1	Laborables	Campus - Plaza de Toros	Septiembre - Julio	13:20	14:30	1:10	0:35	2
RM2	S2	Laborables	Plaza de Toros - Campus	Septiembre - Julio	13:45	14:20	0:35	0:35	1

Fig 105. Red de autobuses urbanos de Cáceres. Fuente: Elaboración propia



1.4.2.2. Líneas Básicas

Las líneas básicas de Cáceres son aquellas que prestan servicio durante todo el año en el municipio de Cáceres. Estas líneas cuentan con un recorrido principal, aunque en algunas ocasiones cuentan con refuerzos en los cuales se añade alguna parada.

- **Línea 1 (Plaza de Argel – Aldea Moret)**

Cuenta con una única línea principal con el mismo recorrido en días laborables, sábados, domingos y festivos. Esta línea conecta áreas residenciales con el centro urbano y proporciona una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros a una población de 9.069 y 24.974 residentes, respectivamente, en el recorrido de ida, y de 7.968 y 24.983 residentes, respectivamente, en el recorrido de vuelta.

Cuenta con una longitud media por sentido de 4,91 Km.

Itinerario de ida: Plaza de Argel / Av. Hernán Cortés / Plaza de Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Plaza América / Av. Alemania / Av. Juan Pablo II / Av. de la Constitución / Av. Río Tíber / C. Río Ródano

Itinerario de vuelta: C. Río Vístula / C. Jesús Nazareno / Av. Río Tíber / Av. de la Constitución / Av. Juan Pablo II / Av. Alemania / Plaza América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Hernán Cortés / Plaza de Argel

- **Línea 2 (Mejostilla – Barriada Espíritu Santo).**

Dispone de una línea principal y de un refuerzo los sábados en horario de mañana, que incorpora una expedición adicional con origen y destino en el centro urbano. La línea ofrece una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros a una población de 14.129 y 36.543 residentes, respectivamente, en el recorrido de ida, y de 14.554 y 37.103 residentes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Cuenta con una longitud media por sentido de 7,90 Km.

Itinerario de ida: C. Ana Mariscal / C. Pedro Ulloa Golfín / C. Ocho de Marzo / Av. Héroes de Baler / Av. de las Delicias / Av. Hernán Cortés / Plaza Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Plaza América / Av. de Portugal / Av. Isabel de Moctezuma / Av. de la Hispanidad / Rda. De la Pizarra / Av. de Dulcinea / Av. de la Bondad / C. de Colombia / C. de la Roche Sur Yon

Itinerario de vuelta: C. de la Roche Sur Yon / C. de Colombia / Av. de la Bondad / Av. de Dulcinea / Rda. De la Pizarra / Av. de la Hispanidad / Av. Isabel de Moctezuma / C. Gabino Muriel / Av. de Alemania / Plaza América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. Héroes de Baler / C. Ocho de Marzo / C. Pedro Ulloa Golfín / C. Ana Mariscal

- **Línea 3 (Nuevo Cáceres – Hospital Universitario)**

Cuenta con una línea principal en servicio los días laborables, sábados, domingos y festivos, conectando zonas residenciales con el principal equipamiento sanitario de la ciudad. La cobertura de red, en un radio de entre 150 y 300 metros, alcanza a

10.515 y 30.389 residentes, respectivamente, en el recorrido de ida, y a 10.555 y 30.599 residentes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Cuenta con una longitud media por sentido de 10 Km.

Itinerario de ida: Av. Pierre de Coubertin / Av. Isabel de Moctezuma / C. Atahualpa / Av. de la Bondad / Av. Antonio Hurtado / Plaza de América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. de la Universidad / Av. de las Ciencias / Av. de las Letras / Av. de las Ciencias / Av. Universidad / Vial Acceso Residencia Asistida / C. Arroyo de Valhondo / Vial Acceso Hospital Universitario.

Itinerario de vuelta: Vial Acceso Hospital Universitario / Vial Acceso Residencia Asistida / C. Arroyo de Valhondo / Av. Universidad / Av. de las Ciencias / Av. de las Letras / Av. de las Ciencias / Av. Universidad / Av. de las Delicias / Av. de Hernán Cortés / Plaza de Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Av. Antonio Hurtado / Av. de la Bondad / C. Atahualpa / Av. Isabel de Moctezuma / Av. Pierre de Coubertin.

- **Línea 4a (El Junquillo – Cefot).**

Presta servicio mediante una línea principal operativa todos los días de la semana, con una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros que alcanza a una población de 10.542 y 30.731 residentes, respectivamente. Adicionalmente, la línea dispone de una variante esporádica con origen y destino en el campo de golf, otra variante de conexión con la pedanía de Valdesalor, así como refuerzos específicos en horario nocturno y matinal, con limitación de recorrido hasta el entorno de Usos Múltiples en determinadas expediciones. La línea cuenta con una longitud media por sentido de 12,78 Km y su variante con destino Cáceres Golf de 14,06 Km.

Itinerario de ida: C. Dalia / C. Amapola / C. Dalia / C. Doctor Alirio Noguera / C. Cien Años de Soledad / C. Carolina Coronado / C. Luis Álvarez Lencero / C. Carlos Callejo / Av. de las Arenas / C. Londres / Av. Virgen de Guadalupe / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Av. de Alemania / Av. de la Hispanidad / C. Túnez / C. Marrakech / C. San Petersburgo / C. Juan Solano Pedrero / C. Estambul / Av. Juan Pablo II / N-523 / C. Llanos de Cáceres / C. Comarca de Tentudía / C. Pozo de la Esmeralda / C. Cornalvo / C/ Llanos de Cáceres / N-523 / Av. Ruta de la Plata.

Itinerario de vuelta: Av. Ruta de la Plata / N-523 / C. Llanos de Cáceres / C. Comarca de Tentudía / C. Pozo de la Esmeralda / C. Cornalvo / C/ Llanos de Cáceres / N-523 / Av. Juan Pablo II / C. Juan Solano Pedrero / C. San Petersburgo / C. Marrakech / C. Túnez / Av. de la Hispanidad / Av. de Alemania / Plaza América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Virgen de Guadalupe / C. Londres / Av. de las Arenas / C. Carlos Callejo / C. Claudio Rodríguez / C. Carolina Coronado / C. Cien Años de Soledad / C. Doctor Alirio Noguera / C. Dalia.

- **Línea 5 (Polígono de Capellanías – Polígono Charca Musia).**

Cuenta con una línea principal que conecta ambos ámbitos productivos de la ciudad y proporciona una cobertura de red, en un radio de entre 150 y 300 metros, a una población de 9.610 y 28.470 residentes, respectivamente. La línea dispone,

asimismo, de un refuerzo nocturno durante los fines de semana. Cuenta con una longitud media de 11,32 Km por sentido.

Itinerario de ida: C. Hilanderas / C. Río Salor / C. de las Villuercas / C. María José Ordoñez Carvajal / Glorieta V Centenario / Av. Ruta de la Plata / Av. Virgen de Guadalupe / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Plaza América / Av. Antonio Hurtado / Av. de Cervantes / Av. de Dulcinea / C. Periódico Extremadura / C. Juan Sebastián Bach / Av. de Cervantes.

Itinerario de vuelta: Av. de Cervantes / Av. Antonio Hurtado / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza Hernán Cortés / Av. Virgen de Guadalupe / Av. Ruta de la Plata / Glorieta V Centenario / C. María José Ordoñez Carvajal / C. de las Villuercas / C. Río Salor / Av. Ruta de la Plata / C. Hilanderas / C. Molineros / C. Labradores / C. Herreros / C. Hilanderas.

- **Línea 6 (Plaza Obispo Galarza – Universidad de Cáceres).**

Se trata de una línea circular de sentido único que conecta el centro urbano con el campus universitario. Presenta una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros de 3.944 a 8.606 residentes, respectivamente, en el primer tramo del recorrido, y de 5.444 a 13.381 residentes, respectivamente, en el segundo tramo. Cuenta con una longitud media de 5,80 Km por sentido.

Itinerario de ida: Plaza Obispo Galarza / C. San José / C. Santa Gertrudis / C. Barrio Nuevo / C. Moraleja / C. Ceclavín / Rda. Del Matadero / Rda. Puente Vadillo / Av. de la Universidad / Av. Catedrático Antonio Luceño / C. Felipe Criado Muriel / C. Juan Manuel Rozas.

Itinerario de vuelta: C. Juan Manuel Rozas / C. José Antonio Fernández Ordoñez / C. Juan Manuel Rozas / C. Felipe Criado Muriel / Av. Catedrático Antonio Luceño / Av. de la Universidad / Rda. Puente Vadillo / C. Concordia / C. Valdeflores / C. la Palacina / C. Júpiter / Ctra. de la Montaña / C. de Fuente Concejo / C. San Roque / C. Miralrío / Pl. de San Francisco / Rda. De San Francisco / Av. Pablo Naranjo Porras / Av. el Broncense / Pl. de los Conquistadores / Av. Virgen de la Montaña / Av. de España / C. San Antón / C. Parras / Pl. Obispo Galarza.

- **Línea 7 (Residencial El Arco – Casaplata).**

Dispone de una única línea principal que conecta el ámbito residencial de El Arco, en el entorno del colegio Francisco Aldana, con el sector de Casaplata. La línea proporciona una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros a una población de 13.770 y 34.547 residentes, respectivamente, en el recorrido de ida, y de 13.339 y 33.421 residentes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Cuenta con una longitud media de 7,65 Km por sentido.

Itinerario de ida: C. Libra / C. Islas Canarias / Av. de las Arenas / C. Londres / Av. Virgen de Guadalupe / Av. Clara Campoamor / Av. Virgen de la Montaña / Plaza de los Conquistadores / C. Prof. Hernández Pacheco / Pl. de San Francisco / Rda. de San Francisco / Av. de la

Hispanidad / Av. Pierre de Coubertin / C. La Habana / C. Cueva del Conejar / C. Cam. Mozárabe / C. Torre de Floripes.

Itinerario de vuelta: C. Torre de Floripes / C. de la Trashumancia / C. La Habana / Av. Pierre de Coubertin / Av. de la Hispanidad / Rda. de San Francisco / Pl. de San Francisco / C. del Cmo Llano / C. Colón / Plaza de los Conquistadores / Av. Virgen de la Montaña / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Virgen de Guadalupe / C. Londres / Av. de las Arenas / C. Islas Canarias / C. Libra.

- **Línea 8: (Bda. Sierra de San Pedro – Cáceres el Viejo)**

Configura uno de los ejes de conexión transversal mas relevantes de la red urbana. La línea proporciona una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros a una población de 15.831 y 41.069 residentes, respectivamente, en el recorrido de ida, y de 14.268 y 40.279 residentes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Cuenta con una longitud media de 11,50 Km por sentido.

Itinerario de ida: C. Mina Estrella / Av. de la Constitución / Av. Juan Pablo II / C. Túnez / Av. de la Hispanidad / Rda. de San Francisco / Pl. de San Francisco / C. del Cmo Llano / C. Colón / Plaza de los Conquistadores / Av. Virgen de la Montaña / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. de Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. de Extremadura / C. Pedro de Ibarra / C. Arsenio Gallego Hernández / C. Las Águilas / C. los Halcones / Ronda Norte / C. Emilio Cardenal Hernández / C. Severo Ochoa / Av. Carmen Heras / Av. de los Cuatro Lugares.

Itinerario de vuelta: Av. de los Cuatro Lugares / Av. Carmen Heras / C. Severo Ochoa / C. Juan José Narbón / C. Río Jerte / C. Juan José Narbón / C. Emilio Cardenal Hernández / Ronda Norte / Av. Cordel de las Merinas / C. Las Águilas / C. Los Alimoches / C. Las Garcillas / C. Las Avutardas / C. Las Águilas / C. Arsenio Gallego Hernández / C. Pedro de Ibarra / Av. de Extremadura / Av. de las Delicias / Av. de Hernán Cortés / Plaza de Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. Virgen de la Montaña / Plaza de los Conquistadores / C. Prof. Hernández Pacheco / Pl. de San Francisco / Rda. de San Francisco / Av. de la Hispanidad / Av. Juan Pablo II / Av. de la Constitución / C. de la Mina / C. Mina Estrella.

La línea 8 cuenta con un refuerzo de línea (**Plaza Conquistadores – Pol. Mejostilla**). Con una distancia media por sentido de 8,23 Km.

Itinerario de ida: Plaza de los Conquistadores / Av. Virgen de la Montaña / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. de Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. de Extremadura / C. Pedro de Ibarra / C. Arsenio Gallego Hernández / Av. Cordel de las Merinas / Ronda Norte / C. Emilio Cardenal Hernández / C. Severo Ochoa / Av. Carmen Heras / Av. de los Cuatro Lugares / Av. Carmen Heras / C. Severo Ochoa / C. Leonardo Da Vinci / C. Claudio Ptolomeo.

Itinerario de vuelta: C. Claudio Ptolomeo / C. Leonardo Da Vinci / C. Severo Ochoa / Av. Carmen Heras / Av. de los Cuatro Lugares / Av. Carmen Heras / C. Severo Ochoa / C. Emilio Cardenal Hernández / Ronda Norte / Av. Cordel de las Merinas / C. Arsenio Gallego Hernández / C. Pedro de Ibarra / Av. de Extremadura / Av. de las Delicias / Av. de Hernán Cortés / Plaza

de Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. Virgen de la Montaña / Plaza de los Conquistadores.

1.4.2.3. Líneas especiales

- **Línea LC (Línea Campus).**

Presta servicio de conexión entre el centro de la ciudad y el campus universitario durante los días lectivos. Presenta una cobertura de red en un radio de entre 150 y 300 metros que alcanza a 4.667 y 16.761 habitantes, respectivamente, en el recorrido de ida, y a 4.082 y 16.918 habitantes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Con una longitud media por sentido de 5,29 Km.

Itinerario de ida: Plaza de América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. de la Universidad / Av. de las Ciencias / Av. de las Letras.

Itinerario de vuelta: Av. de las Letras / Av. de las Ciencias / Av. de la Universidad / Av. de las Delicias / Av. Hernán Cortés / Plaza Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Plaza América.

- **Línea RC (Refuerzo Campus).**

Corresponde a un servicio de refuerzo de la Línea LC, que opera igualmente en días lectivos y únicamente en horario de mañana, con el objetivo de atender los picos de demanda asociados a la actividad universitaria. Su cobertura de red, en un radio de entre 150 y 300 metros, alcanza a 8.959 y 25.674 habitantes, respectivamente, en el recorrido de ida, y a 8.476 y 25.804 habitantes, respectivamente, en el recorrido de vuelta. Cuenta con una longitud media de 6,60 Km por sentido.

Itinerario de ida: Av. Isabel de Moctezuma / C. Atahualpa / Av. de la Bondad / Av. Antonio Hurtado / Plaza de América / Av. de España / Av. Clara Campoamor / Plaza de Hernán Cortés / Av. Hernán Cortés / Av. de las Delicias / Av. de la Universidad / Av. de las Ciencias / Av. de las Letras.

Itinerario de vuelta: Av. de las Letras / Av. de las Ciencias / Av. de la Universidad / Av. de las Delicias / Av. Hernán Cortés / Plaza Hernán Cortés / Av. Clara Campoamor / Av. de España / Plaza América / Av. Antonio Hurtado / Av. de la Bondad / C. Atahualpa / Av. Isabel de Moctezuma.

1.4.2.4. Otras Líneas

La red urbana del municipio de Cáceres dispone de otros servicios de carácter complementario que no se han considerado como soporte estructural de la movilidad cotidiana, que constituye el objeto principal del presente Plan. Se trata, en concreto, de las conexiones especiales al Recinto Ferial y a Rincón de Ballesteros, cuyo funcionamiento responde a necesidades puntuales o a demandas muy específicas,

asociadas fundamentalmente a eventos concretos o a desplazamientos de baja frecuencia.

1.4.2.5. Tarifas

El sistema tarifario actual se muestra a continuación, incluyendo las bonificaciones aprobadas hasta el 31 de diciembre de 2025.

Tabla 27. Tarifas de autobuses urbanos. Fuente: VECTALIA

Tipo	Precio bonificado	Precio
Billete Ordinario	1,10 €	1,10 €
Abono Mensual	14,40 €	29,00 €
BonoBus	0,40 €	0,80 €
Bono Combinado	0,55 €	1,10 €
Bono Joven	0,00 €	
Bono Senior	0,00 €	
Bono Familia Numerosa Especial	0,20 €	0,40 €
Bono Familia Numerosa General	0,32 €	0,64 €
IMAS	0,20 €	0,40 €

1.4.2.6. Análisis de la demanda y estacionalidad

El sistema de autobuses urbanos de Cáceres ha registrado en 2025 (según los últimos datos aportados por VECTALIA) un total de 12.715.804 viajeros lo que representa 34.837 viajeros diarios de media. Hay que señalar que los datos de demanda no coinciden exactamente con la oferta actual habiéndose incluido modificaciones en las líneas este último año.

La línea con mayor número de viajeros es la línea 8 con un 21,6% de la demanda total de la red conectando Sierra de San pedro con Cáceres el Viejo, seguida de las líneas 2 Mejostilla – Barriada Espíritu Santo y C que une el centro de la ciudad y el campus universitario con un 17% y 12,6% respectivamente. La suma de los viajeros de las cuatro líneas anteriores acumula el 51,2% de la demanda total de la red.

Es importante tener en cuenta que la línea R8 empezó a funcionar a partir del 11 de septiembre, debido a esto no hay datos en fechas anteriores.

Tabla 28. Demanda mensual de las líneas de autobuses urbanos. Año 2024. Fuente: VECTALIA

Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
L1	50222	52045	59408	58732	63729	58368	52244	45535	61457	70064	63153	61313	696.270
L2	79878	83446	91329	93590	96519	88750	78287	65817	94454	111349	101228	93438	1.078.085
L3	44206	52525	54598	49336	54318	48814	44263	30593	55239	66601	60785	51302	612.580
L4	37070	37971	44062	42453	49305	45350	39871	31911	50101	55378	48810	46492	528.774
L5	22725	24500	26806	24110	28663	27539	21086	16416	27656	33438	28479	25400	306.818
L6	4893	4826	5461	5181	5754	5660	4941	4274	6232	7195	6230	6216	66.863
L7	45642	43695	51814	49796	56120	55697	49718	39092	59076	66756	60958	60660	639.024
L8	99843	107138	115579	106661	120913	118432	103745	82280	126311	144036	125859	121367	1.372.164
LC	44456	106931	102806	64039	68112	32826	0	0	78437	124432	109179	69240	800.458

RC	7728	18393	17560	11543	11557	0	0	0	13912	22258	19233	12170	134.354
FE	0	926	0	2892	42431	971	0	0	4089	15699	1773	0	68.781
RB	18	8	15	16	2	6	4	45	2	8	2	2	128
EA	4	2	2	6	6	4	6	24	12	2	4	10	82
RM	2851	4464	4227	2949	3734	2323	0	0	3443	5615	4367	3037	37.010
R8	0	0	0	0	0	0	0	0	3075	5523	4685	3228	16.511
TOTAL	439536	536870	573667	511304	601163	484740	394165	315987	583496	728354	634745	553875	6.357.902

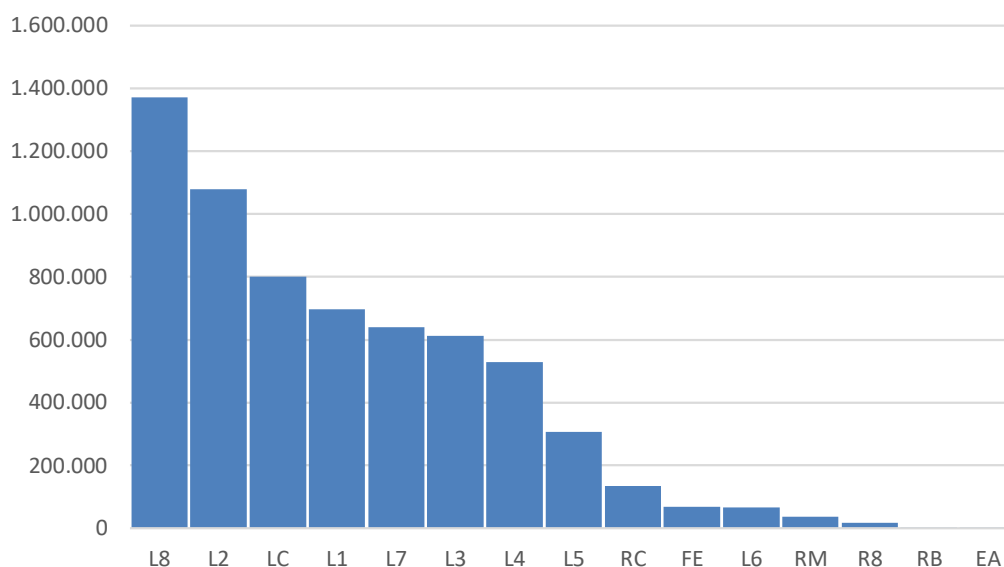


Fig 106. Demanda mensual líneas de autobuses urbanos. Año 2025. Fuente: VECTALIA

Durante el año 2025 la demanda media mensual fue de 529.825 viajeros aproximadamente representando un 8,3% de la demanda anual. Teniendo en cuenta la estacionalidad de la demanda a lo largo del año, se observa que los meses con mayor demanda se producen en octubre y noviembre con el 21,4% de la demanda total. La demanda se encuentra entre el 7-9% aproximadamente del total los meses del año salvo los meses mencionados anteriormente.

Tabla 29. Evolución mensual de la demanda. Año 2025. Fuente: VECTALIA

Mes	Viajes	%
Enero	439.536,0	6,91%
Febrero	536.870,0	8,44%
Marzo	573.667,0	9,02%
Abril	511.304,0	8,04%
Mayo	601.163,0	9,46%
Junio	484.740,0	7,62%
Julio	394.165,0	6,20%

Mes	Viajes	%
Agosto	315.987,0	4,97%
Septiembre	583.496,0	9,18%
Octubre	728.354,0	11,46%
Noviembre	634.745,0	9,98%
Diciembre	553.875,0	8,71%
Total	6.357.902	100,00%

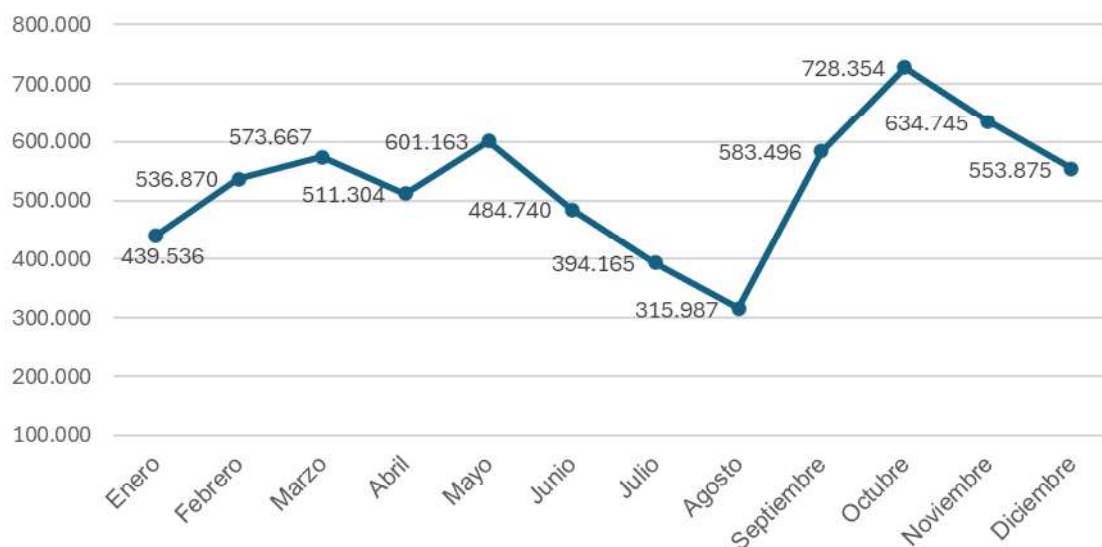


Fig 107. Evolución mensual de la demanda. Año 2025. Fuente: VECTALIA

A efectos del presente estudio, se ha considerado como mes a analizar el mes de octubre de 2025. Teniendo en cuenta los datos para un día laborable promedio del mes de octubre, se tiene que la demanda diurna para un día promedio laborable asciende a 21.098 viajes.

En las siguientes figuras se recogen los porcentajes de viajeros subidos por parada en la red de transporte urbano de Cáceres, diferenciando entre un día tipo laborable y un día de fin de semana de octubre, a partir de los datos disponibles.

Fig 108. Demanda de viajeros por parada en día laborable. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de VECTALIA

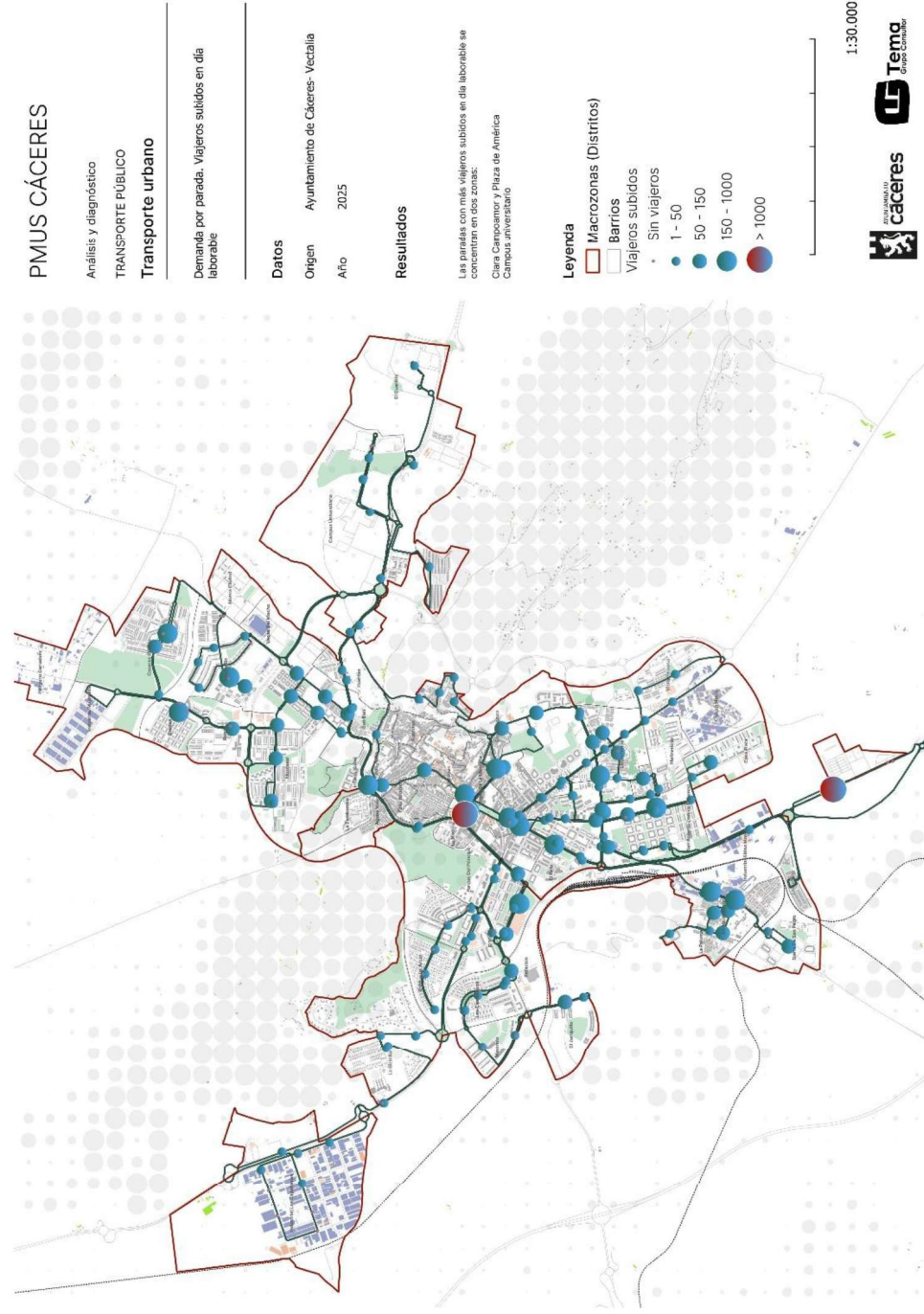
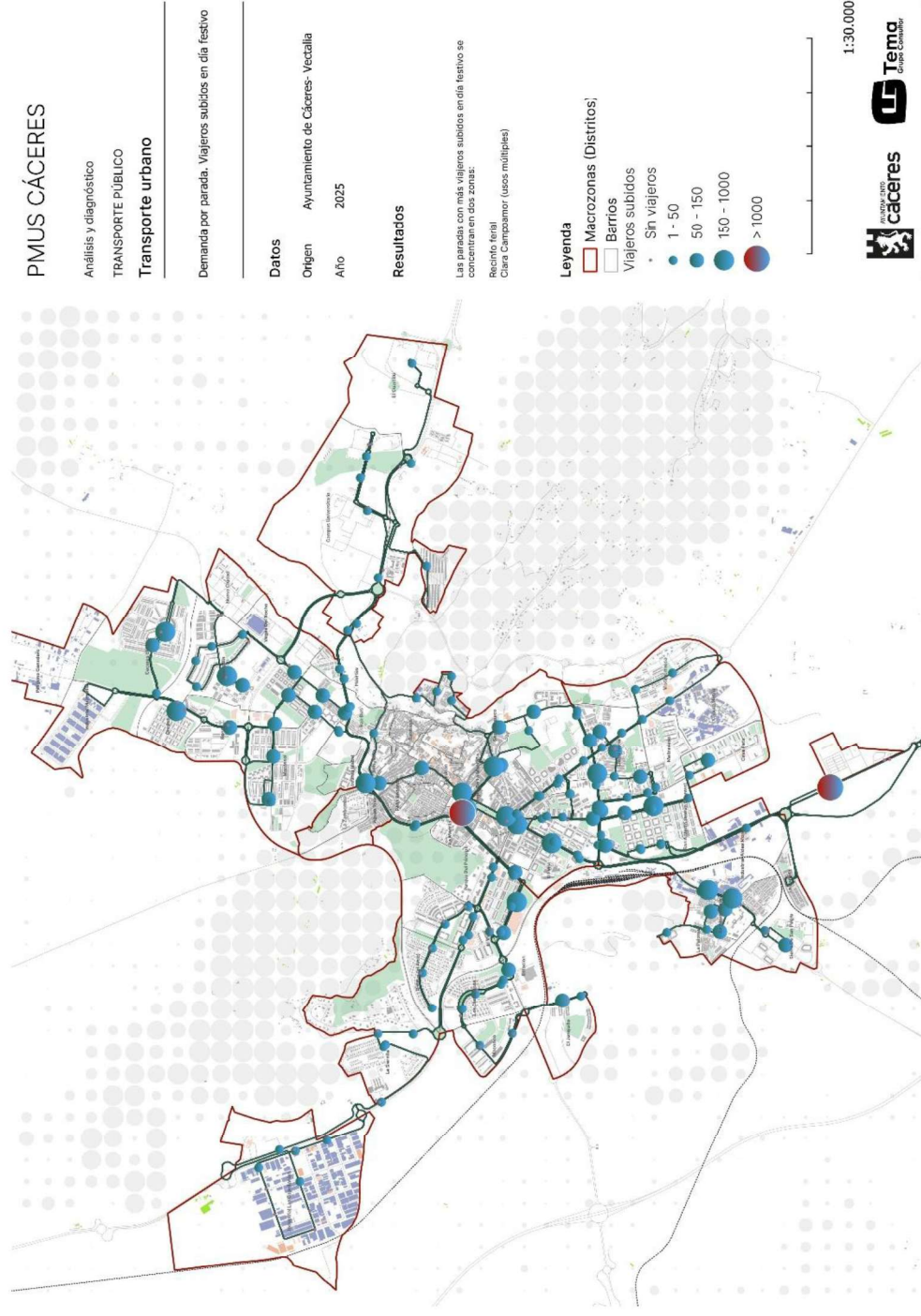


Fig 109, Demanda de viajeros por parada en día festivo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de VECTALIA



En el caso del **día laborable**, la demanda de viajeros se concentra especialmente en las paradas situadas en los principales nodos centrales y en los ámbitos universitarios. Destaca en primer lugar la parada de Clara Campoamor (Múltiples), que concentra el 9,33% de los viajeros subidos totales de la red. Le siguen las paradas de Campus (Filosofía y Letras), con un 5,84%, y Clara Campoamor (frente a Múltiples), con un 5,65%. También presentan valores muy relevantes Plaza de América (parada taxis), con un 5,38%, y Plaza de América (cruce Av. España impares), con un 3,70%. Estos resultados reflejan el importante papel que desempeñan tanto el entorno de Múltiples–Plaza de América como el campus universitario en la estructura de movilidad urbana del municipio, actuando como principales focos de atracción y distribución de viajeros.

En un segundo nivel, con valores comprendidos aproximadamente entre el 2% y el 3% de la demanda total, destacan las paradas de Campus (Veterinaria), con un 2,83%, Campus (frente a Politécnica), con un 2,40%, y Av. Delicias (frente a Plaza de Toros), con un 2,38%. Se trata igualmente de paradas vinculadas a espacios de elevada centralidad funcional, bien por su relación con equipamientos docentes, bien por su inserción en corredores urbanos con elevada intensidad de servicio.

Por debajo de estos valores, pero todavía con un peso significativo en la red, aparecen diversas paradas con participaciones comprendidas entre el 1% y el 2% de los viajeros subidos. Entre ellas destacan Av. Delicias (Plaza Toros), Av. Héroes de Baler, 31, Colón (cruce Plaza Conquistadores), Av. España, 1, Av. Constitución, 19, Av. de Alemania, 2, Ronda de San Francisco (frente al Hospital San Pedro de Alcántara), Av. Universidad (Universidad Laboral), Ana Mariscal (frente al cruce con Gonzalo Mingo) y Plaza de los Conquistadores (cruce Av. Brocense). En conjunto, estas paradas ponen de manifiesto la relevancia de los ejes centrales, administrativos, sanitarios y educativos dentro del funcionamiento global de la red.

En el caso del **fin de semana**, la distribución de la demanda presenta algunas diferencias relevantes respecto al día laborable. La parada con mayor peso es Frente Recinto Ferial, que alcanza el 11,89% de los viajeros subidos, un valor muy superior al resto de paradas y que evidencia una demanda muy vinculada a un foco específico de atracción durante ese periodo. A continuación, vuelven a destacar las paradas de Clara Campoamor (Múltiples), con un 8,25%, Av. de Alemania, 2, con un 6,75%, y Clara Campoamor (frente a Múltiples), con un 6,38%. También presentan valores elevados Londres (C.C. Ruta de la Plata), con un 3,83%, y Plaza de América (cruce Av. España impares), con un 3,46%. Todo ello indica que durante el fin de semana adquieren mayor protagonismo tanto determinados polos de ocio o actividad puntual como los espacios comerciales y centrales de la ciudad.

En un segundo escalón, con porcentajes en torno al 1,5%–2%, se sitúan paradas como Av. Delicias (Plaza Toros), Av. Constitución, 19, Colón (cruce Plaza Conquistadores), Ana Mariscal (frente al cruce con Gonzalo Mingo), Av. Hispanidad, 49, Av. España, 1, Av. de Alemania (Parque) y Av. Cuatro Lugares (Rotonda central). Estas paradas muestran que, además de los nodos centrales, durante el fin de semana mantienen un peso destacado algunos corredores residenciales y comerciales.

En términos generales, el análisis comparado entre ambos tipos de día permite concluir que la red presenta una fuerte concentración de la demanda en un número reducido de paradas estratégicas, principalmente situadas en el entorno de Clara Campoamor–Plaza de América, los ejes centrales urbanos y, en laborable, también en el ámbito universitario. Por su parte, durante el fin de semana se

observa una mayor relevancia de las paradas asociadas a actividades comerciales, de ocio o eventos específicos, destacando especialmente el caso del Recinto Ferial.

Se ha analizado la población cubierta por la red a partir de radios de 150 y 300 metros alrededor de las paradas, que representan distancias habituales de acceso a pie al transporte urbano.

A 150 metros, la cobertura varía según la línea, con valores que van aproximadamente del 2% al 91%, siendo las líneas principales las que alcanzan mayores niveles de servicio.

Al ampliar el radio a 300 metros, la cobertura aumenta notablemente, llegando en algunos casos a superar el 100%. Esto ocurre porque el cálculo suma la población cubierta por cada línea y parada de forma independiente, de modo que una misma persona puede contabilizarse varias veces si tiene acceso a varias líneas o servicios.

Por tanto, los valores de la tabla no representan población única, sino el grado de solapamiento de la red, indicando que gran parte de la población dispone de varias opciones de transporte a una distancia caminable.

Tabla 30. Población atendida (150-300m). Fuente: Elaboración propia

Línea	Población atendida a 150 m	Población atendida a 300 m	% Pob 150m	% Pob 300m
1	17.037	49.957	18%	52%
2	46.511	121.658	48%	126%
3	42.140	121.976	44%	126%
4	87.491	266.446	91%	276%
5	29.627	86.552	31%	90%
6	9.388	21.987	10%	23%
7	27.709	67.968	29%	70%
8	30.099	81.348	31%	84%
R8	18.448	52.922	19%	55%
LC	8.749	33.697	9%	35%
RB	1.704	8.855	2%	9%
RC	17.455	51.922	18%	54%
RM	16.767	40.899	17%	42%
FE	3.930	15.052	4%	16%

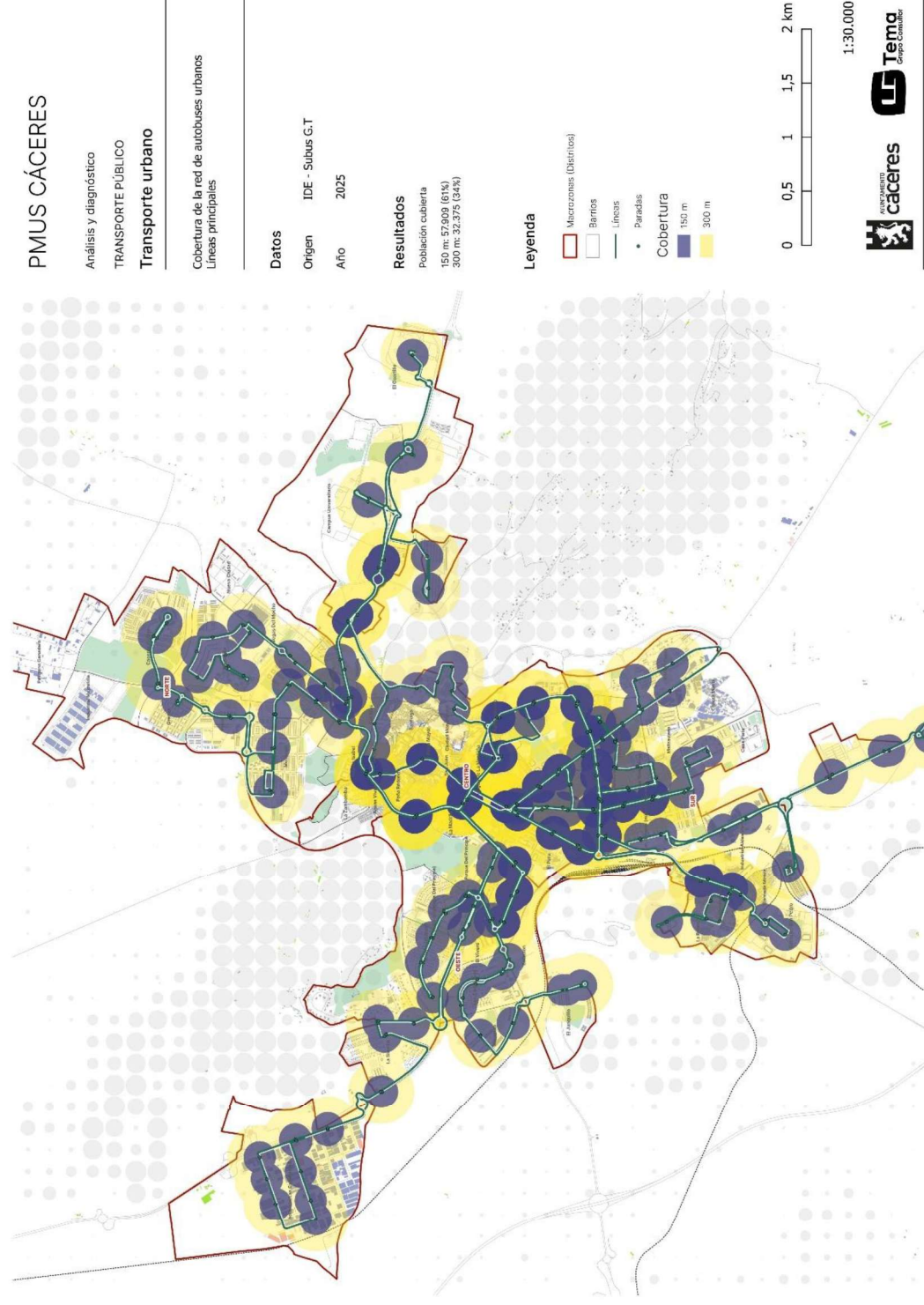
Por otro lado, se ha calculado la cobertura real de población de la red, considerando la población única atendida por el conjunto de paradas, es decir, eliminando los solapes entre áreas de influencia.

Los resultados muestran que:

- A 150 metros, la red cubre a **57.014 habitantes**, lo que supone aproximadamente un **59% de la población total**.
- A 300 metros, la cobertura alcanza los **89.284 habitantes**, es decir, alrededor **del 93% de la población**.

En conjunto, los resultados indican que, ampliando el radio a 300 metros, **la práctica totalidad de la población dispone de una parada de transporte público a una distancia caminable**, garantizando una buena accesibilidad territorial de la red.

Fig 110. Cobertura de la Red de Autobuses Urbanos (150-300m). Fuente: Elaboración propia



Tal y como reflejan los datos, se puede observar en el plano que la cobertura de la red de autobuses urbanos de Cáceres es muy amplia y prácticamente continua a una distancia de 300 metros, abarcando la mayor parte del suelo urbano consolidado y los principales barrios de la ciudad.

No obstante, se identifican algunas zonas con menor nivel de cobertura, fundamentalmente en áreas periféricas o de reciente desarrollo, como determinados sectores del Polígono Industrial Las Capellanías, el entorno del Recinto Ferial, algunas zonas del área sur y sureste (Maltravieso, Sierra de San Pedro y La Cañada), así como partes del entorno del Campus Universitario y El Cuartillo, donde la cobertura se vuelve más discontinua debido a la baja densidad urbana o a la configuración viaria.

Asimismo, también se detectan pequeñas áreas con menor accesibilidad en zonas industriales y en desarrollos urbanos poco consolidados, donde las líneas no penetran directamente y el servicio se apoya en paradas situadas en los ejes principales de circulación.

Si se considera la cobertura a 150 metros, aparecen más zonas sin servicio directo, especialmente en barrios de trama irregular, áreas con baja permeabilidad viaria y zonas de borde urbano, así como en algunos sectores del Casco Antiguo (Ciudad Monumental), donde las restricciones de tráfico, la peatonalización y la estrechez de las calles dificultan o impiden el acceso del transporte público.

En el plano se puede comprobar que las mejores coberturas coinciden con los grandes ejes urbanos y los barrios de mayor densidad, como el centro, Nuevo Cáceres, Moctezuma, Mejostilla, Montesol, San Marquino, Ruta de la Plata y el entorno de la estación de autobuses y ferrocarril

Por otro lado, resulta importante analizar la capacidad de conexión origen/destino de la red existente. En la siguiente tabla adjunta se presenta el número de líneas que dan servicio a los principales centros atractores de la ciudad (industriales, comerciales, educativos, sanitarios, culturales y turísticos). Se ha tomado como zona de influencia una distancia de 300 metros a cada uno de ellos.

Tabla 31. Conexión a los principales centros atractores en Transporte Público. Fuente: Elaboración propia

Tipo	Centros atractores	Líneas Urbanas de Transporte Público							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Educativo	1. Campus Universitario								
	2. Conservatorio								
	3. Rectorado de la UEX								
	4. Secretaría de la UEX								
	5. Instituto (IES Universidad Laboral)								
	6. Colegio Mayor Universitario Francisco Sande								
Deportivo	7. Pabellón Multiusos								
	8. Estadio de Fútbol								
Cultural y recreativo	9. Recinto ferial de Cáceres								
	10. Biblioteca Pública Rodríguez Moñino y María Brey								
	11. Conjunto Histórico								
	12. Vía de la Plata								
	13. Plaza de Toros								

Tipo	Centros atractores	Líneas Urbanas de Transporte Público							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Comercial	11. Carrefour								
	12. Ruta de la Plata								
	13. Leroy Merlin								
	14. Oficina de correos E. Múltiples								
	15. Oficina de correos Nuevo Cáceres								
Sanitario	16.Hospital San Pedro Alcántara								
	17.Hospital Nuestra Señora de la Montaña								
	18.Hospital Universitario de Cáceres								
	19.Hospital Quirónsalud Cáceres								

En Cáceres, los centros atractores con mejor cobertura de transporte público urbano se concentran principalmente en el entorno central y en los ejes estructurantes de la ciudad, destacando el Conjunto Histórico, la Biblioteca Pública Rodríguez Moñino y María Brey y varios equipamientos comerciales, que están servidos por un mayor número de líneas y presentan una elevada accesibilidad. En el ámbito educativo, el Campus Universitario y otros centros asociados cuentan con una cobertura relativamente amplia, aunque dependiente de determinadas líneas.

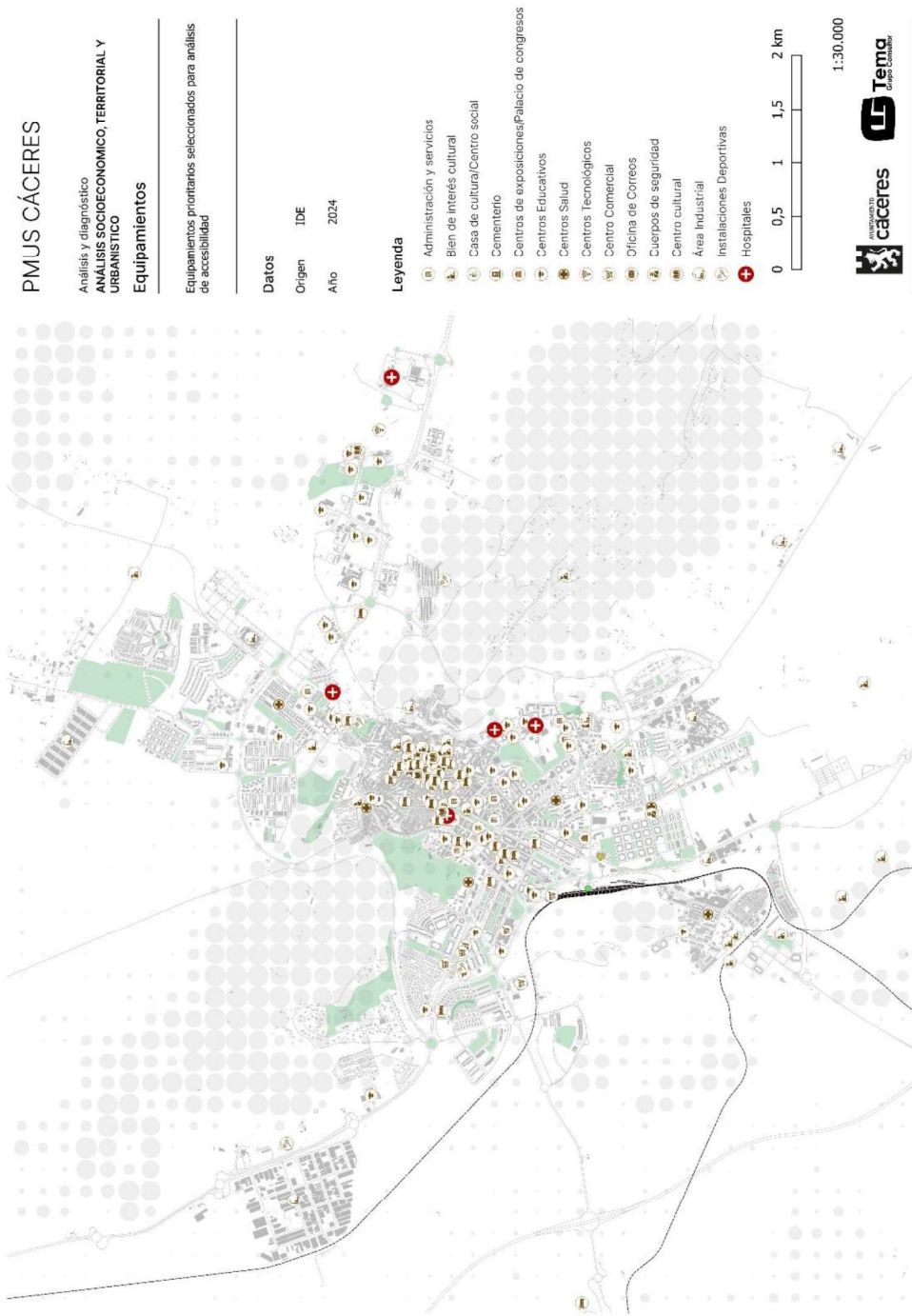
Por el contrario, algunos equipamientos presentan una menor cobertura o una conectividad más limitada, como el Recinto Ferial de Cáceres, el Estadio de Fútbol o ciertos equipamientos periféricos, cuya accesibilidad depende de un número reducido de líneas o de conexiones menos directas.

En relación con los equipamientos sanitarios, todos los hospitales disponen de servicio de transporte público urbano, si bien con diferencias significativas en su nivel de cobertura. El Hospital San Pedro de Alcántara destaca por contar con conexión mediante varias líneas urbanas, mientras que el Hospital Universitario de Cáceres dispone únicamente de conexión a través de una línea, lo que limita su accesibilidad relativa. Esta situación adquiere especial relevancia ante la ampliación prevista del Hospital Universitario, ya que el incremento de actividad asistencial puede aumentar notablemente la demanda de viajes hacia este ámbito.

Por su parte, el Hospital Nuestra Señora de la Montaña y el Hospital Quirónsalud Cáceres presentan una cobertura intermedia, garantizando el acceso en transporte público, aunque con menor número de conexiones.

En el Anexo I y II se muestra la cobertura por línea de 150 y 300 metros a los principales equipamientos y las líneas de conexión con estos.

Fig 111. Principales centros atractores. Fuente: Elaboración propia



1.4.2.7. Títulos de transporte y grado de penetración

El sistema tarifario del transporte urbano de Cáceres dispone de una estructura diversificada de títulos de transporte, orientada a facilitar el acceso al servicio a los distintos perfiles de usuarios y a fomentar el uso del transporte público mediante tarifas bonificadas y abonos multiviaje.

Desde el 1 de marzo de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2026, el Excmo. Ayuntamiento de Cáceres ha aprobado una bonificación del 50 % en las tarifas multiviaje, lo que supone una reducción significativa del coste efectivo por viaje y refuerza el carácter social del sistema tarifario.

Tabla 32. Títulos de viaje en la red actual de Cáceres. Fuente: Vectalia

Bonos y tarifas	Duración	Importe	Detalles
Billete ordinario	1 viaje	1,10 €	-
Bono combinado	1 viaje	1,10 €	Con un transbordo gratuito entre buses en un tiempo de 75 min
Bono mensual	Mensual	29 €	-
Bono familia numerosa especial	10 viajes	4 €	-
Bono familia numerosa general	10 viajes	6,40 €	-
Bono Joven	31/12/2025	Gratuito	Para menores de 16 años
Bono Senior	31/12/2025	Gratuito	Para mayores de 65 años
Bono Bus	10 viajes	8 €	-

A continuación, se describen los principales títulos de transporte actualmente en vigor:

- **Billete Ordinario:** El billete ordinario tiene un precio de 1,10 € y permite realizar un único viaje. Es válido para cualquier usuario y se adquiere directamente a bordo del autobús. Existen tarifas especiales para determinados servicios: línea al Recinto Ferial y Estación Arroyo-Malpartida (1,30 €) y servicio al Rincón de Ballesteros (2,80 €).
- **Bono Combinado:** Se trata de un título de carácter anónimo que permite, por el precio de 1,10 € por viaje (0,55 € durante el periodo bonificado), realizar un transbordo gratuito entre líneas en un plazo máximo de 75 minutos desde la primera validación.
- **BonoBus (Bono de 10 viajes):** Es un título multipersonal y anónimo. Cada validación descuenta actualmente 0,80 € por viaje (0,40 € durante el periodo bonificado). La recarga mínima es de 10 viajes, con un coste total de 8 € (4 € durante el periodo bonificado).
- **Abono Mensual:** Es un pase personal e intransferible que permite realizar viajes ilimitados durante un mes natural en todas las líneas del servicio (excepto servicios especiales). Su precio ordinario es de 29 € mensuales, si bien durante el periodo de bonificación comprendido entre marzo de 2025 y diciembre de 2026, el importe se reduce a 14,50 €. Requiere la emisión de una tarjeta personalizada.

- Bono Familia Numerosa General: Título personal e intransferible destinado a titulares de familia numerosa de categoría general. Cada viaje tiene un coste de 0,64 € (0,32 € durante el periodo bonificado). La recarga mínima equivale a 10 viajes.
- Bono Familia Numerosa Especial: Dirigido a titulares de familia numerosa de categoría especial. Cada validación descuenta 0,40 € por viaje (0,20 € durante el periodo bonificado), con recarga mínima de 10 viajes.
- Bono Joven: Dirigido a menores de 16 años, permite el acceso gratuito al transporte urbano desde el 1 de marzo de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026. Es personal e intransferible y requiere tarjeta personalizada.
- Bono Sénior: Destinado a personas mayores de 65 años, permite el acceso gratuito al servicio desde el 1 de mayo de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026. Requiere tarjeta personalizada.
- Bono I.M.A.S. (Instituto Municipal de Asuntos Sociales): Título bonificado dirigido a personas beneficiarias de programas sociales. El coste por viaje es de 0,40 € (0,20 € durante el periodo bonificado). La gestión del derecho a la bonificación corresponde al IMAS.

1.4.3. Transporte interurbano

la Estación de Autobuses de Cáceres actúa como principal nodo del sistema metropolitano e interurbano, conectando la ciudad con los municipios de su entorno y con las principales capitales de la región y del país.

La instalación presenta buena accesibilidad viaria y se encuentra actualmente en proceso de modernización y digitalización.

La estación se localiza a unos 20 minutos a pie del centro histórico, lo que permite un acceso peatonal razonable, aunque la principal conexión con la ZBE se realiza mediante el transporte público urbano.

Se puede llegar a la Estación de Autobuses de Cáceres utilizando el autobús urbano, principalmente a través de las líneas 1, 2 y 6, que conectan distintos barrios y el centro de la ciudad (como la zona de Cánovas o Plaza Obispo Galarza) con la estación; la parada más cercana es “Estación de Autobuses”, situada justo junto al edificio, por lo que el acceso es directo y cómodo desde cualquier punto de la ciudad con estas líneas.



Fig 112. Estación de autobuses de Cáceres. Fuente: El periódico de Extremadura

Sus principales conexiones con otras localidades extremeñas son:

- 7 salidas al día con Mérida.
- 5 salidas al día con Navalmoral de la Mata.
- 4 salidas al día con Trujillo y Zafra.
- 3 salidas al día con Almendralejo.
- 2 salidas al día con Badajoz.

Además, también cuenta con rutas con el resto del territorio nacional. Algunas de ellas son:

- 8 salidas al día con Madrid.
- 4 salidas al día con Salamanca.
- 3 salidas al día con Málaga y Sevilla.
- 2 salidas al día con Zamora.
- 1 salida al día con Valladolid, Granada, Santiago de Compostela y Tarifa.

Acorde a los datos existentes en la página web del Ayuntamiento, actualmente la estación da servicio a 24 rutas diferentes repartidas en 8 compañías tal y como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 33. Rutas interurbanas desde la estación de autobuses de Cáceres. Fuente: TRN Táryet

Empresa	Ruta
Avanza	Cáceres-Trujillo-Navalmoral-Madrid
Alsa	Cáceres-Oliva de la Frontera
	Cáceres-Mérida
Anesa	Cáceres-Badajoz
	Acebuche-Cáceres
Cevesa	Plasencia-Cáceres
Damas	Cedillo-Cáceres
	Carbajo-Cáceres
	Herrera de Alcántara-Cáceres
	Santiago de Alcántara-Cáceres
	Membrio-Cáceres
	Cáceres-Mérida-Miajadas-Don Benito-Villanueva de la Serena-Esparragosa
	de Lares-Helechosa de los Montes-Villarta de los Montes-Baterno
	Madrigalejo-Cáceres-Don Benito-Villanueva de la Serena-Miajadas
	Arroyo de la Luz-Cáceres
	Malpartida de Cáceres-Cáceres
	Valencia de Alcántara-Cáceres
	Aliseda-Cáceres
	Salorino-Cáceres
	Herreruela-Cáceres
Emiz	Torrejón el Rubio-Cáceres
Hnos. Fernández	Casar de Cáceres-Cáceres
Solis	Montánchez-Cáceres
	Ibahernando-Torremocha-Cáceres
	Salvatierra-Torremocha-Cáceres

En el marco del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, se ha llevado a cabo un análisis basado en inspecciones visuales de aproximadamente 80 paradas de autobús interurbano por macrozona, con el

objetivo de evaluar sus condiciones de accesibilidad, equipamiento, información y percepción de seguridad e inclusividad.

En relación con el **equipamiento**, se observa que aproximadamente el 70% de las paradas inspeccionadas carecen de elementos básicos como marquesinas, bancos o apoyos isquiáticos, o bien estos se encuentran en un estado de conservación deficiente que requiere su reposición. La tipología de marquesinas es heterogénea, apreciándose una mayor presencia y mejor estado en entornos urbanos o próximos a núcleos urbanos, frente a una notable carencia o deterioro en áreas interurbanas o de poblamiento disperso. En aquellas paradas que disponen de marquesina, el 97% cuenta con elementos de descanso, predominantemente bancos. A nivel territorial, la macrozona de Cáceres presenta el mayor número de paradas en buen estado, mientras que Plasencia registra los peores indicadores.

En cuanto a la **accesibilidad universal**, los resultados evidencian importantes deficiencias: cerca del 80% de las paradas no son accesibles para personas con movilidad reducida (PMR), al no disponer de rampas adecuadas, pavimento tacto-visual u otros sistemas de guiado. En algunos casos, las limitaciones derivan del propio diseño urbano o de la insuficiencia de espacio entre la calzada y la acera, lo que dificulta el acceso seguro.

Respecto a la **información al usuario y señalización**, se detecta una carencia generalizada en el conjunto de Extremadura. La mayoría de las paradas no dispone de información básica como líneas, horarios o planos del entorno, ni de sistemas digitales que faciliten su consulta. Asimismo, la señalización vertical y horizontal es, en términos generales, insuficiente y presenta un estado de conservación deficiente. Para garantizar su funcionalidad, la señalización debería asegurar su correcta ubicación, visibilidad en ambos sentidos de circulación, adecuada conservación, retrorreflectancia en condiciones adversas y homogeneidad en su implantación. Sin embargo, en la práctica, únicamente se han identificado algunos postes de señalización vertical y marcas viales, muchas de ellas deterioradas. Además, la accesibilidad a la información mediante sistemas adaptados (Braille, dispositivos sonoros o visuales) es prácticamente inexistente.

Por último, en relación con la **seguridad**, y considerando la perspectiva de género, aproximadamente dos tercios de las paradas presentan condiciones inadecuadas. Esta problemática es especialmente acusada en entornos de baja densidad, donde las paradas suelen estar aisladas, con iluminación deficiente o inexistente y con problemas de visibilidad derivados de la orografía, la vegetación o el trazado viario. En contraste, las paradas ubicadas en entornos urbanos presentan mejores condiciones, tanto en iluminación como en visibilidad y calmado del tráfico, lo que redundaría en una mayor seguridad percibida y real.



Fig 113. Paradas de autobuses interurbanos de la provincia de Cáceres.

Fuente: Elaboración propia

En la actualidad, según los datos facilitados por la Junta de Extremadura y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en el Informe global 2021, existen hasta 77 contratos de gestión de servicio público para el transporte regular de viajeros en todo el territorio nacional, de las cuales, siete se encuentran anulados por los tribunales y treinta y ocho se encuentran caducados. Todos ellos han sido prorrogados mediante resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado a 31 de diciembre de 2021, con tránsito por el territorio de Cáceres son los siguientes:

- VAC-222: Madrid - Plasencia (Cáceres). Fecha de caducidad: 08/05/2025. Viajeros transportados: 13.839.
- VAC-224: Madrid-Jaraíz De La Vera (Cáceres). Fecha de caducidad: 18/03/2026. Viajeros transportados: 101.865.
- VAC-247: Aldeanueva Del Camino (Cáceres) – Madrid. Fecha de caducidad: 27/07/2028. Viajeros transportados: 8.087

Tabla 34. Líneas con tránsito por el territorio de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

Código	Línea	Total viajeros	Viajeros-km	Veh-km
		2021	2021	2021
VAC-222	Madrid – Plasencia	13.839	1.965.473	401.105
VAC-224	Madrid – Jaraíz de la Vera	101.865	9.162.402	620.454
VAC-247	Madrid – Aldeanueva del Camino	8.087	852.065	79.842

Según el Informe Global redactado en cumplimiento del art. 7.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, correspondiente al año 2022 sobre las obligaciones de servicio público de competencia de la Junta de Extremadura, en la actualidad existen **44 concesiones de transporte público interurbano autonómico** que conectan entre sí la mayoría de los núcleos poblacionales extremeños, las cuales se muestran a continuación:

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JE-046-CC	1	Madrigal de la Vera, Pueblonuevo de Miramontes, Barquilla de Pinares, Tiétar del Caudillo, Rosalejo, Navalморal de la Matra	45	1 por sentido	L-V lab
JEAV-001	1	Albalá, Montánchez, Arroyomolinos de Montánchez, Alcuéscar, Cruce de las Herrerías, Aljucén, El Carrascalejo, Mérida	65	1 por sentido	L-V lab
JEAV-002	1	Don Álvaro y Mérida	10	1 por sentido	L-V lab
JEAV-004	4	Higuera la Real, Fregenal de la Sierra, Bodonal de la Sierra, Segura de León, Fuentes de León, Cabeza la vaca, Calera de León, Monesterio, Montemolín, Pallares, Puebla del Maestre, Llerena.	123	1 por sentido	L-V lab
		Trasierra y Llerena.	8	1 por sentido	L-V lab
		Valverde de Llerena, Fuente del Arco, Reina, Casas de Reina y Llerena.	28	1 por sentido	L-V lab
		Valverde de Llerena y Azuaga.	16	1 por sentido	L-V lab
JEAV-006	2	Serradilla, Mirabel y Plasencia.	37	1 por sentido	L-V lab
		Plasencia, Cruce Casas del Castañar, Casas del Castañar, Cabrero, Valdastillas y El Piornal.	36	1 por sentido	L-V lab
JEAV-010	1	Gargantilla, Segura de Toro, Casas del monte, Jarilla y Plasencia	43	1 por sentido	M, X y V lab
JEAV-011	1	Rebollar, El Torno y Plasencia	30	1 por sentido	L,M,V lab
JEAV-012	1	Garbayuela y Talarrubias	25	1 por sentido	L-V lab
JEAV-013	1	Malcocinado y Azuaga	16	2 por sentido	M y V lab
JEAV-014	1	La Garganta y Baños de Montemayor.	6	1 por sentido	L, X y V lab
JEAV-015	1	Serrejón y Casatejada	13	1 por sentido	L, X, V lab
JEAV-016	1	Guijo de Santa Bárbara y Jarandilla de la Vera.	6	1 por sentido	M, X, J y V lab
JEAV-017	1	Solana de Cabañas, Cabañas del Castillo y Retamosa	20	1 por sentido	L, X, V lab
JEAV-019	1	Collado de la Vera y Jaraíz de la Vera	3	1 por sentido	M, J y V lab
JEAV-020	2	Maguilla, Azuaga.	16	2 por sentido	L,X,J lab
		Maguilla y Llerena	27	2 por sentido	L,X,V lab
JEAV-021	1	Cabezabellosa, Villar de Plasencia y Plasencia	25	1 por sentido	L,M,V lab
JEAV-022	1	Toril y Navalморal de la Mata	26	1 por sentido	L, X y V lab
JEAV-023	3	Cáceres, Malpartida de Cáceres, Aliseda, Alburquerque, Villar del Rey, Base Militar General Menacho.	87	1 por sentido	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEAV-024	3	Cáceres, Malpartida de Cáceres, Aliseda, Alburquerque, Villar del Rey.	72	1 por sentido	D o VP
		Villar del Rey, La Pizarrera, La Roca de la Sierra	15	1 por sentido	L-V lab
		Higuera de Vargas y Alconchel	12	1 por sentido	M y J lab
		Higuera de Vargas y Barcarrota	15	1 por sentido	L, X y V lab
		Higuera de Vargas, Zahínos y Jerez de los Caballeros.	35	1 por sentido	L, X y V lab
JEAV-025	1	Berzocana y Cañamero	13	1 por sentido	L, X y V lab
JEAV-026	1	Garbayuela y Siruela	12	1 por sentido	L-V lab
JEV-001	1	Calamonte y Mérida	8	8 por sentido	L-S
JEV-002	1	Sierra de Fuentes y Cáceres	15	4 por sentido	L-V lab
JEV-004	1	Valverde de Mérida y Mérida	12	2 por sentido	L-V lab
JEV-005	1	Garrovilla de Alconétar y Cáceres	38	1 por sentido	L-V lab
JEV-006	2	Arroyo de San Serván y Mérida	16	2 por sentido	L-V lab
		Mirandilla y Mérida	16	2 por sentido	L-V lab
JEV-007	4	Ibahernando, Robledillo de Trujillo, Santa Ana, Ruanes, Plasenzuela, Botija y Torremocha	42	2 por sentido	L-V lab
		Salvatierra de Santiago, Zarza de Montánchez, Benquerencia y Torremocha	26	2 por sentido	L-V lab
		Albalá, Montánchez, Torre de Santa María, Cruce Torre de Santa María, Zarza de Montánchez, Salvatierra de Santiago, Botija, Ruanes, Santa Ana, Robledillo de Trujillo, Ibahernando y Trujillo	80	1 por sentido	L, M y J lab
		Albalá, Montánchez, Torre de Santa María, Cruce Torre de Santa María, Valdefuentes, Torremocha, Torrequemada, Torreorgaz y Cáceres	52	4 por sentido	L-V lab, S y D o final de puente
JEV-008	8	Valencia de Alcántara, Laponés, Membrión, Salorino, Herrueruela, Cantillana, Aliseda, Malpartida de Cáceres y Cáceres.	96	2 por sentido	L-V lab y D
		Aliseda, Arroyo de la Luz, Malpartida de Cáceres y Cáceres.	38	5 por sentido	L-V lab y S
		Cedillo, Herrera de Alcántara, Laponés y Valencia de Alcántara.	49	1 por sentido	L-V lab
		Cedillo, Herrera de Alcántara, Santiago de Alcántara, Carbajo, Membrión y Valencia de Alcántara.	88	1 por sentido	L lab
		Herrueruela, Salorino, Membrión, Carbajo, Santaigo de Alcántara, Laponés y Valencia de Alcántara.	70	1 por sentido	L-V lab
		Valencia de Alcántara, San Pedro, El Pino, Las Huertas y Valencia de Alcántara.	26	1 por sentido	L lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-009	37	Valencia de Alcántara, Alcorneo, Aceña y Lanchuelas	32	1 por sentido	L lab
		Valencia de Alcántara y San Vicente de Alcántara.	12	1 por sentido	L-V lab (TAD)
		Madrigal de la Vera, Villanueva de la Vera, Valverde de la Vera, Talaveruela de la Vera, Viandar de la Vera, Losar de la Vera, Jarandilla de la Vera, Alduanueva de la Vera, Cuacos de Yuste, Jaraíz de la Vera, Torremenga, Tejeda de Tiétar, Plasencia y Cáceres	171	1 por sentido	L-V lab y D en período escolar
		Navalmoral de la Mata, Saucedilla, Casatejada, Majadas de Tietar, Malpartida de Plasencia, Plasencia, San Gil, Galisteo, Alagón del Caudillo, El Batán, Puebla de Argeme, Coria, Moraleja, Vegaviana, Cilleros, San Martín de Revejo, Eljas, Valverde del Fresno.	191	1 por sentido	L-V lab y VF
		Garganta la Olla y Jaraíz de la Vera	8	1 por sentido	L-V lab
		Garganta la Olla, Jaraíz de la Vera, Cuacos de Yuste, Aldeanueva de la Vera, Jarandilla de la Vera, Losar de la Vera, Robledillo de la Vera, Talayuela y Navalmoral de la Mata	69	1 por sentido	L-V lab
		Madrigal de la Vera, Villanueva de la Vera, Valverde de la Vera, Talaveruela de la Vera, Viandar de la Vera, Losar de la Vera, Jarandilla de la Vera, Aldeanueva de la Vera, Cuacos de Yuste, Jaraíz de la Vera, Torremenga, Tejeda de Tiétar y Plasencia	86	1 por sentido	L-V lab
		Plasencia, Arroyomolinos de la Vera, Pasarón de la Vera, Tejeda de Tiétar, Torremenga, Jaraíz de la Vera, Cuacos de Yuste, Aldeanueva de la Vera, Jarandilla de la Vera, Losar de la Vera, Robledillo de la Vera, Talayuela y Navalmoral de la Mata.	107	1 por sentido	L-V lab
		Barrado, Garguera y Plasencia	24	1 por sentido	L-V lab
		Malpartida de Plasencia y Plasencia	11	1 por sentido	L-V lab
		San Martín de Trevejo, Eljas, Valverde del Fresno, Villamuel, Hoyos, Perales del Puerto, Cilleros, Vegaviana, Moraleja, Coria, Torrejoncillo y Cáceres	167	1 por sentido	L-V lab y VF
		San Martín de Trevejo, Eljas, Valverde del Fresno, Villamiel, Hoyos, Perales del Puerto, Moraleja, Coria, Torrejoncillo y Cáceres.	144	1 por sentido	D
		Robledillo de Gata, Descargamaría, Cadalso de Gata, Torre Don Miguel, Gata, Acebo, Hoyos, Perales del Puerto, Moraleja, La Moheda, Huélaga, Casas Don Gómez y Coria.	103	1 por sentido	L-V lab
		Villasbuenas de Gata, La Moheda, Huélaga, Moraleja, Casas Don Gómez y Coria	51	1 de vuelta	L-V lab
		Aldehuela de Jerte, Pradochano y Plasencia	27	1 por sentido	L, M y V lab lab
		Caminomorisco, Pinofranqueado, Torrecilla de los Ángeles, Hernán Pérez, Villanueva de la Sierra, Pozuelo de Zarzón, Villa del Campo, Montehermoso, Valdeopisto, Carcaboso y Plasencia	82	1 de vuelta	L-V lab
		Aceituna, Guijo de Galisteo, Montehermoso, Valrio, Morcillo, El Batán, Puebla de Argeme, Coria, Torrejoncillo, Holguera, Riobobos, Galisteo, San Gil y Plasencia	122	1 de vuelta	L-V lab
		Villamiel, Hoyos, Villasbuenas de Gata, Santibañez el Alto, Villanueva de la Sierra, Pozuelo de Zarzón, Villa del Campo, Guijo de Coria, Calzadilla y Coria	89	1 de vuelta	L-V lab
		Zarza la Mayor, Ceclavín, Acehuche, Portezuelo, Torrejoncillo, Coria, Puebla de Argeme, El Batán, Morcillo, Montehermoso, Valdeocispo, Carcaboso y Plasencia	127	1 de vuelta	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-010		Moraleja, Coria, Torrejuncillo y Cáceres	86	1 de vuelta	L-V lab
		Casas de Millán, Cañaveral, Pedroso de Acím, Rincón del Obispo y Coria	49	1 por sentido	M y X lab
		Riolobos, Holguera, Valdencín, Coria	32	1 por sentido	L, J y V lab
		Casillas de Coria y Coria	11	1 por sentido	L-V lab
		Acehucho, Ceclavín, Cachorrilla, Pescueza, Portaje, Coria	50	1 por sentido	L-V lab
		Acebo, Hoyos, Perales del Puerto, Moraleja, Coria, El Batán, Alagón del Cauillo, Galisteo, Plasencia, Malpartida de Plasencia y Navalморal de la Mata	147	1 por sentido	L-V lab
		Majadas de Tiétar, Casatejada, Saucedilla, Almaraz y Navalморal de la Mata	36	1 por sentido	L-V lab
		Combrincino, Cambrón, La Huerta y Caminomorisco	10	1 por sentido	L, X y V lab
		Sauceda y Pinofranqueado	3	1 por sentido	L, X y V lab
		Rivera Oveja y Casar de Palomero	5	1 por sentido	M lab
		Ovejuela y Pinofranqueado	14	1 por sentido	J lab
		San Martín de Trevejo, Eljas, Valverde del Fresno, Villamiel y Hoyos.	34	1 por sentido	L y V lab
		Cilleros, Perales del Puerto y Hoyos	28	1 por sentido	L y V lab
		Robledillo de Gata, Descargamaría, Cadalso de Gata, Torre Don Miguel, Gata y Hoyos	40	1 por sentido	L, J y V lab
		Torrecilla de los Ángeles, Villanueva de la Sierra, Hernán Pérez, Santibáñez el Alto, Villasbuenas de Gata y Hoyos	48	1 por sentido	M y X lab
JEV-011	1	Hoyos, Perales del Puerto, Moraleja y Coria	33	1 de vuelta	L-V lab
		Jaraíz de la Vera y Navalморal de la Mata	34	1 de ida	L-V lab
		Madrigal de la Vera, Villanueva de la Vera, Valverde de la Vera, Talaveruela de la Vera, Viandar de la Vera, Robledillo de la Vera, Losar de la Vera, Jarandilla de la Vera, Talayuela, Navalморal de la Mata	82	1 por sentido	L-V lab
		Santa Marta de Madasca y Cáceres	37	1 por sentido	X lab
		Santa Marta de Madasca y Trujillo	24	1 por sentido	J lab
		Alía, Guadalupe, Cañamero, Logrosán, Zorita, Conquista S, Herguiejuela, P.S. Clemente, Madroñera, Trujillo, Venta Marilla, Palacio Blanco, Marimarcos, Cáceres	151	1 por sentido	L-V lab
		Acehucho, Ceclavín, Xarza la Mayor, Piedras Albas, Alcáñara, Mata de Alcántara, Villa del Rey, Brozas, Navas del M, Arroyo de la Luz, Malpartida de Cáceres y Cáceres	125	2 por sentido	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-013	2	Garziaz, Aldeacentenera, Torrecilla de la Tiesa, Trujillo, La Cumbre y Cáceres.	101	1 por sentido	L-V lab
JEV-015	1	Garziaz, Aldeacentenera, Torrecilla de la Tiesa, Trujillo, Plasenzuela, La Cumbre y Trujillo	91	1 por sentido	M, X, J lab
JEV-016	2	Villanueva de la Serena, Hospital Villanueva de la Serena - Don Benito, Don Benito	8	15 por sentido	L-S
JEV-017	5	Trujillo, Aldea del Obispo, Venta de la Barquilla, Torrejón el Rubio, Villareal de San Carlos, Cruce de Palazuelo y Plasencia	87	1 por sentido	L y V lab
		Torrejón el Rubio, Monroy, Talaván, Hinojal, Santiago del Campo y Cáceres	92	1 por sentido	L y V lab
		Zalamea de la Serena, Quintana de la Serena, La Guarda, Magacela, La Haba, Villanueva de la Serena y Don Benito	50	2 por sentido	L-V lab
		Azuaga, Granja de Torrehermosa, Peraleda del Zaucejo y Zalamea de la Serena	58	1 por sentido	M y X (TAD)
		Monterrubio de la Serena, Puerto Hurraco, Castuera, Esparragosa de la Serena, Malpartida de la Serena y Zalamea de la Serena	45	1 por sentido	L, M, J y V (TAD)
		Zalamea de la Serena, Higuera de la Serena, Retamal de Llerena, Campillo de Llerena, Valencia de las Torres, Llerena, Higuera de Llerena y Llerena.	96	1 por sentido	M y J lab
		Valle de la Serena, Higuera de la Serena, Docenarío, Zalamea de la Serena	22	1 por sentido	L, X, J y V (TAD)
JEV-018	2	Almendralejo, Solana de los Barros, Cortegana, Retamal, Entrín bajo, Corte de Peleas, Alvarado y Badajoz	72	1 por sentido	L-V lab
JEV-020	3	Puebla de la Reina, Palomas y Almendralejo	31	1 por sentido	L-V lab
		Mesas de Ibor, Campillo de Deleitosa, Valdecañas del Tajo, Embalse de Valdecañas, Belvis de Monroy, Casas de Belvis, Las Narotas, Millanes y Navalморal de la Mata	43	1 por sentido	L-V lab (TAD)
		Berrocalejo, El Gordo, Navalморal de la Mata.	30	1 por sentido	L, X y V lab
JEV-021	18	Navalморal de Ibor, Castañar de Ibor, Mesillas, Reblodeollano, Fresnedoso de Ibor, Bohonal de Ibor, Valdehúncar, Navalморal de la Mata	72	1 por sentido	L-V lab
		Esparragosa de Lares, Puebla de Alcocer, Talarrubias, Casas de Don Pedro, Navalvillar de Pela, Orella de la Sierra, orellana la Vieja, Cruce de Acedera, Los Guadalupe, Gargálgas, Valdivia, Villanueva de la Serena, Hospital Don Benito-Vva. Don Benito, Rucas, Hernán Cortés, Medellín, Santa Amalia, Torrefresnada, San Pedro de Mérida, Trujillos, Mérida y Badajoz	251	1 por sentido	L-V lab
		Trujillo, Santa Cruz de la Sierra, Puerto de Santa Cruz, Abertura, Villamesías, Escorial, Miajadas, Vivares, Valdehornillos, Santa Amalia, Yelbes, Medellín, Deon Benito, Hospital Don Benito y Vva. De la Serena	108	1 por sentido	L-V lab
		Villanueva de la Serena, Hospital D. Benito-Vva, Don Benito, Rucas, Hernán Cortés, Vivares, Valdehornillos, Medellín, Santa Amalia, Torrefresnada, San Pedro de Mérida, Trujillos y Mérida	111	1 por sentido	L-V lab
		Higuera de la Serena, Valle de la Serena, Quintana de la Serena, Castuera, Campanario, La Coronada, Villanueva de la Serena, Hospital D. Benito-Vva, Don Benito	89	1 por sentido	L-V lab
		Madrigalejo, Zorita, Alcollarín, Campolugar, Escorial, Miajadas, Almoharín, Valdemorales y Cáceres	111	1 por sentido	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-022	6	Cáceres, Valdemorales, Almoharín, Miajadas, Don Benito, Hospital D. Benito-Vva, Vva de la Serena, La Coronada, Campanario, Castuera, Benquerencia Serena, La Nava, Helechal, Monterrubio Serena, Almorchón y Cabeza de Buey	196	1 por sentido	L-V lab
		Cáceres, Valdemorales, Almoharín, Miajadas, Don Benito, Hospital D. Benito, Vva de la Serena	93	1 por sentido	L-V lab
		Vva de la Serena, Hospital DB-Vva, Don Benito, Medellín, Santa Amalia, Miajadas, Almoharín, Valdemorales y Cáceres	111	1 por sentido	L-V lab
		El Torviscal, Zurbarán, Palazuelo, Puebla de Alcollarín, Pizarro, Villar de Rena, Rena, Entreríos, Vva de la Serena, Hospital DB-Vva, Don Benito	67	1 por sentido	L-V lab
		Tamurejo, Baterno, Siruela, Talarrubias	36	1 por sentido	L-V lab
		Helechosa Montes, Pantano Cijara, Castiblanco, Valdecaballeros, Pantano García Sola, Casas de Don Pedro, Navalvillar de Pela, Obando, Vegas Altas, Orellana de la Sierra, Orellana la Vieja, Cruce Acedera, Los Guadalperales, Gargáligas, Valdivia, Vva Serena, Hospital DB-Vva, Don Benito	193	1 por sentido	L-V lab
		Castuera, Campanario, La Coronada, Vva la Serena, Hospital DB, Don Benito, Medellín, Santa Amalia, Torrefresneda, San Pedro de mérida, Trujillos, Mérida y Badajoz	166	1 por sentido	L-V lab
		Vivares, Hernán Cortés, Rucas, Don Benito, Hospital DB, Vva de la Serena.	38	1 por sentido	L-V lab
		Don Benito, Hospital Don Benito, Vva de la Serena, La Coronada, Campanario, Castuera, Benquerencia Serena, La Nava, Helechal, Monterrubio Serena, Amorchón y Cabeza del Buey	111	1 por sentido	L-V lab
		Cáceres, Valdemorales, Almoharín, Miajadas, Don Benito, Hospital DB, Vva de la Serena, La Coronada, Campanario, Castuera, Benquerencia Serena, La Nava, Helechal, Monterrubio de la Serena, Almorchón, Cabeza del Buey, Zarza Capilla, Peñalsordo, Capilla, Garlitos, El Risco y Sancti Spiritus	242	1 por sentido	L-V lab
		Villarta de los Montes, Fuenlabrada de los Montes, Herrera del Duque, Pelosche, Casas de Don Pedro	85	1 por sentido	L-V lab
		Cabeza del Buey, Zarza Capilla, Peñalsordo, Capilla, Garlitos, El Risco, Sancti Spiritus, Esparragosa de Lares, Puebla de Alcocer, Talarrubias	80	1 por sentido	L-V lab
		Navalvillar de Pela, Casas de Don Pedro, Talarrubias	36	1 por sentido	L-V lab
		Béjar, Cantagallo, Puerto de Bejar, El Coto, Baños de Montemayor, Empalme de Hervás, Hervás, Cruce de Roma, Aldeanueva del Camino, Abadía, La Granja, Zarza de Granadilla, Cruce Casas del Monte, Cruce de Jarilla, Cruce de Villar de Plasencia, Cruce de Oliva de Plasencia, Plasencia, Cruce de Riobobos, Grimaldo, Cañaveral, Cruce de Garrovillas, La Perala, Las Capellanías, Cáceres	176	1 por sentido	L-V lab
		Aldehuela, Erías, Castillo, Cruce de Horcajo, Pinofranqueado, Pedro Muñoz, Azabal, Caminomorisco, Casar de Palomero, Mohedas de Granadilla, Guijo de Granadilla, Ahigal, Santibañez el Bajo, Oliva de Plasencia, Cruce Oliva de Plasencia y Plasencia	90	1 por sentido	L-V lab
		Plasencia, Cruce de Riobobos, Grimaldo, Cañaveral y Cáceres	91	1 por sentido	L-V lab, S y D
		Hervás, Abadía, La Granka, Zarza de Granadilla, Cruce de Jarilla y Plasencia	59	-	-
		Béjar, Cantagallo, Puerto de Bejar, El Coto, Peñacabellera, Cruce de Montemayor, El Cerro, Lagunilla	25	-	-

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-023	4	Plasencia, Cruce de Riobobos, Grimaldo, Cañaveral y Cáceres	43	-	-
		Robledo, Carabusino, Casares de las Hurdes, Huetre, Casarrubia, Asegur, Niñomoral, Rubiaco, Vegas de Coria, Cruce de Mesa Santa, La Pesa, Mohedas de Granadilla, Empalme de Cerezo, Guijo de Granadilla, Pant. Gabriel y Galán, Villar de Plasencia y Plasencia.	103	1 por sentido	L-V lab
		Riomalo de Arriba, Ladrillar, Cabezo, Las Mestas, Cruce de las Mestas, Arrolobos y Vegas de Coria	34	1 por sentido	M lab
		El Gasco, Fragosa, Martinlandrán, Cerezal, Aceitunilla, Nuñomoral.	20	1 por sentido	L y V lab
		Santa Cruz de Paniagua — Empalme de Cerezo	26	1 por sentido	L-V lab
JEV-024	1	Cáceres, Aldea Moret, El Corral de los Toros, Puebla de Obando, La Roca de la Sierra, Caseta del Comandante, Empalme de Gévora y Badajoz	91	2 por sentido	L-V lab, S y D
JEV-025	26	Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Ahillones, Llerena, Villagarcía de las Torres, Usagre, Bienvenida, Fuente de Cantos, Calzadilla de los Barros, Zafra, Los Santos de Maimona, Santa Marta de los Barros, La Albuera, Badajoz	193	1 por sentido	L-V lab
		Higuera de Llerena, Valencia de Torres, Llera, Hinojosa y Ribera del Fresno	32	1 por sentido	L-V lab
		Villanueva del Fresno, Valencia del Mombuey, Olivia de la Frontera, Zahínos, Higuera de Vargas, Táliga, Valverde de Leganés y Badajoz	121	1 por sentido	L-V lab
		Valencia del Ventoso, Medina de las Torres, Puebla Sancho Pérez y Zafra	23	1 por sentido	L-V lab
		Oliva de la Frontera, Jerez de los Caballeros, Brovales, Burguillos del Cerro, Valverde de Burguillos, Atalaya, Alconera, Zafra, Los Santos de Maimona, Villafranca de los Barros, Almendralejo, Torremejía, Mérida, Estación de Carrascalejo, Aljucén, Cruce de las Herrerías, Casas de Don Antonio, Aldea del Cano, Valdesalor y Cáceres	210	1 por sentido	L-V lab
		Salvatierra de los Barros, Feria, La Parra, La Morera, Santa Marta de los Barros, Villalba de los Barros, Aceuchal, Almendralejo, Villafranca de los Barros, Fuente del Maestre, Los Santos de Maimona y Zafra	106	1 por sentido	L-V lab
		Zafra, Los Santos de Maimona, Villafranca de los Barros, Almendralejo, Torremejía, Mérida, Cruce Arroyo S., Lobón, Cruce Guadajira, Guadajira, Talavera La Real, Villafranco Guadiana y Badajoz	128	1 por sentido	L-V lab
		Guareña, Crsitina, Oliva de Mérida, Villagonzalo, La Zarza de Alange, Mérida, Cruce Arroyo S.S., Lobón, Cruce Guadajira, Guadajira, Talavera la Real, Villafranco Guadiana y Badajoz	115	1 por sentido	L-V lab
		Manchita, Guareña, Valdeterres, Mengabril, Don Benito, Villanueva de la Serena.	51	1 por sentido	L-V lab
		Montijo, Puebla de la Calzada, Lobón, Cruce Guadajira, Guadajira, Talavera La Real, Villafranco Guadiana y Badajoz	49	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Gévora, Sagrajas, Finca de Sagrajas, Novelda, Pueblonuevo del Guadiana, Guadiana, Valdelacazada, Puebla de la Calzada, Montijo, Torremayor, La Garrovilla, Esparragalejo y Mérida	79	1 por sentido	L-V lab
		Carmonita, Cordobilla de Lacara, La Nava de Santiago, Montijo, Torremayor, La Garrovilla, Esparragalejo y Mérida	70	1 por sentido	L-V lab
		Lobón, Barbaño, Puebla de la Calzada, Montijo, Guadiana, Valdelacalzada, Pueblonuevo del Guadiana, Novelda, Finca de Sagrajas, Sagrajas, Gévora y Badajoz	57	1 por sentido	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
JEV-026	15	Salvaterra de los Barros, Salvaleón, Nogales, Torre Miguel Sesmero, Almendral, Valverde de Leganés y Badajoz	70	1 por sentido	L-V lab
		Zafra, Los Santos de Maimona, Fuente del Maestre, Santa Marta, La Morera, La Parra, Feria y Salvatierra de los Barros	74	1 por sentido	L-V lab
		Retamal de Llerena, Campillo de Llerena, Hornachos, Puebla del Prior, Riberal del Fresno, Villafranca de los Barros, Almendralejo, Solana de los Barros, Doña Teresa, Talavera La Real, Villafranco Guadiana y Badajoz	150	1 por sentido	L-V lab
		Higuera de Llerena, Valencia de Torres, Llera, Hinojosa del Valle, Hornachos, Puebla de la Reina, Palomas, Oliva de Mérida, Cristina, Guareña, Villagonzalo, La Zarza de Alange, Mérida, Cruce Arroyo S.S., Lobón, Cruce Guadajira, Guadajira, Talavera La Real, Villafranco Guadiana, Badajoz	186	1 por sentido	L-V lab
		Lobón, Montijo, Puebla de la Calzada, Valdelacazada, Guadiana, Puéblonuevo del Guadiana, Novelda del Guadiana, Finca de Sagrajas, Sagrajas, Gévora y Badajoz	60	1 por sentido	L-V lab
		Salvaterra de los Barros, La Lapa y Zafra	29	1 por sentido	L-V lab
		Llerena, Puebla del Maestre, Pallares, Montemolin, Fuente de Cantos y monesterio	77	1 por sentido	L-V lab
		Zafra, Los Santos de Maimona, Villafranca Barros, Almendralejo y Mérida	65	1 por sentido	L-V lab
		Puebla de la Calzada, Montijo, Torremayor, La Garrovilla y Mérida	30	1 por sentido	L-V lab
		Cáceres y Mérida	70	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz y Mérida	61	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz y Mérida	61	1 por sentido	L-V lab
		Arroyomolino de Montánchez, Alcuéscar, Cruce de las Herrerías, Casas de Don Antonio, Aldea del Cano, Valdesalor y Cáceres	50	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Gévora, Valdebótoa, Residencia 3º edad Lisardo Sánchez, Cuartel de Bótoa, Puente Zapatón, Villar del Rey, Alburquerque, Ermita Carrión, Finca Benavente, La Codosera	75	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Gévora, Valdebótoa, Cuartel de Bótoa, Puente Zapatón, Villar del Rey, Alburquerque, San Vicente de Alcántara, La Codosera	96	1 por sentido	L-V lab
JEV-026	15	Badajoz, Gévora, Valdebótoa, Residencia 3º edad Lisardo Sánchez, Cuartel de Bótoa, Puente Zapatón, Alburquerque, San Vicente de Alcántara	71	1 por sentido	S
		Badajoz, Gévora, Valdebótoa, Residencia 3º edad Lisardo Sánchez, Cuartel de Bótoa, Puente Zapatón, Alburquerque, San Vicente de Alcántara	76	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, La Albuera, Almendral, Barcarrota, Valle de Matamoros, Valle de Santa Ana, Jerez de los Caballeros, Valuego, Fregenal de la Sierra, Bodonal de la Sierra, Segura de León.	109	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, La Albuera, Almendral, Barcarrota, Valle de Matamoros, Valle de Santa Ana y Jerez de los Caballeros.	74	11 ida	L-V lab
		Badajoz, La Albuera, Almendral, Barcarrota, Valle de Matamoros, Valle de Santa Ana, Jerez de los Caballeros, Valuego, Fregenal de la Sierra, Bodonal de la Sierra, Segura de León, Cabeza la Vaca, Calera de León.	130	1 por sentido	L-V lab

Concesión	Líneas	Localidades	km	Nº expediciones	Días servicio
		Fuentes de León, Segura de León, Bodonal de la Sierra, Fregenal de la Sierra, Valencia del Ventoso, Medina de las Torres, Puebla de Sancho Pérez, Zafra.	59	3 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, San Rafael de Olivenza, Olivenza, San Benito de la Contienda, Cheles.	52	2 por sentido	S y D
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, San Rafael de Olivenza y Olivenza	25	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, San Francisco de Olivenza, San Rafael de Olivenza y Olivenza	35	1 por sentido	L-S
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, Finca la Adelantada, Finca Las Arenosas, Finca Los Cedeños, San Rafael de Olivenza, Olivenza, Santo Domingo, Alconchel y Villanueva del Fresno	85	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, Finca la Adelantada, Finca Las Arenosas, Finca Los Cedeños, San Rafael de Olivenza, Olivenza, Santo Domingo, Alconchel, Cheles y Villanueva del Fresno	85	1 por sentido	L-V lab
		Badajoz, Aldea Sagrado Corazón de Jesús, Centro Penitenciario EX107, San Rafael de Olivenza, Olivenza, San Benito de la Contienda	39	2 por sentido	L-V lab
		Badajoz, La Albuera, Almendral, Barcarrota, Valle de Matamoros, Valle de Santa Ana, Jerez de los Caballeros, Valuengo, Fregenal de la Sierra, Higuera la Real	102	1 por sentido	S
		Badajoz, La Albuera, Almendral, Barcarrota, Valle de Matamoros, Valle de Santa Ana, Jerez de los Caballeros, Valuengo, Fregenal de la Sierra, Higuera la Real, Bodonal de la Sierra, Segura de León y Fuentes de León	124	2 por sentido	L-V lab

1.4.4. Taxi

La red de transporte público de Cáceres está, además, complementada con el servicio de taxis (transporte público colectivo discrecional en vehículo de turismo), tanto convencionales como adaptados a personas con movilidad reducida.

La cobertura de taxi en el entorno inmediato del Centro Histórico es adecuada y ofrece acceso rápido a la ZBE. La parada de Gran Vía, 4 es la más céntrica —en pleno borde de la Plaza Mayor— y sirve como punto principal para entradas/salidas del casco. A muy pocos minutos, las paradas de Av. de España, 7 y Av. Virgen de Guadalupe, 1 (eje Clara Campoamor–Paseo de Cánovas) refuerzan la accesibilidad desde el corredor donde confluyen las líneas urbanas, facilitando transbordos y recogidas sin necesidad de penetrar con vehículo privado en el recinto histórico.

Cáceres cuenta con 75 licencias de taxi (datos de abril de 2026), lo que supone un ratio aproximada de 0,78 licencias por cada 1.000 habitantes. En cuanto a la flota, existen actualmente varias licencias destinadas a vehículos adaptados al transporte de personas con movilidad reducida, aunque su número es reducido en comparación con el total, siendo el resto de las licencias de taxis de carácter general.

Por otro lado, si se atiende a los datos disponibles a nivel autonómico, Extremadura presenta un volumen limitado de licencias de VTC en comparación con otras comunidades, manteniendo una proporción baja respecto al número de taxis. En el caso concreto de la ciudad de Cáceres, no consta la existencia de licencias de VTC activas en la actualidad.

Tabla 35. Tasa de VTC por cada 30 taxis en cada CCAA (marzo 2019). Fuente: Ministerio de Fomento

Parámetro	Licencias de taxis	Licencias de VTC	Tasa de VTC por cada 30 taxis
Andalucía	9.071	2.096	6,93
Aragón	2.220	165	2,23
Asturias	1.404	99	2,12
Canarias	2.719	212	2,34
Cantabria	515	192	11,18
Castilla y León	2.323	282	3,64
Castilla-La Mancha	1.133	66	1,75
Cataluña	12.745	2.171	5,11
Comunidad Valenciana	4.691	441	2,82
Extremadura	888	190	6,42
Galicia	3.634	283	2,34
Islas Baleares	2.481	212	2,56
La Rioja	166	95	17,17
Madrid	15.605	7.269	13,97
Murcia	775	85	3,29
Navarra	435	87	6,00
País Vasco	2.141	144	2,02
Total	62.946	14.089	6,71

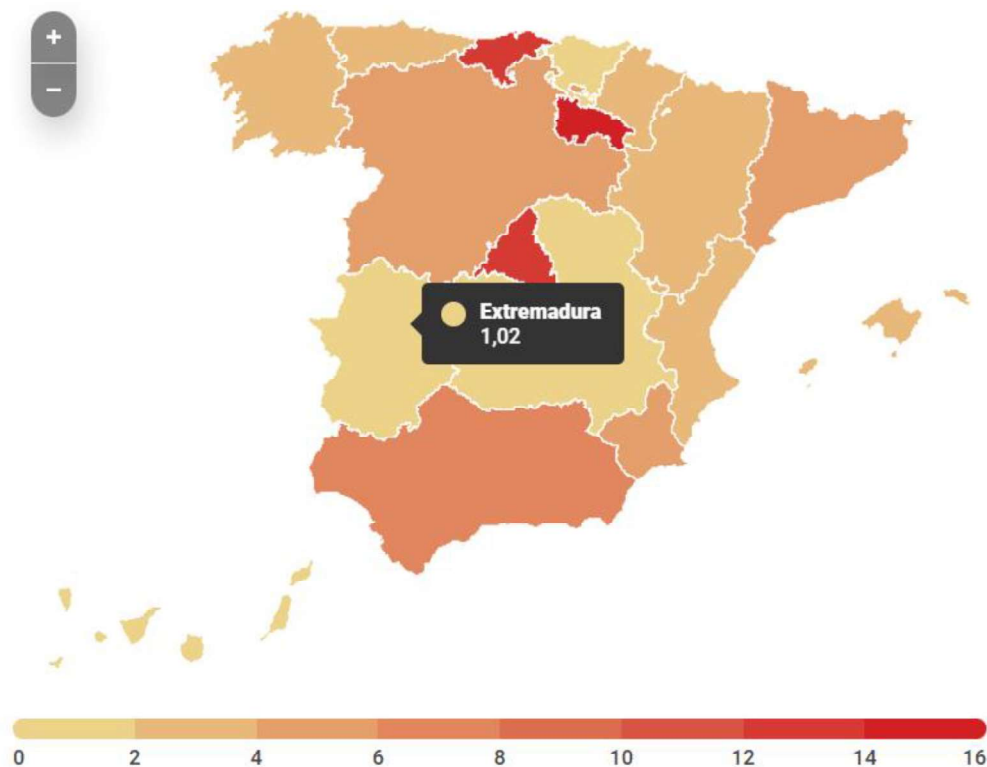


Fig 114. Tasa de VTC por cada 30 taxis en cada CCAA (febrero 2019). Fuente: Ministerio de Fomento

Según datos proporcionados por el Ayuntamiento de Cáceres, la ciudad dispone de 12 paradas de taxi ubicaciones diferentes tal y como se resumen en la siguiente tabla.

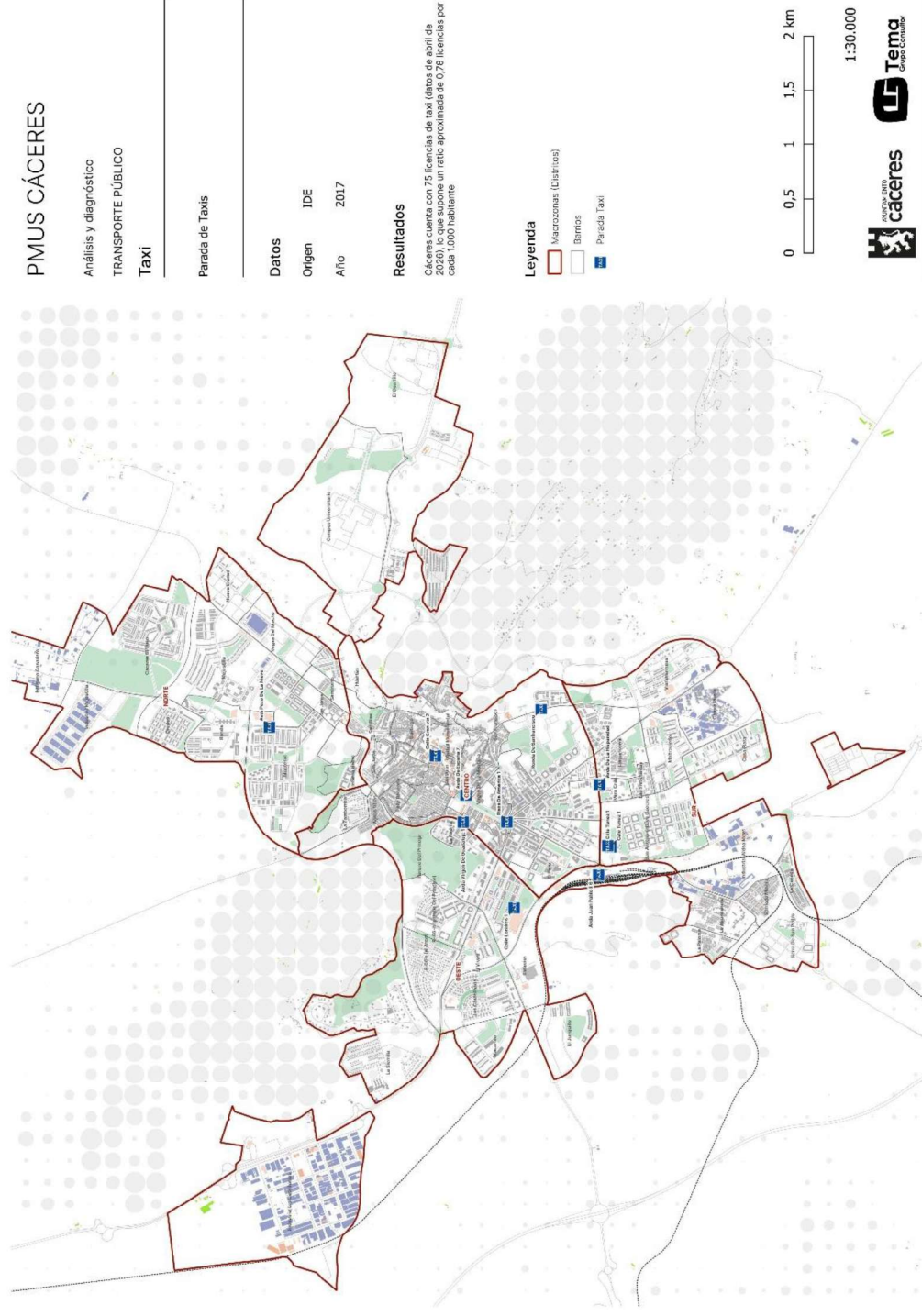
Tabla 36. Localización de las paradas de taxi. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres

Orden	Ubicación
1	Plaza de América
2	Calle Londres
3	Avenida Virgen de Guadalupe
4	Avenida de España
5	Calle Gran Vía
6	Avda pozo de la Nieve
7	Ronda de Sanfrancisco
8	Avda de la Hispanidad
9	Avenida de la Hispanidad
10	Calle Túnez
11	Calle Túnez
12	Avenida Juan Pablo II

Fig 115. Paradas de Taxi. Fuente: Archivo fotográfico propio – Google Maps



Fig 116. Paradas de taxi. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres



En la siguiente tabla se recogen las tarifas oficiales de taxi de Cáceres, aprobadas por la comisión de precios de Extremadura y utilizadas por el Ayuntamiento.

El sistema tarifario del servicio de taxi se basa en una tarifa única sobre la que se aplican incrementos o recargos en función del momento del servicio. En concreto, se establece un recargo de 1,69 € para el servicio nocturno, así como un incremento de 1,25 € aplicable en domingos y festivos, los sábados a partir de las 15:00 horas y los días 24 y 31 de diciembre desde esa misma hora. Asimismo, existe un recargo específico vinculado al servicio nocturno durante el fin de semana, en lugar de configurarse una tarifa especial completa diferenciada.

Tabla 37. Tarifas de taxis Fuente: Junta de Extremadura

Tarifa	Tarifa ordinaria
Bajada de bandera	1,92
Km recorrido en población	1,01
Carrera mínima	3,81
Hora de espera	17,93

1.5. Viario, tráfico y circulación

1.5.1. Jerarquización del viario

1.5.1.1. Red viaria interurbana

Cáceres se localiza en la zona central de la península, en plena encrucijada de caminos de la Autovía de la Plata. La autovía estatal A-66 comunica Cáceres con Salamanca al norte, a través de Plasencia; y con Sevilla al sur, por Mérida. Con Lisboa la une la carretera autonómica EX-100 hasta Badajoz y allí enlaza con la autovía A-5.

También hay comunicación con Portugal a través de la carretera nacional N-521. Asimismo, está comunicada con las poblaciones próximas de Trujillo por la N-521; Mérida (por la N-630), Valencia de Alcántara (N-521), y Plasencia (por la N-630).

Vías de acceso al municipio

Estas vías son las que facilitan el acceso a la ciudad y generalmente son de titularidad estatal o autonómica, por lo que el Ayuntamiento no tiene competencia directa sobre ellas. Las vías de gran capacidad que comunican la ciudad de Cáceres son las siguientes:

- N-630, carretera convencional de titularidad estatal, calzada única y un carril por sentido que conecta la ciudad al noroeste con Plasencia, y al suroeste con Mérida. A la altura del kilómetro 546 conecta con la Autovía de la Plata (A-66, salida 545).
- N-521, carretera convencional de titularidad estatal, calzada única y un carril por sentido que conecta la ciudad al suroeste con Malpartida de Cáceres. El tráfico de esta carretera aumenta de manera exponencial en la intersección con la circunvalación de la N-630. Esto es debido a la confluencia del tráfico generado por los desarrollos residenciales y comerciales la zona noroeste de Macondo y Castellanos, con el tráfico que genera la entrada y salida a la superficie comercial al sur de Avenida de las Arenas, de ahí que la rotonda llegue a alcanzar su capacidad. También conecta al Este con Trujillo y a la altura del kilómetro 52 conecta con Cáceres Centro con la Autovía de la Plata (A-66, salida 551) y en el kilómetro 44 enlaza con la autovía A-58.
- EX-100, antigua N-523, carretera convencional básica de titularidad autonómica, calzada única y un carril por sentido que bordea la población de Aldea de Moret, conectando el Suroeste de la ciudad con Badajoz y la autovía A-66 (salida 555). La intensidad media diaria el tramo de acceso desde el enlace con la A-66 es de 3.600 vehículos diarios.
- EX-206, entre la N-630 y la N-521/A-58. Es una carretera Inter comarcal de titularidad autonómica, calzada única y un carril por sentido que conecta la ciudad por el sureste con Miajadas, con una intensidad media diaria de 6.000 vehículos diarios.
- EX-390, al noreste, carretera local de la Junta que conecta la N-521 con Torrejón de Rubio y el Parque nacional de Monfragüe.
- CC-324, al Norte, carretera local que conecta la ronda Norte con Casar de Cáceres y con la A-66 (salida 542).



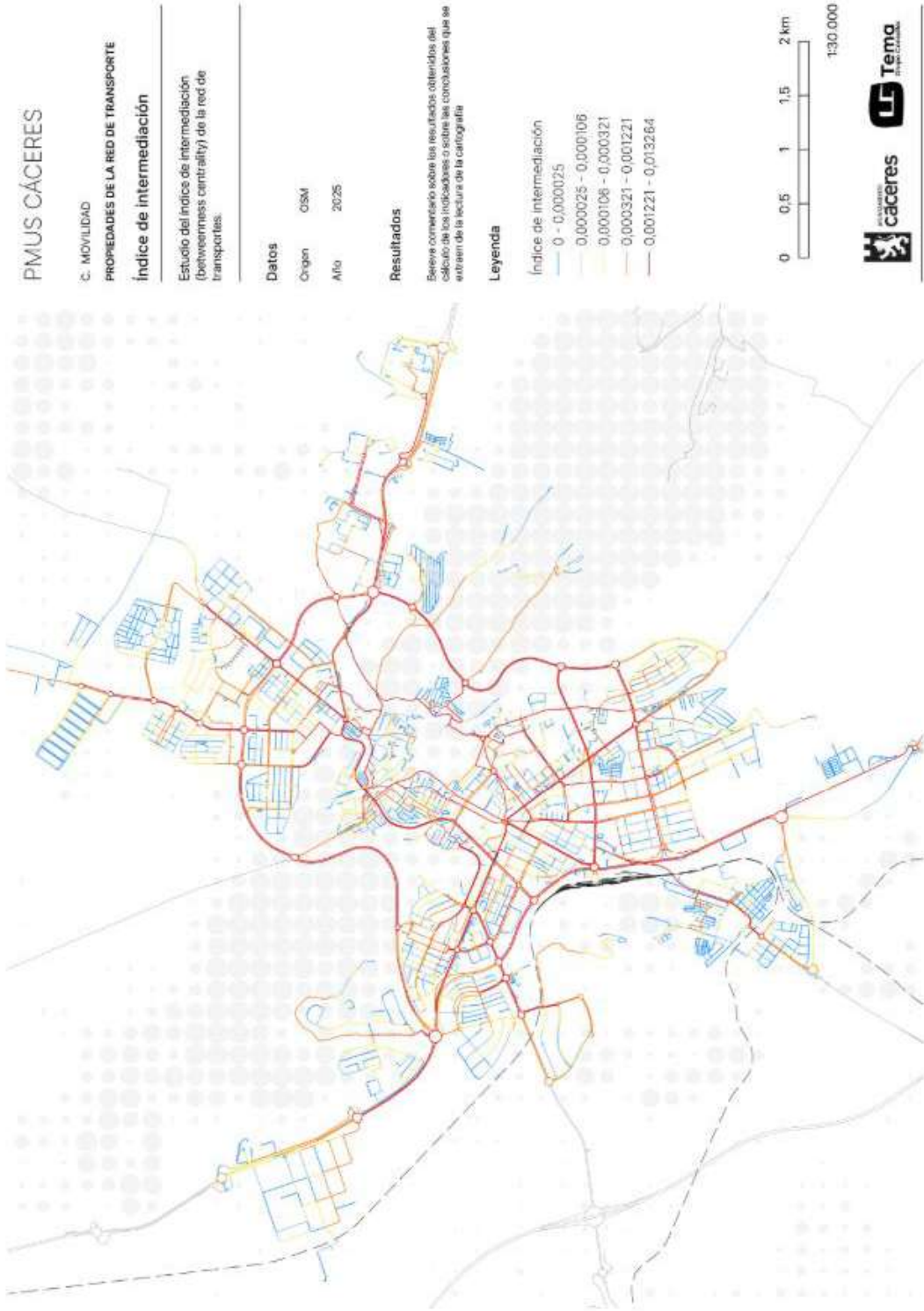
Fig 117. Red de transporte de Cáceres. Fuente: Ministerio de Transporte y Movilidad

1.5.1.2. Jerarquización del viario (Índice de intermediación)

El índice de intermediación o *betweenness centrality* mide hasta qué punto un tramo o un nodo de la red actúa como paso obligado dentro de los recorridos más eficientes entre distintos puntos de la ciudad. Dicho de otro modo, identifica aquellos segmentos que, por su posición en la estructura viaria, canalizan una parte significativa de los desplazamientos potenciales. No expresa solo intensidad de tráfico observada, sino sobre todo relevancia estructural dentro de la red: cuanto mayor es su valor, mayor es su capacidad para articular conexiones entre barrios, centralidades, equipamientos y accesos urbanos.

Fig 118.

Índice de intermediación de la red viaria en Cáceres. Fuente: Elaboración propia



Este indicador es especialmente útil porque permite reconocer los corredores urbanos estratégicos sobre los que descansa la conectividad general de Cáceres. En la cartografía se aprecia con claridad cómo los valores más altos se concentran en los ejes principales que cosen la ciudad, conectan las áreas residenciales con el centro y enlazan los distintos sectores urbanos entre sí.

Su lectura resulta clave para definir una red estructurante de movilidad sostenible, ya que señala dónde conviene priorizar la continuidad peatonal y ciclista, la preferencia del transporte público, la pacificación compatible con la función urbana del eje y la mejora de la seguridad vial. También ayuda a distinguir entre corredores de paso metropolitano o urbano y calles de distribución más local, evitando aplicar soluciones homogéneas a espacios con papeles muy distintos dentro de la red.

Es por esto que el índice de intermediación constituye una base muy valiosa para orientar las propuestas de movilidad de Cáceres, tanto en la definición de corredores prioritarios como en la jerarquización de la red viaria y de transporte. Su interpretación permite fundamentar qué ejes deben asumir funciones de conexión principal, cuáles deben reforzarse como itinerarios de movilidad activa o transporte público y dónde conviene intervenir para mejorar la cohesión urbana, reducir la vulnerabilidad de la red y avanzar hacia un modelo de movilidad más eficiente, seguro y sostenible.

1.5.1.3. Red viaria urbana

La red urbana de Cáceres se configura a partir de la evolución histórica de su desarrollo urbanístico, siguiendo los antiguos caminos de acceso a la ciudad. Esta estructura combina amplias avenidas en las zonas más modernas con las estrechas calles de la Ciudad Monumental. Las principales vías de acceso (N-630, N-521 y EX-206) conforman el esqueleto viario que rodea el centro histórico y articula la movilidad interna, mientras que los ejes distribuidores facilitan la conexión entre la ciudad y su entorno.

Los ejes principales de Cáceres canalizan el tráfico de acceso al interior y estructuran la movilidad urbana, concentrando el mayor volumen de circulación. Entre las vías de penetración destacan la avenida Ruta de la Plata, avenida de las Arenas, Gil Cordero (noroeste), la carretera del Casar, calle Brunete (norte), la avenida Héroes de Béjar (nordeste) y el eje Avenida de Cervantes, Antonio Hurtado (sureste). Estas se integran con una ronda interior que articula el movimiento urbano a través de las avenidas de la Universidad, de las Delicias y Hernán Cortés, prolongándose por la avenida Virgen de Guadalupe y, hacia el interior, por el eje Clara Campoamor, Avenida de España y Avenida de Alemania. El cierre sur lo forman la avenida de la Hispanidad y, hacia el este, la ronda San Francisco, San Roque–Puente Vadillo.

Centro Histórico

El viario urbano del centro histórico de Cáceres se estructura a partir de un conjunto de ejes que articulan la movilidad interior. Al oeste destacan las vías de San Antón y el eje Parras–San José–Santa Gertrudis en sentido sur, y Santa Gertrudis–Nueva–Ceres Alfonso IX en sentido norte. En la zona norte, los principales ejes son General Margallo y San Blas–Lope de Vega, que completan la conexión interna del casco histórico.

Dentro de este ámbito, el viario local forma parte del entramado propio del casco antiguo, caracterizado por un tejido denso de calles estrechas e irregulares. Aunque la circulación rodada está permitida en muchas de ellas, se distinguen dos tipos de vías:

- **Calles peatonales de acceso restringido**, localizadas dentro del perímetro delimitado por la Plaza Marrón, calle Parras y General Ezponda, con una longitud total de unos 6.900 metros, lo que representa aproximadamente el 5,5% del viario total de la zona centro.
- **Resto del viario de acceso libre a vehículos**, donde la calzada es de uso compartido entre peatones y tráfico rodado. Esta coexistencia provoca la ocupación inadecuada del espacio por vehículos estacionados, generando desorden en la circulación y limitaciones en la movilidad.

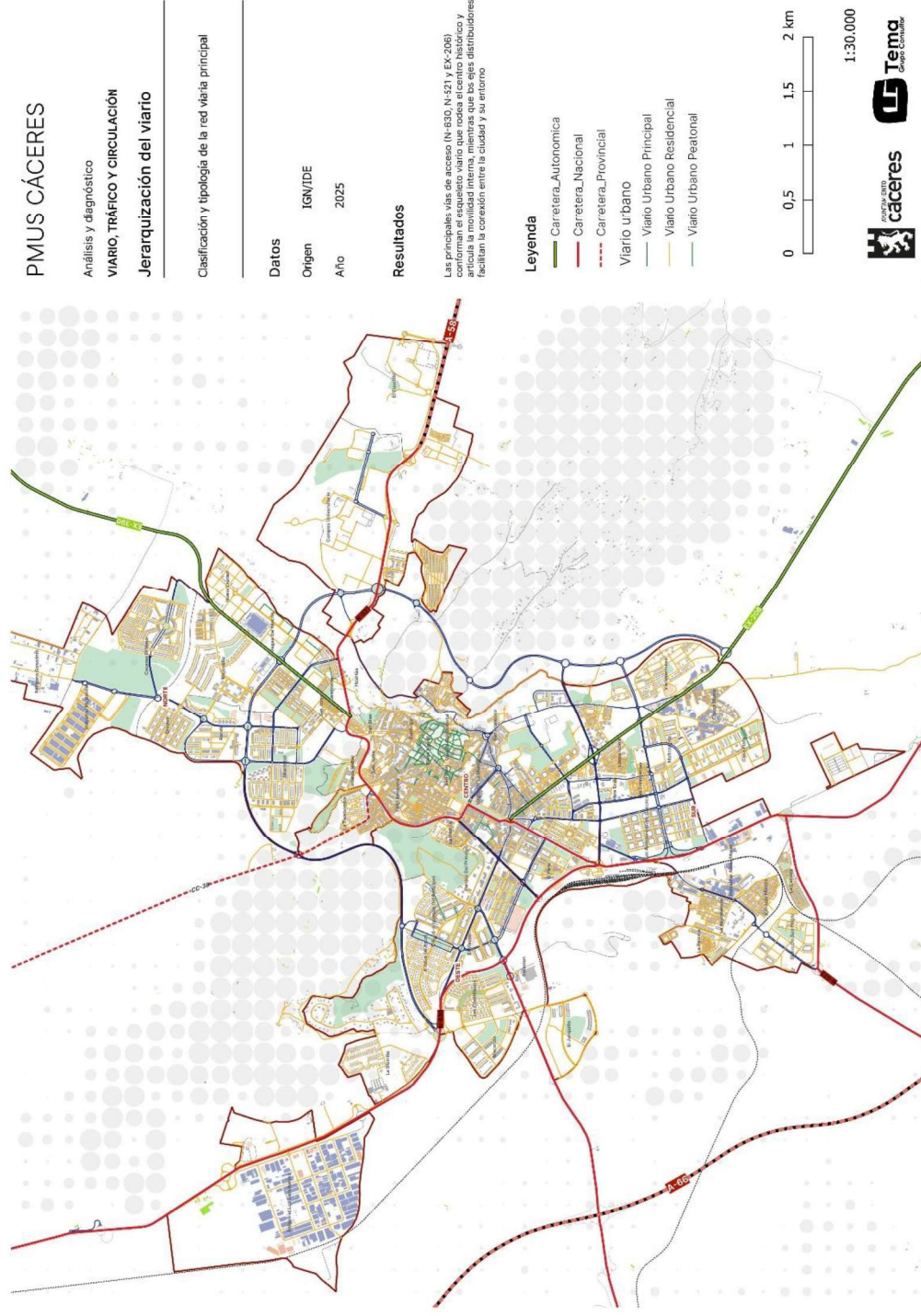
La jerarquización de la red permite asignar distintas funciones a cada tipología de vía, diferenciando dos funciones básicas. Por un lado, se encuentran aquellas vías que funcionan como canal de transporte (público y privado), incluyendo el tráfico no motorizado, y, por otro lado, las que sirven como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios e instalaciones, así como el estacionamiento.

La red viaria debe cumplir con la correcta accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía, prestando especial atención a la circulación peatonal y la de aquellos usuarios que posean algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando las medidas necesarias.

En el siguiente plano se recoge la jerarquización del viario teniendo en cuenta los siguientes tipos de vías:

Fig 119.

Jerarquización del viario. Fuente: Elaboración propia



1.5.2. Tráfico

Para la caracterización del tráfico se ha contado con los datos de *aforo de las vías principales* más actuales sobre tráfico en el ámbito de estudio, que se tienen a partir de los datos de aforo recogidos por las siguientes instituciones:

- Tráfico interurbano en el entorno de Cáceres:
 - Mapa de Tráfico que anualmente publica la Dirección General de Carretera del Ministerio de Fomento de 2023 (última versión disponible).
 - Aforos realizados en el trabajo de campo (Ábaco)
 - Mapa de tráfico de la Junta de Extremadura.
- Tráfico urbano en Cáceres:
 - Datos de aforos del ayuntamiento de Cáceres

1.5.2.1. Tráfico interurbano

Una vez caracterizada la red viaria, procedemos a realizar un estudio sobre el tráfico que nos permita determinar la demanda y los flujos en la movilidad.

Para las vías interurbanas, se han tomado los datos facilitados por la DGT del Mapa de Tráfico 2023 relativos a los aforos, donde determinaremos el índice de Intensidad Media Diaria (IMD), ayudándonos a conocer el número de vehículos diarios que utilizan dichas vías. El número de aforos identificados en el estudio son de un total de 7 estaciones de aforo.

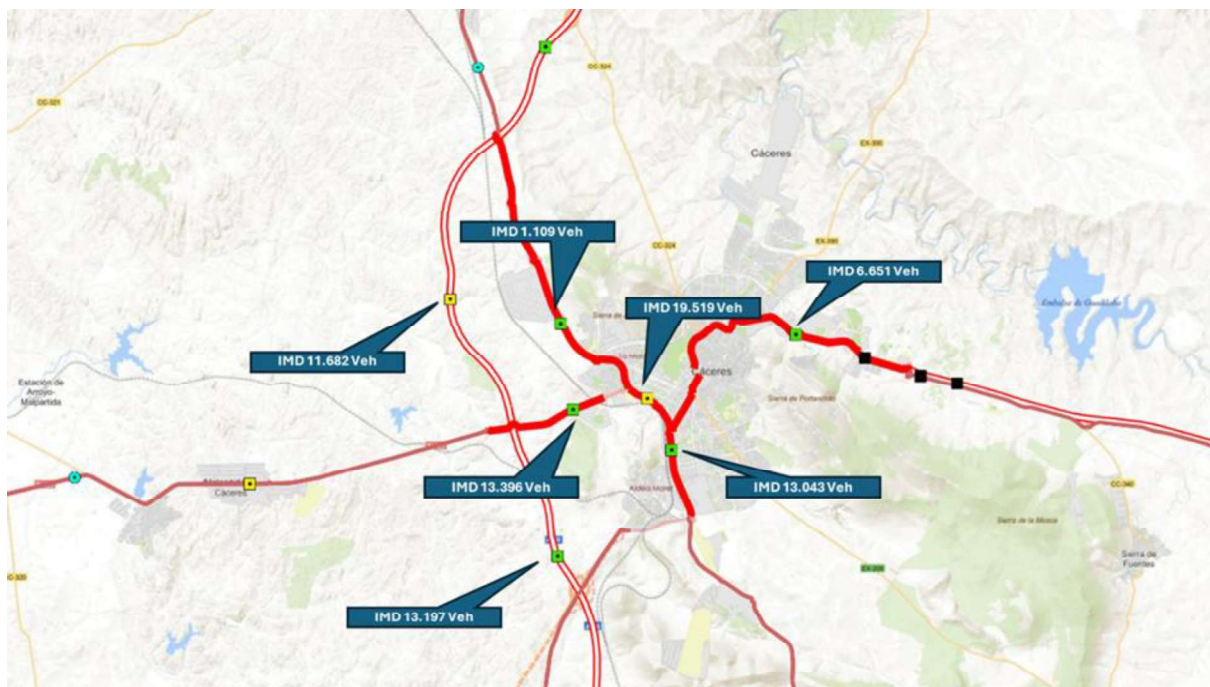


Fig 120. Estaciones de aforo. Fuente: Mapa de Tráfico. Año 2023

La N-630 es el acceso con mayor carga de tráfico hacia Cáceres, alcanzando su tramo más intenso los 19.519 vehículos diarios, con otros segmentos situados entre 13.000 y 16.000 veh/día. Aunque el volumen total es alto, el peso de los pesados se mantiene moderado, entre el 2,9% y el 5,8%, lo que refleja un uso principalmente ligado a desplazamientos locales y metropolitanos.

La N-521 presenta intensidades más moderadas: alrededor de 13.396 veh/día en su tramo oeste y 6.651 veh/día hacia el este. El porcentaje de camiones es algo mayor que en la N-630, entre el 3,9% y el 5,4%, señal de un flujo mixto entre tráfico urbano y movimientos comarcales de mercancías.

Esta vía adquiere además una importancia estratégica al constituir el único acceso al Hospital Universitario de Cáceres, uno de los mayores polos generadores de movilidad del municipio. En la actualidad ya se registran episodios de congestión y saturación en los accesos al complejo hospitalario en horas punta, situación que previsiblemente se intensificará con la futura ampliación del hospital.

La A-66, pese a registrar intensidades totales más contenidas (11.682–13.197 veh/día), concentra con diferencia el mayor volumen de pesados, superando el 21% en ambos sentidos. Esto confirma su papel como corredor de largo recorrido y vía preferente para el tránsito de mercancías, evitando la entrada en la ciudad.

En conjunto, los datos reflejan que la N-630 canaliza los mayores flujos de acceso, la N-521 soporta tráfico intermedios y la A-66 absorbe la mayor parte del transporte pesado en el entorno de Cáceres.

Tabla 38. Datos de estaciones de aforo. Fuente: Mapa de Tráfico 2023

Clave	Tipo	Carretera	PK	IMD Ligeros	IMD Pesados	IMD Total
CC-323-2	Secundaria	N-630	551,15	15.173	942	16.109
CC-302-2	Secundaria	N-521	44,11	6.293	358	6.652
CC-7-0	Permanente	N-521	42,2	8.508	353	8.861
CC-319-2	Secundaria	N-630	556,2	12.500	557	13.043
CC-107-2	Secundaria	A-66	552,62	10.329	2.868	13.197
CC-322-2	Secundaria	N-521	51,15	12.876	526	13.396
CC-323-2	Secundaria	N-630	551,15	15.173	942	16.109
CC-3-1	Primaria	N-630	553,8	18.946	573	19.519

La estación de aforo permanente más cercana al municipio de Cáceres es la estación CC-7-0 en la carretera Permanente. A continuación, se recoge la evolución del tráfico durante los últimos veinte años en los cuadros y figuras adjuntas:



Fig 121. Evolución IMD CC-7-0. Fuente: Elaboración propia

Tabla 39. Evolución de la IMD. Estación CC-7-0. Incrementos brutos y anuales acumulativos.

Fuente: Mapa de Tráfico. Año 2023

Del año	Al año	IMD Total		IMD Pesados	
		Crecimiento	Anual	Crecimiento	Anual
2022	2023	3,12%	3,12%	5,69%	5,69%
2020	2023	22,54%	7,00%	18,06%	5,66%
2016	2023	7,12%	0,99%	9,97%	1,36%
2011	2023	7,94%	0,64%	3,82%	0,31%
2006	2023	10,61%	0,59%	-19,22%	-1,26%

La estación presenta una evolución estable del tráfico en el periodo analizado. Entre 2006 y 2023 la IMD total ha aumentado un 10,61%, con un crecimiento medio anual del 0,59%, lo que indica una dinámica contenida, sin incrementos significativos de la demanda.

En 2020 se produce una caída muy acusada del tráfico como consecuencia de la pandemia, con un descenso cercano al 20%. A partir de ese momento se observa una recuperación progresiva, que explica el incremento registrado entre 2020 y 2023 (22,54%), si bien este crecimiento responde a un efecto rebote y no a una tendencia estructural.

En cuanto al tráfico pesado, se aprecia una reducción a largo plazo (-19,22% desde 2006), con una ligera recuperación en los últimos años, aunque manteniendo un peso reducido sobre el total.

En conjunto, los datos reflejan una situación de estabilidad en los niveles de tráfico y una progresiva pérdida de peso del tráfico pesado.

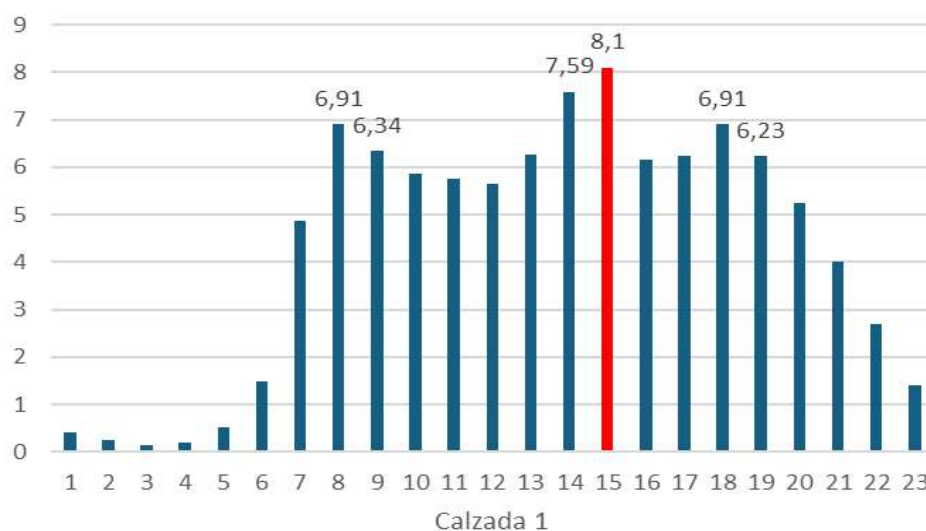


Fig 122. Distribución horaria. Estación permanente CC-7-0 Días laborables.

Fuente: Mapa de Tráfico. Año 2023

1.5.2.2. Tráfico urbano

En relación con el tráfico urbano, los datos más recientes disponibles corresponden al año 2024, obtenidos a partir de los aforos gestionados por el Ayuntamiento de Cáceres a través de las cámaras de control del tráfico y de los puntos de acceso al área de residentes:

El análisis de estos aforos muestra una clara concentración del tráfico en la Avenida Juan Pablo II en dirección a Cáceres, que registra un total anual de 4.675.586 vehículos y una intensidad media diaria (IMD) de 12.810 vehículos, situándose como el punto de mayor tránsito del análisis.

También destacan otros ejes de gran relevancia, como la **Avenida de España (dirección Plaza de América)** y la **Avenida de Alemania (dirección Plaza de América)**, que registran **IMD de 7.945 y 10.208 vehículos diarios**, respectivamente. Ambas vías desempeñan un papel clave en la conexión entre el centro histórico y las áreas de expansión urbana. En niveles similares se sitúan **Hernán Cortés (dirección Ruta de la Plata)**, con una **IMD de 10.768**, y **Clara Campoamor (dirección Fuente Luminosa)**, con **8.518 vehículos diarios**, consolidándose como corredores de tránsito mixto que enlazan los barrios centrales de la ciudad y canalizan buena parte de la movilidad interna.

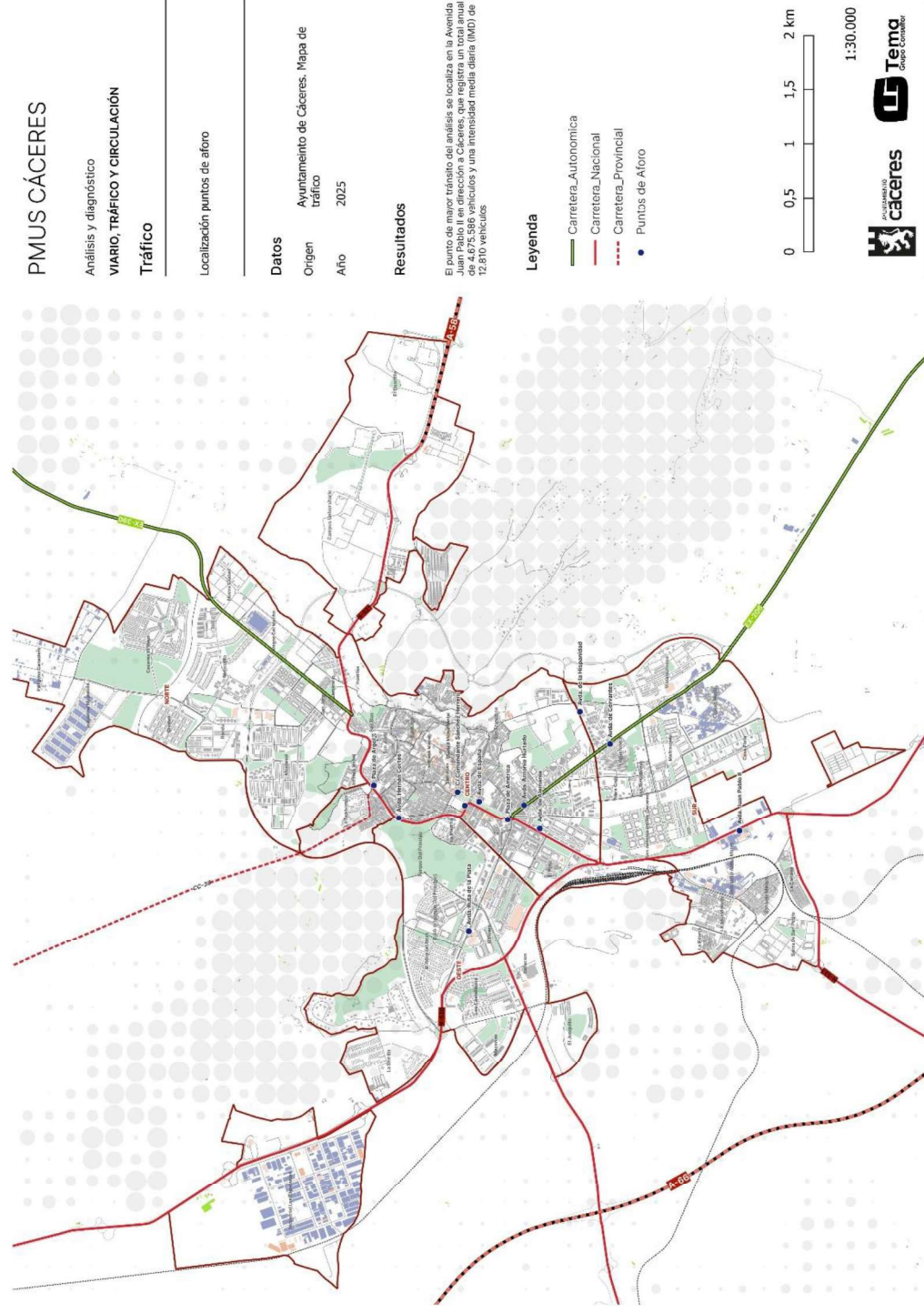
A lo largo del año se observa una variación estacional del tráfico, con picos de circulación entre los meses de mayo y julio, y un descenso notable en los meses de invierno, especialmente enero y febrero.

Tabla 40. Puntos de aforo (2024). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ayuntamiento

Punto	Dirección	Total Anual	IMD
1	Avda. Juan Pablo II Dir. Cáceres	4.675.586	12.810
2	Avda. Juan Pablo II Dir. A. Moret	3.917.552	10.733
3	Avda. Hispanidad	2.664.444	7.300
4	Avda. Hispanidad Dir. Avda. J. Pablo II	2.179.197	5.954
5	Avda. Cervantes Dir. Charca Musia	421.114	1.154
6	Avda. A. Hurtado Dir. Plaza de América	2.382.130	6.526

7	Avda. Alemania Dir. Avda. J. Pablo II	2.503.064	6.858
8	Avda. Alemania Dir. Plaza de Amer.	3.730.461	10.220
11	Avda. de España Dir. Plaza de América	2.899.765	7.945
14	Avda. Esp. I Dir. Fuente Luminosa	3.712.291	10.171
15	Hernán Cortés Dir. Ruta de la Plata	3.930.484	10.768
16	Clara Campoamor Dir. Fuente Lumi	2.861.468	7.840
17	Clara Campoamor Dir. Plaza Hernán Cortés	1.892.473	5.185
18	Avda. Esp. I Dir. Sanchez Herrero	1.989.918	5.452
19	Hernán Cortés Dir. Plaza Argel	3.183.329	8.721

Fig 123. Plano Puntos de Aforos. Fuente: Elaboración propia



Para analizar la información registrada por las cámaras de acceso al área de residentes, se ha calculado la intensidad media diaria a partir del total de vehículos contabilizados durante los meses de septiembre y octubre, evitando los meses de verano debido a las posibles variaciones estacionales del tráfico.

Los resultados obtenidos difieren notablemente de los presentados anteriormente, ya que en este caso únicamente se contabilizan los vehículos de residentes y aquellos autorizados a acceder a dicha área.

Tabla 41. Puntos de acceso al área de residentes. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres

Punto	Dirección	IMD
AC-001	Plaza de Santa Clara	512
AC-002	Piñuelas	34
AC-003	Concepción	151
AC-004	Caleros	36
AC-005	Tenerías	66
AC-006	Roso de Luna	68
AC-007	Arco de la Estrella	64
AC-008	San Juan/Gran Vía	29
AC-009	Hernando Pizarro	32
AC-010	Plaza del Socorro	207
AC-011	Gabriel y galán	111
AC-012	Arco del Cristo	68
AC-013	San Pedro de Alcántara	148
AC-014	Clemente Sanchez Ramos	127
AC-015	Gómez Becerra	104
AC-016	San Antón	1437
AC-017	San Idelfonso	1016

Como se observa en la tabla anterior, la intensidad media diaria registrada por las cámaras de control de acceso al área de residentes presenta diferencias significativas entre los distintos puntos. La mayoría de ellos muestran volúmenes reducidos, generalmente por debajo de los 150 vehículos al día, lo que refleja un uso limitado y coherente con la naturaleza restringida de la zona. Sin embargo, destacan dos accesos; San Antón y San Idelfonso, que alcanzan 1.437 y 1.016 vehículos diarios, respectivamente, consolidándose como las principales vías de entrada al área. En contraste, puntos como Piñuelas, San Juan/Gran Vía o Hernando Pizarro registran intensidades muy bajas, inferiores a 40 vehículos diarios, lo que evidencia su carácter claramente secundario dentro del sistema de accesos.

Según los datos del último PMUS, que cuenta con un trabajo de campo (aforos) se observa lo siguiente:

Un perfil con **tres horas punta** relacionadas con los principales movimientos de acceso a la ciudad: entre 8 y 9h, la entrada en los trabajos y en los colegios (10% superior a la media); a las 14h, coincidiendo con la hora de comer (28% por encima de la media) y entre las 18 h y 19h, que se produce el retorno a casa (15% por encima de la media).

Los picos de tráfico más acusados se producen en los principales ejes distribuidores de la ciudad:

- Eje NO-SE, formado por las calles Gil Cordero (con 1.600 vehículos en ambos sentidos en la hora punta de las 14 horas, frente a los 1.000 vehículos de promedio horario) y Avenida de Cervantes (con 1.100 en la hora punta de las 8 horas, frente a 700 de media), que distribuyen

el tráfico hacia Avenida de España, principal punto de acceso al Centro Histórico. La sección de este viario arterial y distribuidor, de 2 carriles por sentido, favorece una capacidad de 1.200 vehículos/ sentido, por lo que cabe se produce cierto nivel de saturación en la Calle Gil Cordero en la hora punta de las 14 horas.

- Eje Este, en la Ronda de San Francisco-Ronda de San Roque elevado durante todo el día, con intensidades del orden de entre 1.000 y 1.300 veh/ h (en ambos sentidos), ya que es el recorrido alternativo desde la N-521 hacia el Sur del municipio ya que evita penetrar en el casco urbano para llegar al punto de destino. En este caso el viario que conforma este eje principal tiene secciones más estrechas y de menor capacidad, de un carril por sentido y en los sitios más amplios acompañado de un arcén de 1 metro. Supone un nivel de **saturación importante** sobre todo en las horas **punta de las 14-15 horas y 18-19 horas**, ya que la capacidad de este eje es de aproximadamente 1.100 veh/hora.

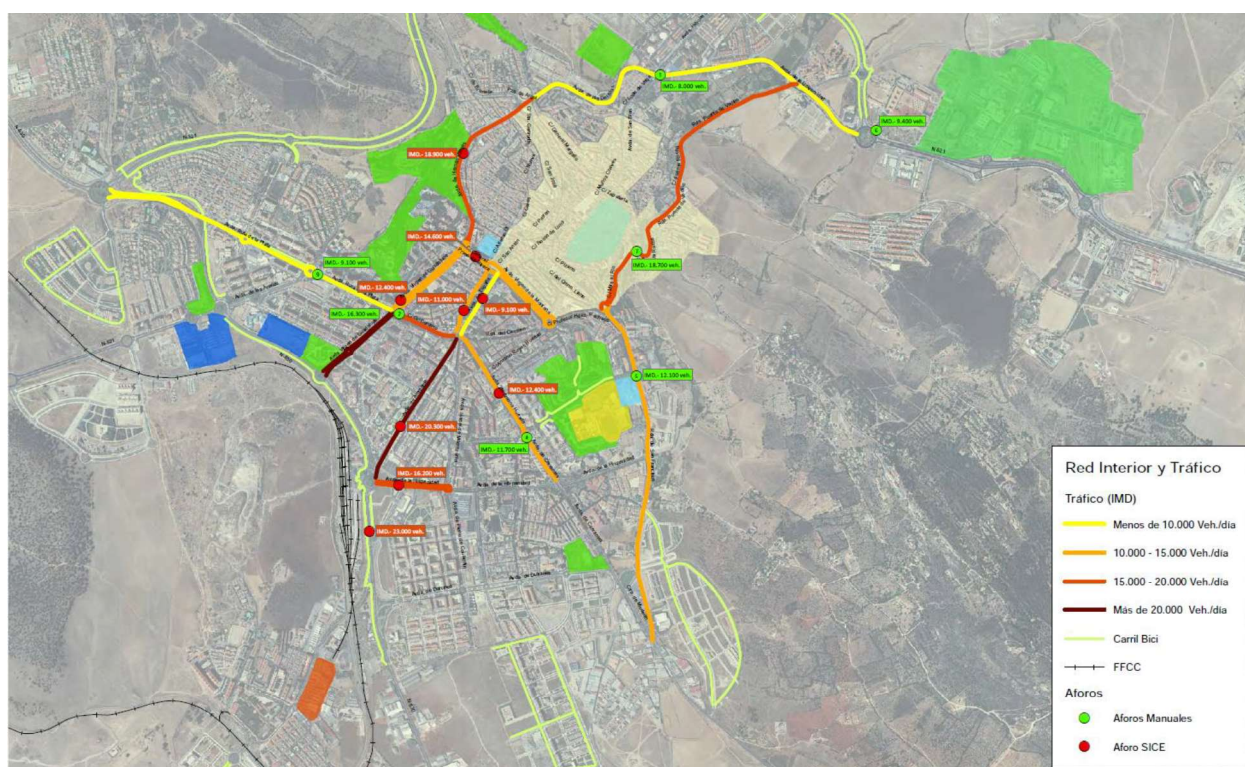


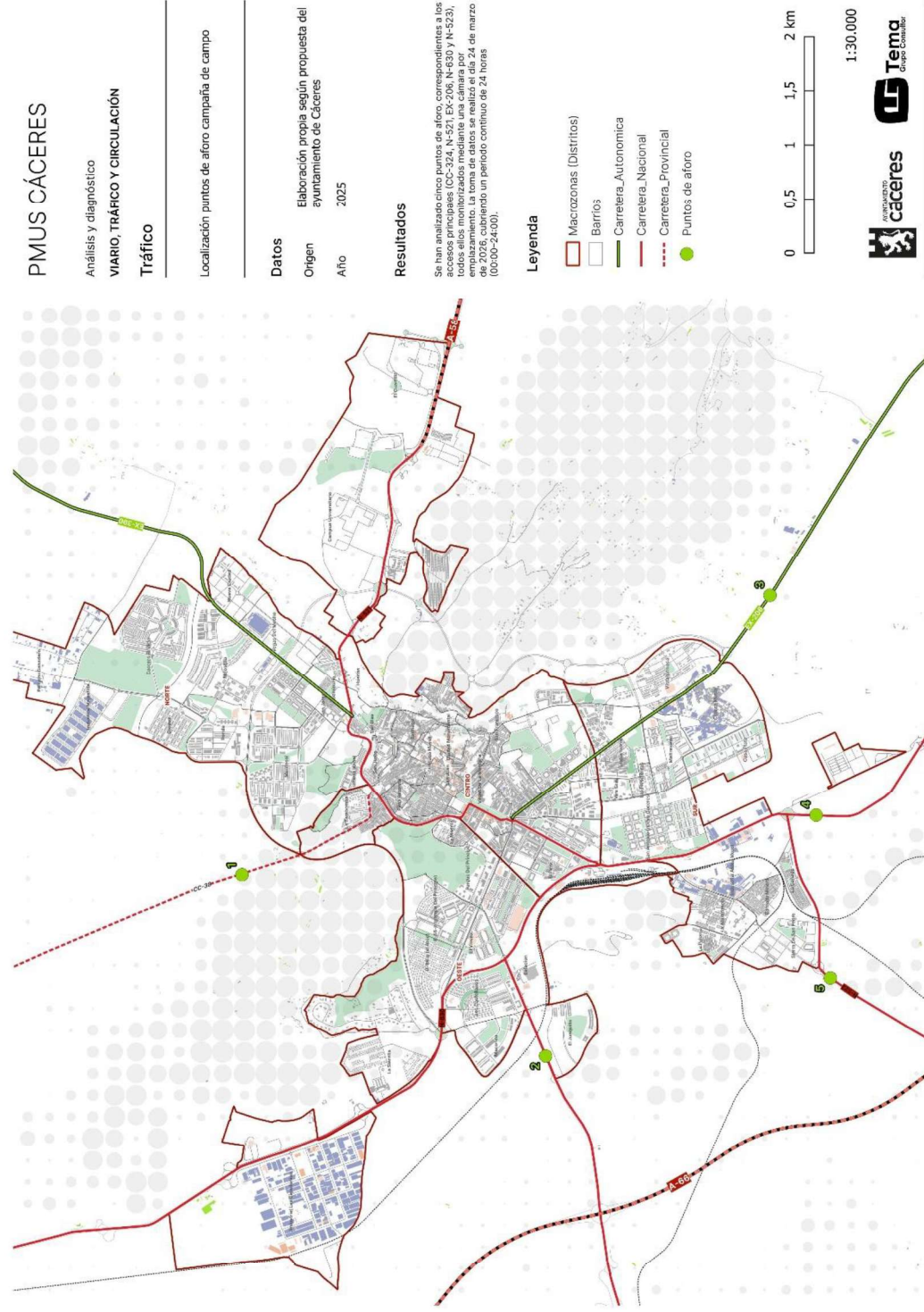
Fig 124. Red interior y tráfico de Cáceres Fuente: PMUS de Cáceres

1.5.2.3. Campaña de aforos

Con el objetivo de caracterizar el funcionamiento del tráfico en el entorno de estudio, se ha llevado a cabo una **campaña de aforos mediante sistemas de videograbación** en distintos puntos estratégicos de la red viaria.

En total, se han analizado **cinco puntos de aforo**, correspondientes a los accesos principales (**CC-324, N-521, EX-206, N-630 y N-523**), todos ellos monitorizados mediante una cámara por emplazamiento. La toma de datos se realizó el día **24 de marzo de 2026**, cubriendo un periodo continuo de **24 horas (00:00–24:00)**.

Fig 125. Puntos de Aforo. Fuente: Elaboración propia



A partir de la grabación completa, se ha llevado a cabo un **proceso de explotación selectiva de datos**, centrado en las franjas horarias de mayor interés para el análisis del tráfico:

- **Periodo punta de mañana:** 8:00–10:00
- **Periodo valle/mediodía:** 13:00–15:00
- **Periodo punta de tarde:** 18:00–20:00

Durante estas franjas, se ha realizado un **conteo manual detallado de vehículos**, clasificándolos según su tipología (**motocicletas, vehículos ligeros y vehículos pesados**) y diferenciando el sentido de circulación (**Northbound / Southbound**).

Este procedimiento permite obtener una **caracterización precisa de los flujos de tráfico**, tanto en términos de intensidad como de composición vehicular y direccionalidad, proporcionando una base sólida para el análisis posterior de la movilidad en el área de estudio.

Aforo 1: CC-324

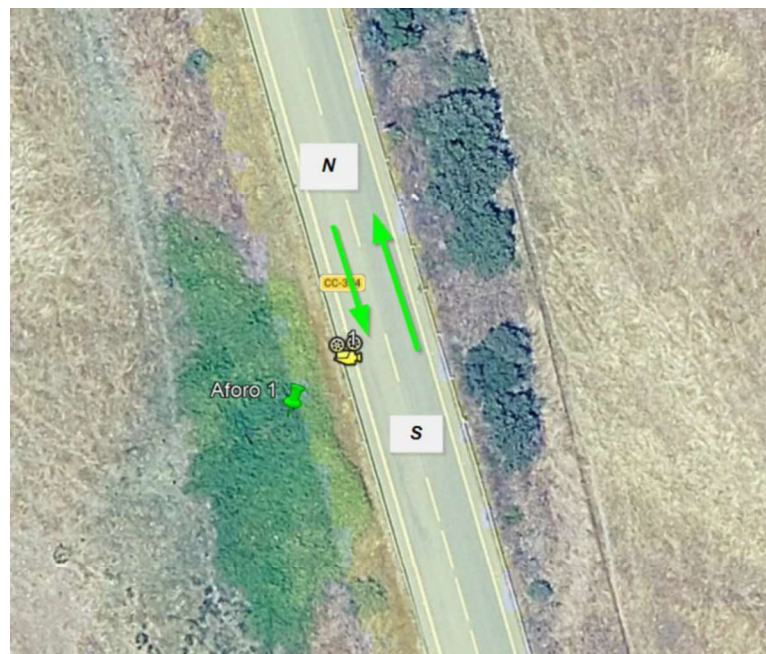


Fig 126. Punto de aforo CC-324. Fuente: Elaboración propia

El punto de aforo situado en la CC-324 muestra un tráfico claramente dominado por vehículos ligeros en todas las franjas horarias, con diferencias relevantes según el momento del día y el sentido de circulación.

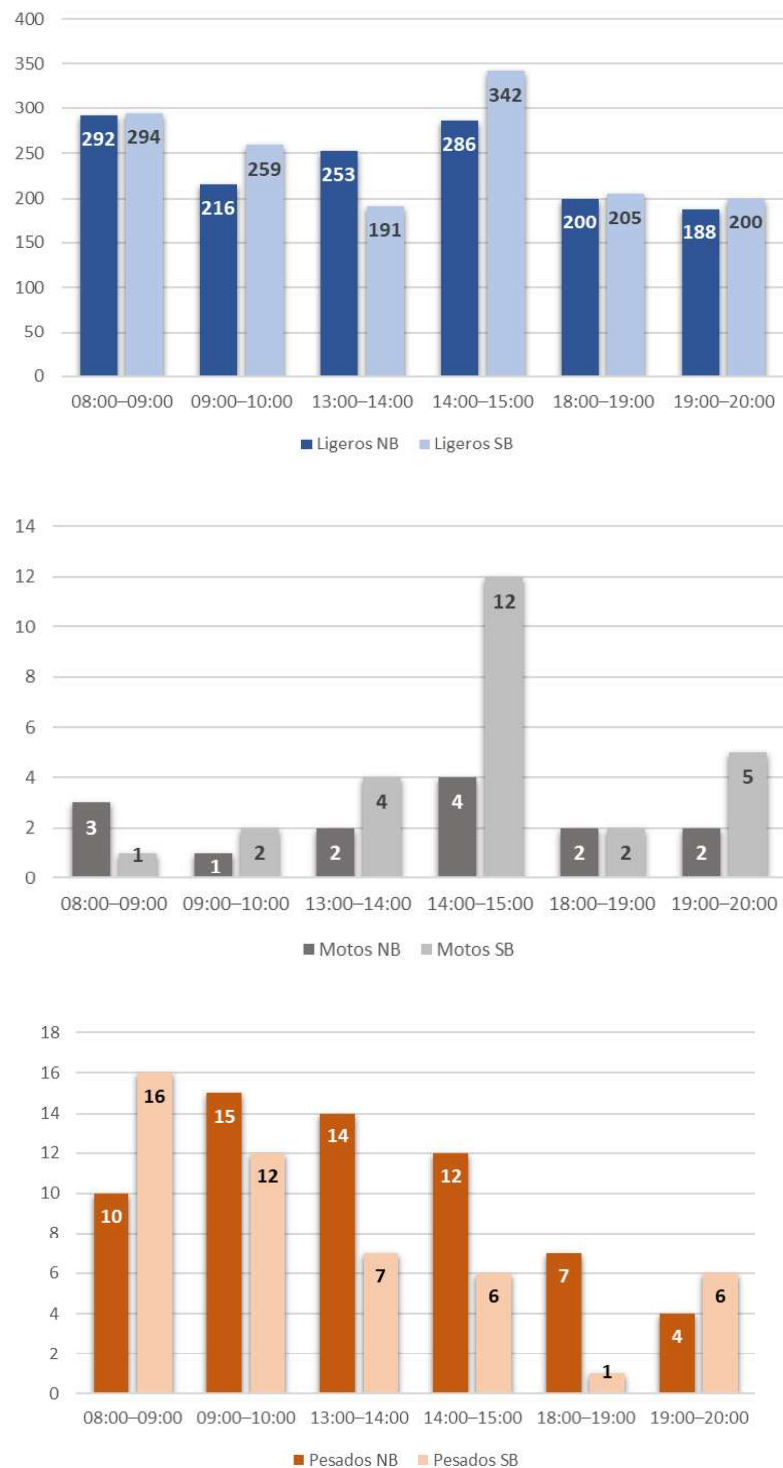


Fig 127. Resultado de los aforos. Fuente: Elaboración propia

El mayor volumen de tráfico se registra en el periodo de mediodía (14:00–15:00), con un pico destacado en sentido Southbound (342 vehículos ligeros frente a 286 en sentido contrario). En la franja de mañana (08:00–10:00) los niveles son también elevados y relativamente equilibrados, aunque con ligera predominancia Southbound. Por la tarde (18:00–20:00), la intensidad disminuye y se reparte de forma más homogénea entre ambos sentidos.

En cuanto a la composición del tráfico, los vehículos pesados tienen una presencia reducida y decreciente a lo largo del día, mientras que las motocicletas presentan volúmenes muy bajos y sin un patrón claro, con un ligero aumento puntual al mediodía.

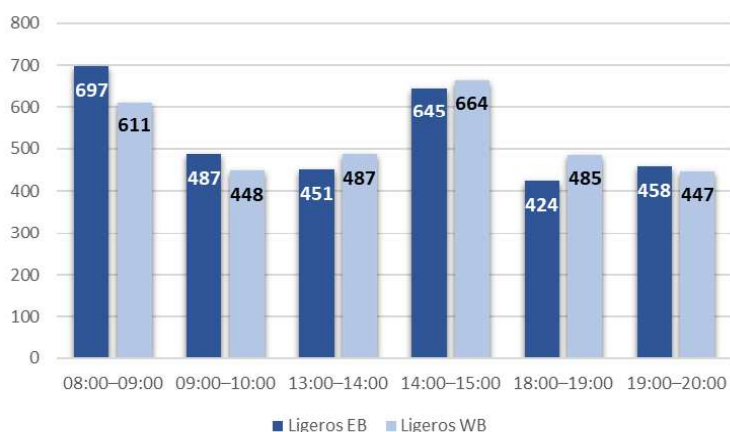
En conjunto, este punto presenta un comportamiento característico de acceso urbano, con picos asociados a la actividad diaria, predominio de vehículos ligeros y cierta direccionalidad en momentos específicos del día.

Aforo 2: Acceso N-521



Fig 128. Punto de aforo N-521. Fuente: Elaboración propia

El punto de aforo en el acceso N-521 presenta una alta intensidad de tráfico, dominada claramente por vehículos ligeros y con variaciones significativas según la franja horaria y el sentido de circulación.



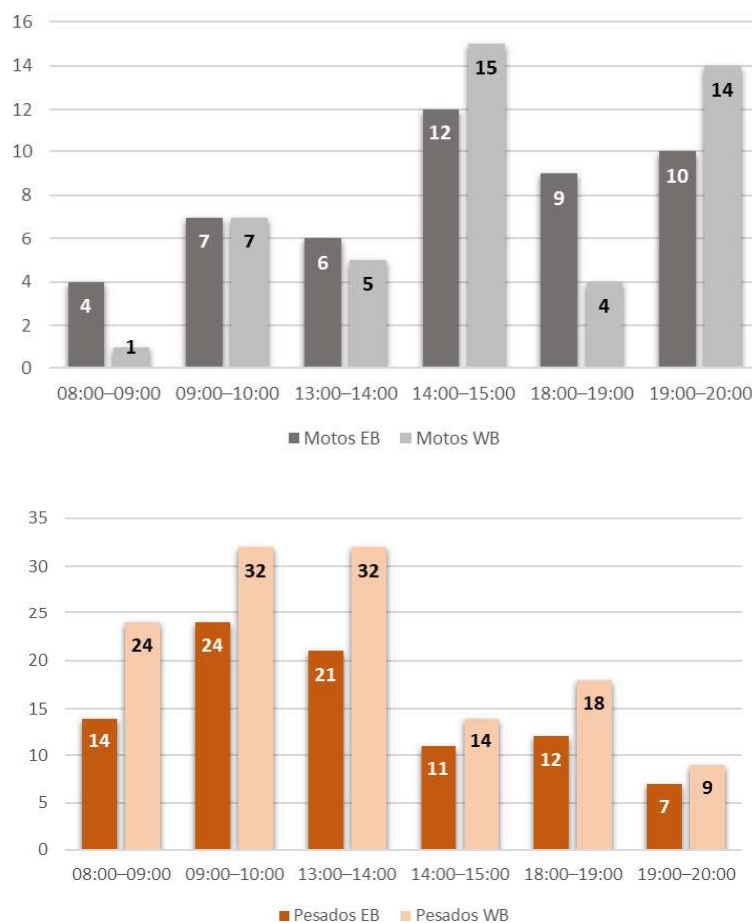


Fig 129. Resultado de los aforos. Fuente: Elaboración propia

El mayor volumen se registra en la franja de mañana (08:00–09:00), con valores muy elevados en ambos sentidos (697 EB y 611 WB), seguido de un segundo pico al mediodía (14:00–15:00). A lo largo del día se observa una ligera reducción de la intensidad, especialmente en la tarde (18:00–20:00), donde los valores se estabilizan en niveles más moderados. La distribución entre sentidos es, en general, bastante equilibrada, con ligeras variaciones puntuales.

En cuanto a la composición del tráfico, los vehículos pesados presentan una mayor presencia relativa que en otros puntos, especialmente en sentido Westbound y en las franjas de mañana y mediodía (hasta 32 vehículos). Por su parte, las motocicletas mantienen volúmenes reducidos, aunque con un ligero incremento en el periodo central del día.

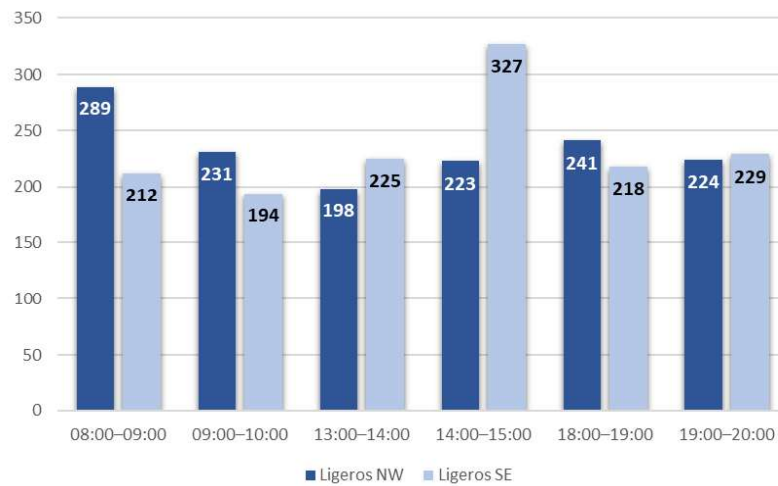
En conjunto, este acceso muestra un comportamiento característico de vía principal interurbana, con elevados volúmenes de entrada y salida, cierta estabilidad direccional y una presencia más relevante de tráfico pesado, lo que refuerza su papel como eje estructurante de la movilidad en el ámbito de estudio.

Aforo 3: EX-206



Fig 130. Punto de aforo EX206. Fuente: Elaboración propia

El punto de aforo en la EX-206 presenta una intensidad de tráfico moderada, con predominio de vehículos ligeros y variaciones apreciables según la franja horaria y el sentido de circulación.



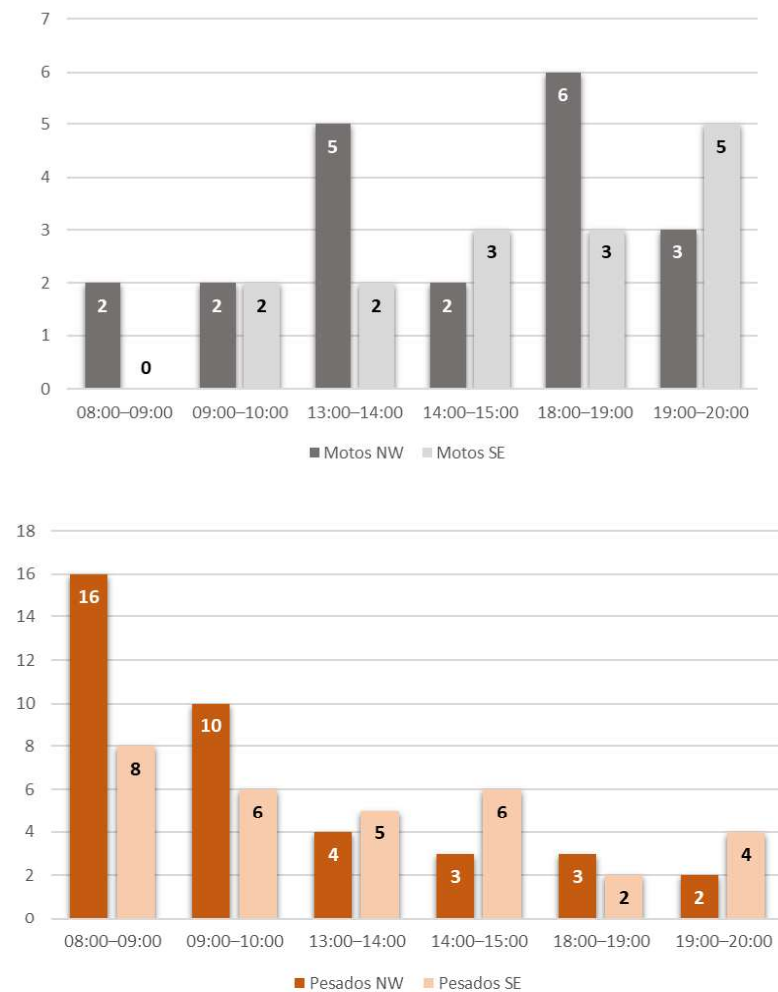


Fig 131. Resultado de los aforos. Fuente: Elaboración propia

El mayor volumen se registra en el periodo de mediodía (14:00–15:00), con un pico destacado en sentido SE (327 vehículos ligeros frente a 223 en sentido contrario). En la franja de mañana (08:00–10:00) se observan valores elevados, especialmente en sentido NW, mientras que en la tarde (18:00–20:00) el tráfico se mantiene en niveles más estables y equilibrados entre ambos sentidos.

Los vehículos pesados presentan una presencia limitada, concentrándose principalmente en la franja de mañana y con un descenso progresivo a lo largo del día. Las motocicletas, por su parte, registran volúmenes muy reducidos y sin un patrón claramente definido.

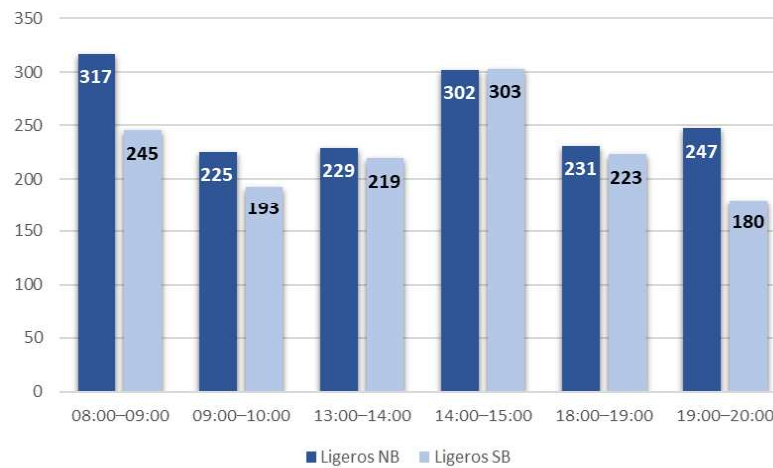
En conjunto, este punto muestra un comportamiento intermedio entre vía de acceso y distribución, con intensidades moderadas, predominio de tráfico ligero y cierta direccionalidad en el periodo central del día.

Aforo 4: Acceso a la N-630



Fig 132. Punto de aforo N-630. Fuente: Elaboración propia

El punto de aforo en la N-630 presenta una intensidad de tráfico media-alta, con predominio de vehículos ligeros y un comportamiento relativamente equilibrado entre sentidos.



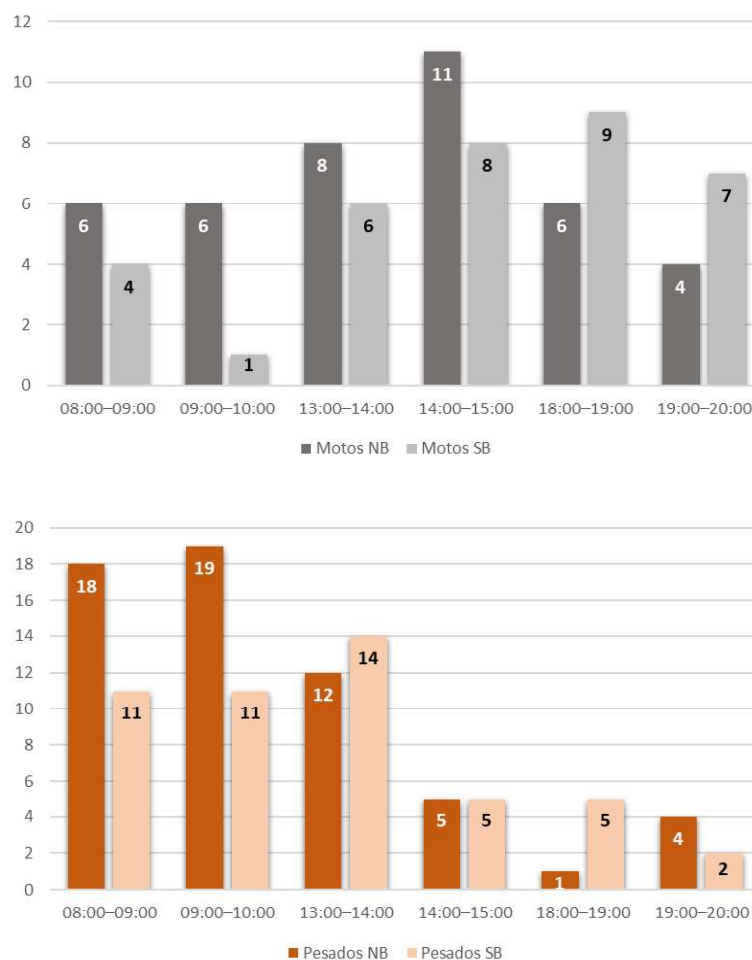


Fig 133. Resultado de los aforos. Fuente: Elaboración propia

El mayor volumen se registra en la franja de mañana (08:00-09:00), con valores elevados especialmente en sentido Norte (317 frente a 245). En el periodo de mediodía (14:00-15:00) se observa otro pico relevante, con prácticamente equilibrio entre sentidos (302 NB y 303 SB). Durante la tarde (18:00-20:00), la intensidad se reduce y mantiene una distribución más homogénea.

Los vehículos pesados presentan una mayor presencia en las franjas de mañana, especialmente en sentido Norte (hasta 19 vehículos), reduciéndose notablemente a lo largo del día. Las motocicletas mantienen volúmenes bajos, con ligeras variaciones y mayor presencia en el periodo central.

En conjunto, este acceso muestra un comportamiento típico de vía principal, con volúmenes elevados en horas punta, predominio de tráfico ligero y una distribución direccional bastante equilibrada.

Aforo 5: Acceso N-523

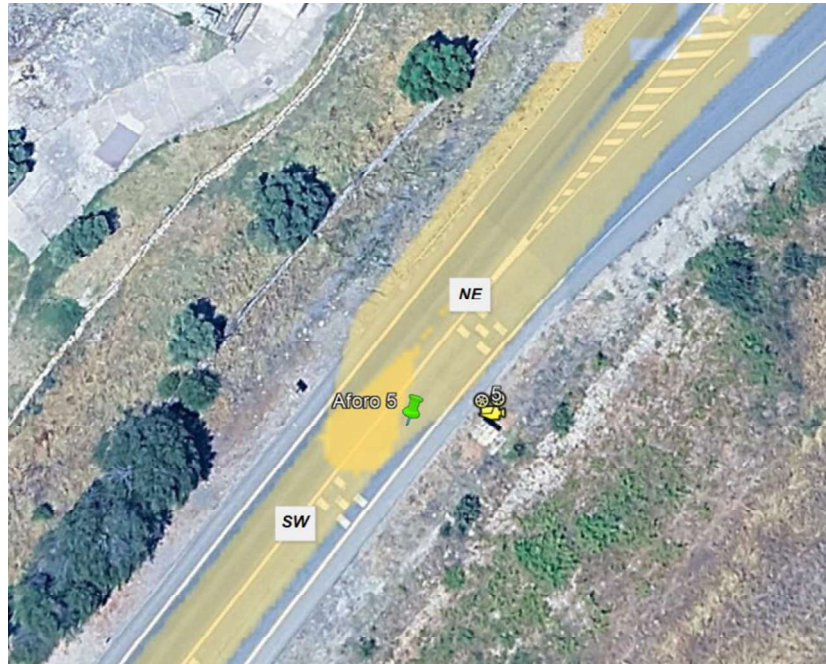
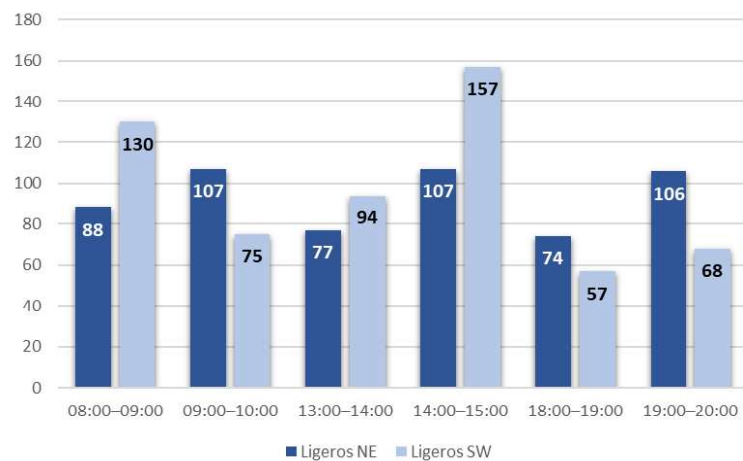


Fig 134. Punto de aforo N-523. Fuente: Elaboración propia

El punto de aforo en la N-523 presenta una intensidad de tráfico inferior al resto de accesos analizados, con predominio de vehículos ligeros y variaciones marcadas según la franja horaria y el sentido de circulación.



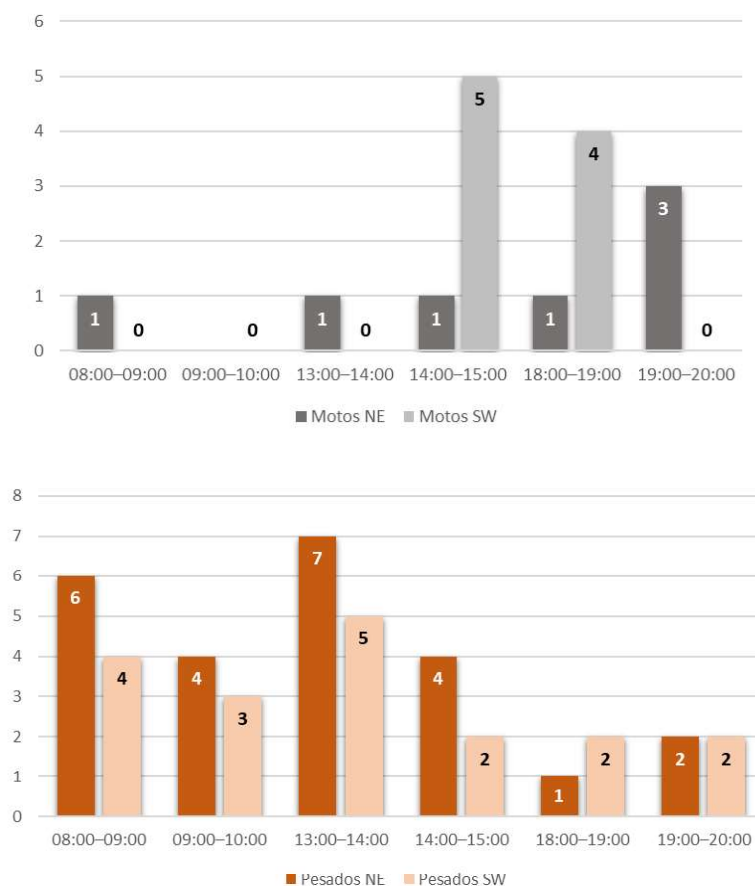


Fig 135. Resultado de los aforos. Fuente: Elaboración propia

El mayor volumen se registra en el periodo de mediodía (14:00–15:00), con un pico destacado en sentido SW (157 vehículos ligeros frente a 107 en sentido contrario). En la franja de mañana (08:00–10:00) se observan intensidades moderadas con cierta alternancia en la direccionalidad, mientras que en la tarde (18:00–20:00) los volúmenes descienden y se mantienen en niveles más bajos.

Los vehículos pesados presentan una presencia muy reducida en todas las franjas, al igual que las motocicletas, que muestran valores testimoniales y sin un patrón claramente definido.

En conjunto, este acceso muestra un comportamiento propio de una vía secundaria, con menor intensidad de tráfico, predominio de vehículos ligeros y una direccionalidad variable a lo largo del día.

Conclusión

El análisis conjunto de los cinco puntos de aforo muestra un claro predominio de vehículos ligeros en todos los accesos, con una presencia reducida de vehículos pesados y motocicletas.

Desde el punto de vista temporal, el periodo de mediodía (13:00–15:00) concentra, en general, los mayores volúmenes de tráfico, seguido de la punta de mañana (08:00–10:00), mientras que por la tarde (18:00–20:00) se observa un descenso de la intensidad.

En cuanto a la direccionalidad, se aprecian desequilibrios en las horas de mayor demanda, reflejando flujos de entrada y salida del núcleo urbano, mientras que en las franjas de menor tráfico la distribución es más equilibrada.

Por último, los accesos principales (N-521 y N-630) registran las mayores intensidades y mayor presencia de vehículos pesados, frente a otros puntos con volúmenes más moderados, evidenciando la jerarquía de la red viaria.

1.5.3. Aparcamientos

El aparcamiento tiene una importancia básica dentro de cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible. De hecho, se considera clave en el logro de los objetivos generales marcados en su inicio, ya que supone una interacción entre los diferentes sectores y áreas que componen la movilidad.

La ausencia de gestión del aparcamiento tiene dos consecuencias directas que se pueden considerar graves desde el punto de vista de los objetivos de cualquier PMUS. En primer lugar, se está hipotecando espacio público municipal para el vehículo privado. Explicado en otras palabras, dar libertad de aparcamiento en superficie a los conductores del municipio hacen que se llegue a una situación paradójica, pues parece que, al comprador de un coche, por el mero hecho de adquirirlo, se le esté proporcionando entre 8 y 10 m² de superficie para aparcar su vehículo en la mayoría de las zonas de la población, acondicionados y con un coste probablemente superior al precio del propio vehículo. En segundo lugar, una ausencia de gestión del aparcamiento libre en superficie supone un aumento de la ilegalidad en sus diferentes formas, con consecuencias diversas para el municipio de Manises:

- Ilegalidad en forma de aparcamiento en doble fila que, en general, dificulta el tránsito por el viario.
- Ilegalidad en bordillos y pasos de cebra, perjudica significativamente los niveles de accesibilidad peatonal, principalmente para las personas con movilidad reducida.
- Ilegalidad en rotondas y cruces, disminuye la visibilidad en éstos, aumentando la peligrosidad de la vía, y por tanto incrementando la accidentalidad.

Tabla 42. Lugar del viario/ efectos de la ilegalidad. Fuente: Elaboración propia

Lugar del viario	Efectos de la ilegalidad
Calzada Normal	• Reducción de la capacidad del viario • Incremento del riesgo de accidente en función de la velocidad de circulación de la vía
Carga y descarga	• Incremento de los gastos de distribución
Rotonda, intersección o esquinas de cruces	• Reducción de la capacidad, hasta el punto de provocar congestiones importantes • Pérdida de visibilidad para la circulación • Riesgo, en ocasiones grave, de accidente
Pasos de peatones	• Molestias para los peatones, que pueden llegar a suponer barreras infranqueables para personas con movilidad reducida
Reservado a otros usos: paradas bus y taxi, minusválidos	• Molestia a los usos para los que se efectúa la reserva

	Imposibilidad, a veces, de prestar el servicio previsto • Incrementos de gastos de explotación de empresas afectadas
--	---

Así pues, es evidente que una ausencia de gestión del estacionamiento en superficie puede provocar, por sí sola, el incumplimiento de los objetivos generales del PMUS marcados en capítulos anteriores, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes, la accesibilidad peatonal, hipotecando espacio público y perjudicando al transporte público.

Entendiendo la oferta de aparcamiento como un componente más del global de oferta de movilidad en vehículo privado, el superávit de oferta de aparcamiento en determinadas zonas de Manises, y sobre todo la ausencia de gestión del mismo o de persecución de la ilegalidad, fomenta el uso del vehículo privado. En otras palabras, la disponibilidad de aparcamiento en destino o la seguridad de que un aparcamiento ilegal en destino no va a suponer ninguna consecuencia para el dueño del vehículo, fomenta el uso del vehículo privado para realizar el desplazamiento.

Cabe destacar la importancia de este hecho, pues el poder estacionar el vehículo privado en destino sigue siendo condición necesaria para la realización del desplazamiento en este modo de transporte, y puede regular el volumen de coches que salen del origen de forma mucho más efectiva que otras muchas medidas adoptadas con este fin.

Por lo tanto, las **amenazas y debilidades** del sistema de aparcamiento se pueden resumir en:

- Fomento del uso del vehículo privado para acudir a cualquier punto de la población.
- Incremento de la ilegalidad de estacionamiento, disminuyendo la accesibilidad y la competitividad del transporte público.
- Incremento de la reserva de espacio público destinado al vehículo privado, ya que el aparcamiento libre supone la dedicación al uso privado de un suelo con alto coste de propiedad pública.
- Descenso de la calidad de vida de los habitantes.

En cuanto a las características propias del municipio de Cáceres, se pueden diferenciar varios tipos de entornos urbanos con comportamientos diferenciados en relación con el aparcamiento:

- El primero, correspondiente al casco histórico o Ciudad Monumental, donde la trama urbana presenta calles estrechas, irregulares y adaptadas a la topografía. En este ámbito, el estacionamiento en superficie es muy limitado o inexistente, predominando las restricciones de acceso y la prioridad peatonal. La elevada presión turística y la escasez de espacio generan una fuerte demanda de aparcamiento en el entorno inmediato, resolviéndose en gran medida mediante bolsas periféricas.
- El segundo, correspondiente a los barrios consolidados del entorno del centro urbano, caracterizados por una elevada densidad edificatoria y una trama urbana más regular, aunque con calles de sección limitada. En estas zonas, el aparcamiento en superficie se desarrolla generalmente en línea o en uno de los lados de la calzada, siendo frecuente que la demanda supere la oferta, especialmente en horas punta. La presencia de actividad comercial y administrativa incrementa la rotación y presión sobre el estacionamiento.

- El tercero, correspondiente a las zonas de expansión reciente y áreas periféricas, donde predominan tipologías residenciales de menor densidad y viarios amplios. En estas zonas suele existir una oferta suficiente de aparcamiento en superficie, incluso con posibilidad de estacionamiento en ambos lados de la calzada. Asimismo, es habitual la presencia de aparcamiento privado vinculado a las viviendas, lo que reduce la presión sobre el espacio público.
- El cuarto, correspondiente a los grandes polos generadores de movilidad, como el entorno del campus universitario y el Hospital Universitario, donde la elevada concentración de viajes diarios genera una presión significativa sobre el aparcamiento. En estas áreas, si bien existen amplias bolsas de estacionamiento en superficie, su comportamiento es diferenciado: en el entorno hospitalario, la oferta disponible resulta actualmente más amplia que en otros ámbitos de la ciudad, aunque ya se registran episodios de saturación y tráfico de agitación en horas punta, especialmente vinculados a los accesos al complejo sanitario. Esta situación adquiere una relevancia especial ante la futura ampliación del Hospital Universitario, que supondrá prácticamente triplicar la superficie construida del equipamiento y aumentar notablemente su capacidad asistencial y de atracción de viajes. Por su parte, en el ámbito universitario, especialmente en horario lectivo, la demanda puede aproximarse o incluso superar la oferta, generando episodios puntuales de saturación y estacionamiento irregular en el entorno inmediato.

1.5.3.1.1 Oferta

En cuanto a la tipología de la oferta de aparcamiento en la vía pública, pueden distinguirse diferentes configuraciones según las características del viario:

- Calles sin posibilidad de aparcamiento, especialmente en el ámbito del casco histórico o Ciudad Monumental, donde predominan las restricciones por la estrechez de la trama urbana o la prioridad peatonal.
- Calles con aparcamiento en cordón en uno de los lados, configuración habitual en vías de sección limitada de los barrios consolidados.
- Calles con aparcamiento en cordón en ambos lados, frecuentes en viarios de mayor anchura dentro del tejido urbano.
- Calles con aparcamiento en batería en uno de los lados, presentes en determinadas zonas residenciales o próximas a equipamientos.
- Calles con aparcamiento en batería en ambos lados, localizadas principalmente en áreas de menor densidad o en entornos periféricos.
- Calles con combinaciones de aparcamiento en cordón y en batería, en función de la anchura de la vía y de la organización del tráfico.
- Áreas con aparcamiento no formalizado o en superficie abierta, como explanadas o bolsas de estacionamiento vinculadas a equipamientos, recintos feriales o zonas disuasorias.

Los espacios destinados al aparcamiento de vehículos privados en la ciudad de Cáceres se pueden dividir en los siguientes grupos:

- Aparcamientos públicos y disuasorios

- Aparcamiento libre en superficie, dentro del cual existen plazas reguladas por la denominada zona ORA
- Aparcamientos para Personas de Movilidad Reducida (PMR)
- Aparcamientos privados en viviendas. Oferta existente difícil de cuantificar.

1.5.3.2. La oferta en aparcamientos públicos

Aparcamientos subterráneos

Los principales aparcamientos subterráneos en el municipio de Cáceres son los siguientes:

Tabla 43. Aparcamientos subterráneos Cáceres

Parking
Obispo Galarza
Canovas
Centro Comercial Ruta de la Plata
EL PERU
Don Manuel
Parking Cáceres Centro/Primo de Rivera

El aparcamiento público municipal de **Obispo Galarza**, ubicado junto al conjunto histórico de Cáceres, es una infraestructura estratégica para el acceso al centro. Dispone de 450 plazas en 5 plantas, incluyendo plazas PMR y 3 puntos de recarga para vehículos eléctricos. Funciona 24 horas con tarifa de rotación (0,015 €/minuto) y un máximo diario de 13,50 €.



Fig 136. Entrada P. Obispo Galarza. Fuente: Google Maps

El aparcamiento público municipal **El Perú** de Cáceres es un aparcamiento subterráneo de titularidad municipal en régimen de concesión, ubicado en una zona próxima al centro urbano e integrado en el complejo El Perú Wellness. Dispone de alrededor de 375 plazas distribuidas en dos plantas, funciona 24 horas y ofrece tarifas de rotación competitivas (0,017 €/minuto y máximo diario de 9,60 €)



Fig 137. Entradas aparcamiento El Perú. Fuente: Elaboración propia

Los principales aparcamientos subterráneos de carácter privado en Cáceres son Cánovas, Don Manuel, Cáceres Centro/Primo de Rivera y el aparcamiento del Centro Comercial Ruta de la Plata.

El parking de Cánovas se sitúa junto a los jardines del Paseo de Cánovas, en pleno centro urbano, y opera 24 horas. El parking Don Manuel está en calle San Justo, 15, a pocos minutos de la Plaza Mayor y del casco histórico. El parking Cáceres Centro/Primo de Rivera se localiza en Avenida Clara Campoamor, 9, junto a Correos, próximo al Paseo de Cánovas, la zona comercial y la Plaza Mayor.

Por último, el aparcamiento del Centro Comercial Ruta de la Plata, en C/ Londres, 1, es también de carácter privado y ofrece 1.000 plazas de aparcamiento cubierto gratuito.

Principales aparcamientos en Superficie

Aparcamiento disuasorio – Parque del Principe

El aparcamiento situado junto al Parque del Príncipe en Cáceres es un parking en superficie, gratuito y próximo al centro, a unos 15–20 minutos a pie. Actualmente dispone de unas 180 plazas, aunque está prevista o en marcha una ampliación que permitiría alcanzar alrededor de 340 plazas en total. Aunque no está definido oficialmente como aparcamiento disuasorio, en la práctica funciona como tal, ya que permite dejar el coche en la periferia y acceder caminando al centro.

Este aparcamiento cuenta con un punto de recarga para vehículos eléctricos, plazas reservadas para motocicletas y plazas reservadas para personas con movilidad reducida (PMR).





Fig 138. Aparcamiento disuasorio Parque del Príncipe. Fuente: Archivo propio y Google Earth

Aparcamientos entorno San Francisco

En el entorno del complejo San Francisco, cerca del centro de Cáceres, hay dos aparcamientos en superficie que, en conjunto, tienen una capacidad aproximada de entre 200 y 240 plazas. Son espacios abiertos y gratuitos, utilizados principalmente por los usuarios de los equipamientos de la zona, como el hospital o las instalaciones deportivas, aunque también sirven para quienes se desplazan al centro. Por su ubicación y tamaño, pueden funcionar en cierta medida como aparcamientos de borde, pero no están concebidos como disuasorios propiamente dichos ni cuentan con elementos que favorezcan la intermodalidad.



Fig 139. Aparcamiento San Francisco. Fuente: Google Earth

Aparcamiento Fratres

En la zona de Los Fratres, al norte de Cáceres, existe un aparcamiento en superficie con una capacidad aproximada de 196 plazas. Se trata de un estacionamiento abierto y gratuito, situado en el entorno de la calle Grecia y vinculado principalmente a usos deportivos y residenciales de la zona. Debido a su localización periférica respecto al centro urbano, puede desempeñar una función potencial como

aparcamiento de borde, si bien su distancia y la falta de conexión directa con otros modos de transporte limitan su papel como aparcamiento disuasorio efectivo.

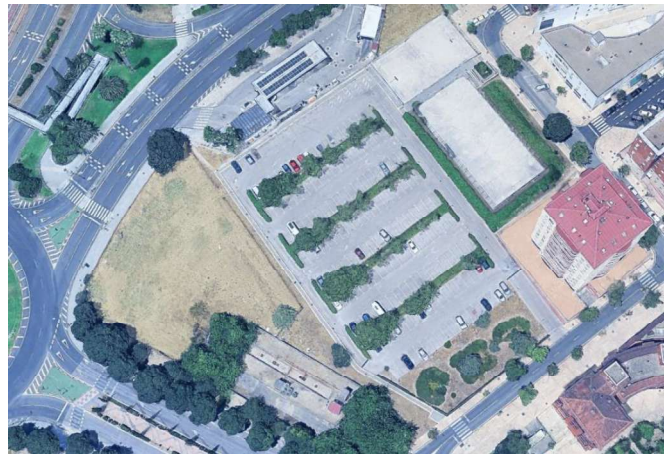


Fig 140. Aparcamiento Fratres. Fuente: Google Earth

La capacidad de los aparcamientos en superficie se ha estimado a partir de la delimitación de sus áreas en cartografía (KML), calculando la superficie de cada uno en metros cuadrados mediante un sistema de referencia métrico.

Aparcamiento Hospital Universitario de Cáceres

El Hospital Universitario de Cáceres dispone actualmente de varias bolsas de aparcamiento en superficie distribuidas en el entorno inmediato del complejo sanitario y organizadas en función de los distintos accesos al edificio. La principal área de estacionamiento se localiza frente al acceso principal al hospital, funcionando como aparcamiento general para usuarios, visitantes y personal sanitario. A ella se suma un aparcamiento situado en el sector sur de la parcela, próximo al acceso principal desde la N-521, además de otras bolsas de menor tamaño vinculadas específicamente a los accesos de urgencias, oncología y farmacia.

La oferta actual alcanza aproximadamente 900 plazas de aparcamiento, incluyendo plazas adaptadas para personas con movilidad reducida, distribuidas sobre una superficie aproximada de 21.828 m².

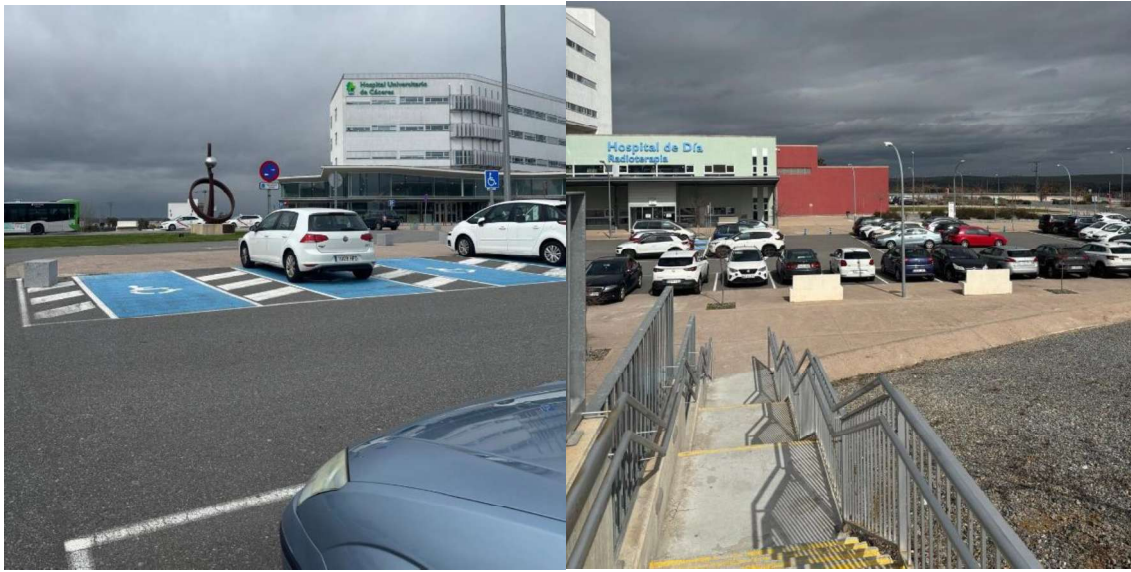


Fig 141. Aparcamientos del Hospital Universitario de Cáceres. Fuente: Archivo propio

La futura ampliación del Hospital Universitario contempla una importante reorganización y ampliación de estas áreas de estacionamiento, en paralelo al crecimiento del complejo sanitario, que pasará de 48.749 m² actuales a un total de 153.607,46 m² construidos.

Aparcamiento Campus Universitario

El Campus Universitario de Cáceres dispone de varias bolsas de aparcamiento en superficie distribuidas entre los distintos edificios docentes y conectadas principalmente a través de la Avenida de la Universidad y los viales internos del campus. La oferta se concentra especialmente en el entorno de la Escuela Politécnica y la Facultad de Derecho, donde se localizan los estacionamientos de mayor capacidad.

El aparcamiento principal de la Escuela Politécnica cuenta con una superficie aproximada de 2.925,6 m² y una capacidad estimada de 117 plazas, complementado por un segundo estacionamiento de 1.193 m² y unas 48 plazas. Por su parte, el aparcamiento de la Facultad de Derecho dispone de 4.175,6 m² y alrededor de 167 plazas. Existen además otras bolsas menores, como el aparcamiento de Valhondo, con unas 22 plazas estimadas.

Se observa que parte de los aparcamientos del entorno universitario presentan un estado de conservación mejorable, con pavimentos deteriorados, presencia de grietas y señalización horizontal parcialmente desgastada. Aunque existen plazas cubiertas mediante marquesinas metálicas, el conjunto evidencia necesidades de mantenimiento y renovación para mejorar la funcionalidad y calidad del espacio de estacionamiento.



Fig 142. Aparcamiento Campus Universitario. Fuente: Archivo propio

La propuesta prevé la creación de un nuevo aparcamiento en el sector norte de la parcela, junto al helipuerto, con capacidad para 744 plazas, así como la ampliación del aparcamiento sur existente, que pasará de 337 a 669 plazas. En conjunto, el complejo alcanzará aproximadamente 1.590 plazas de estacionamiento, incorporando además unas 61 plazas adaptadas y 31 plazas para vehículos eléctricos.

Sobre esta base, se ha aplicado una ratio medio de 25 m² por plaza, que incluye tanto el espacio de estacionamiento como las áreas de circulación y maniobra. Asimismo, se ha considerado un margen de incertidumbre del $\pm 10\%$, para reflejar la variabilidad derivada de la geometría, grado de urbanización y presencia de elementos no útiles en cada aparcamiento.

Tabla 44. Número de plazas estimadas por aparcamiento en superficie. Fuente: Elaboración propia

Parking	Superficie (m ²)	Plazas (25 m ² /plaza)	Margen de error aplicado	Rango inferior (-10%)	Rango superior (+10%)
Parking San Pedro Alcántara	3171,9	127	$\pm 10\%$	114	140
Aparcamiento Hospital Universitario - Solar	1704,1	68	$\pm 10\%$	61	75
Parking Escuela Politécnica	2925,6	117	$\pm 10\%$	105	129
Parking Hospital universitario 5	13385,2	535	$\pm 10\%$	482	589
Aparcamiento recinto ferial 1	84747,3	3390	$\pm 10\%$	3051	3729
Aparcamiento Recinto Ferial 2	136169,3	5447	$\pm 10\%$	4902	5992
Aparcamiento recinto ferial 3	23076,6	923	$\pm 10\%$	831	1015
Parking Hospital Universitario 4	1592,0	64	$\pm 10\%$	58	70
Parking Hospital Universitario 2	1970,8	79	$\pm 10\%$	71	87
Parking Hospital Universitario 3	9197,1	368	$\pm 10\%$	331	405
Parking Hospital Universitario 1	8259,9	330	$\pm 10\%$	297	363
Parking Valhondo	554,7	22	$\pm 10\%$	20	24

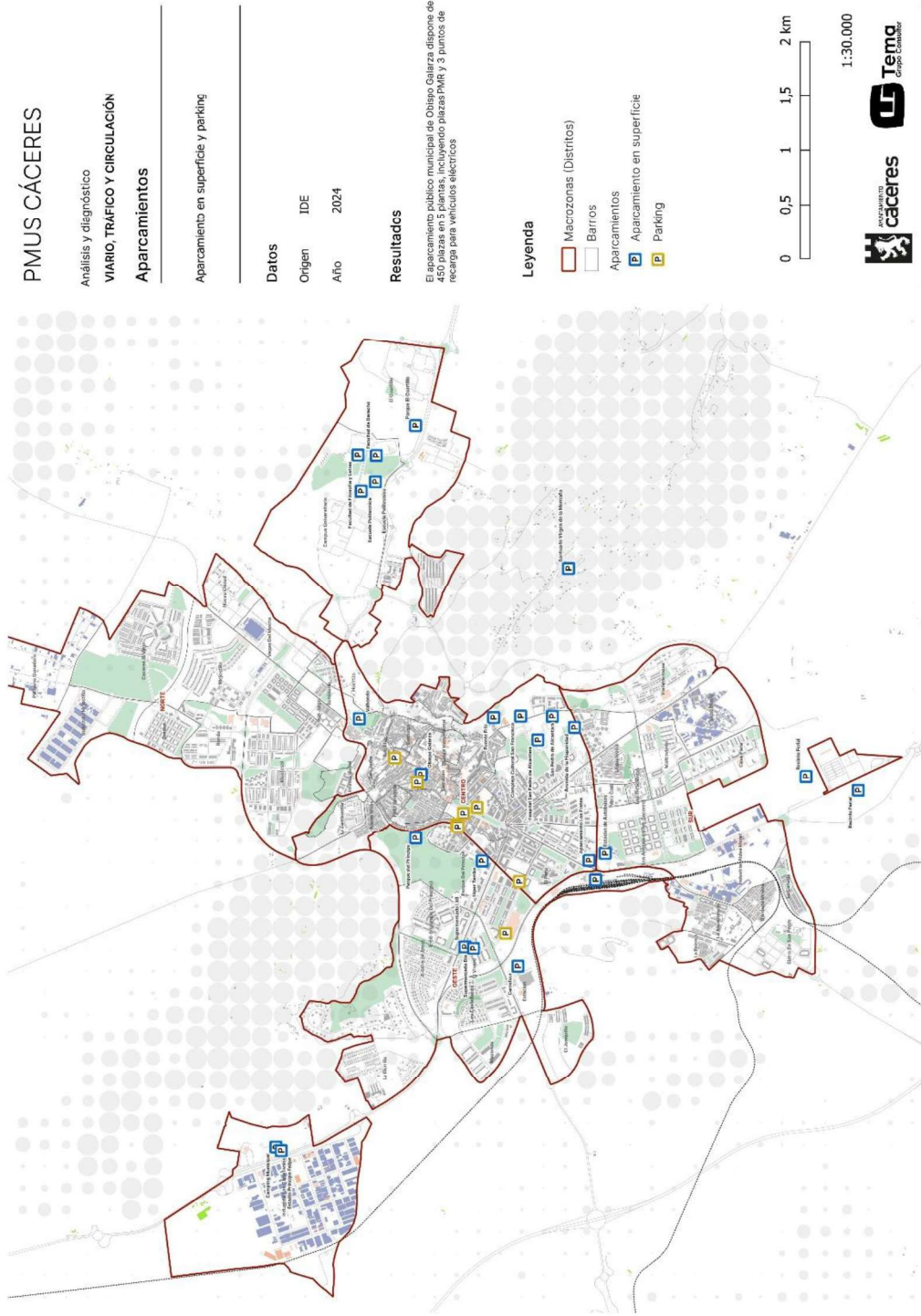
Prking Lidl	1753,4	70	±10%	63	77
Aparcamiento Carrefour	22004,2	880	±10%	792	968
Parking Día	1144,1	46	±10%	41	51
Parking Estadio	4918,1	197	±10%	177	217
Aparcamiento Hiper Tambo	765,6	31	±10%	28	34
Parking Av. de la Hispanidad	2749,7	110	±10%	99	121
Parking Fuente Fría	1497,7	60	±10%	54	66
Parking Hospital San Pedro Alcántara	7610,3	304	±10%	274	334
Parking estación de autobuses	3531,1	141	±10%	127	155
Parking los Frates	4564,5	183	±10%	165	201
Parking Estación de Trenes	2766,6	111	±10%	100	122
Parking Parque de Principe	15223,0	609	±10%	548	670
Parking San Francisco	3786,6	151	±10%	136	166
Parking Camping	329,9	13	±10%	12	14
Parking Escuela Politécnica 2	1193,0	48	±10%	43	53
Parking Facultad de derecho	4175,6	167	±10%	150	184
TOTAL	364767,9	14591	±10%	13132	16050

La estimación realizada permite hacerse una idea de la oferta de aparcamiento en superficie del municipio, que se sitúa en torno a 14.600 plazas, con un rango aproximado entre 13.100 y 16.000 plazas.

En general, se observa que buena parte de las plazas se concentran en grandes bolsas de estacionamiento, como los recintos feriales o los aparcamientos disuasorios, mientras que el resto se reparte en aparcamientos de menor tamaño asociados a equipamientos y a distintos usos urbanos.

En la siguiente figura se puede observar la totalidad de aparcamientos del ámbito de estudio:

Fig 143. Parkings en superficie de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

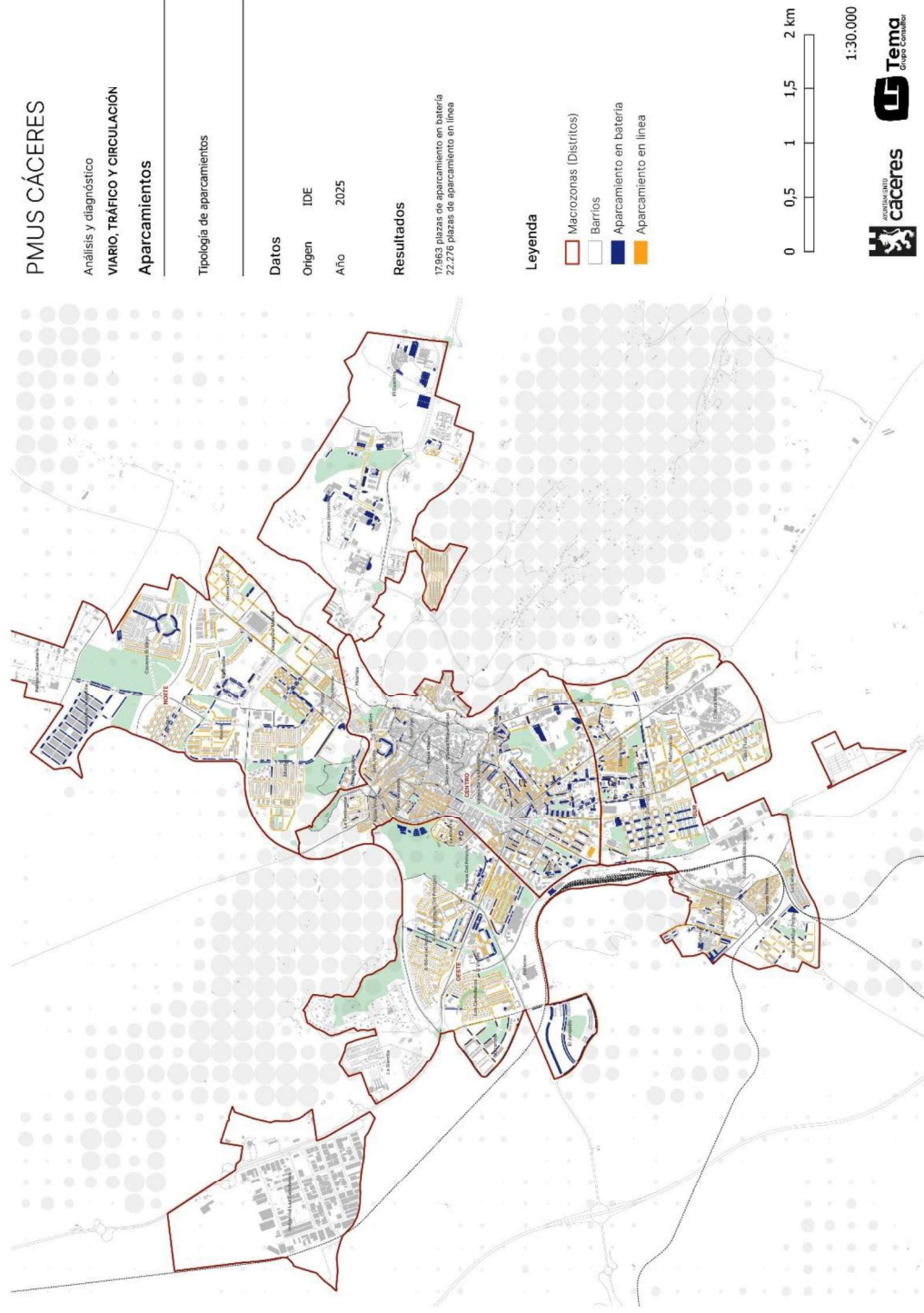


1.5.3.3. **Aparcamiento en el viario**

El siguiente plano muestra la distribución del aparcamiento en superficie en el viario urbano, diferenciando entre plazas en batería (azul) y en línea (amarillo), dentro de los distintos barrios y distritos.

Según los datos, existen aproximadamente 17.930 plazas en batería y 22.270 en línea, predominando este último tipo en la ciudad.

Fig 144. Distribución del aparcamiento por tipo. Fuente: Elaboración propia



Con el objetivo de analizar el funcionamiento del aparcamiento en superficie en Cáceres, se ha realizado un trabajo de campo basado en la observación directa en distintos puntos representativos del municipio.

La toma de datos se ha llevado a cabo en tres franjas horarias (mañana, mediodía y tarde), registrando para cada localización el número de plazas libres, los vehículos estacionados de forma irregular y diversas incidencias asociadas (doble fila, ocupación de aceras, vados, entre otras).

Este análisis permite evaluar tanto el grado de ocupación como las principales disfunciones en el uso del espacio público, constituyendo una base para el diagnóstico del sistema de estacionamiento en la ciudad.

Las zonas y calles que se han estudiado son las que aparecen en el siguiente esquema:

- Virgen de Guadalupe
- Rodríguez de Ledesma
- Viena
- Viena
- Lisboa
- Santa Teresa de Jesús
- Doctor Fleming
- Niza
- Mónaco
- Venecia
- Abilio Rodríguez Rosillo
- Abilio Rodríguez Rosillo pistas
- Botánico Ruiz Mateos
- San Juan de Dios
- Plaza Bruselas
- Plaza de Gante/ Nápoles
- Reval
- José Luis Cotallo

- Argentina
- Rafael García Plata de Osma
- Rafael García Plata de Osma
- Antonio Floriano Cumbreño
- Antonio Floriano Cumbreño zona instituto
- Virgen de Guadalupe
- Dionisio Acedo
- Juan XXIII
- Lima
- Arequipa
- Sanguino Michel
- Eladio Mozas
- Almirante Solano Bote

Zona 1



Zona 2





- Ocupación por turnos y zona (mañana, medio día, tarde y noche)

El análisis, basado en el promedio de plazas libres por zona y franja horaria, muestra una disminución progresiva de la disponibilidad a lo largo del día, pasando de 2,45 plazas libres por la mañana a 1,38 al mediodía y 1,10 por la tarde, lo que refleja un aumento de la presión de aparcamiento.

Por zonas, la Zona 1 (ámbito central) presenta una disponibilidad muy reducida en todos los turnos (en torno a 1 plaza libre o menos), lo que indica una situación de saturación estructural. La Zona 2 muestra valores intermedios, aunque con una caída significativa en horario de tarde (0,38 plazas libres), mientras que la Zona 3 dispone de mayor número de plazas libres, especialmente por la mañana, reduciéndose posteriormente, pero manteniendo mejores niveles.

En conjunto, los datos evidencian un desequilibrio en la disponibilidad de plazas libres, con mayor presión en las zonas centrales y en horario de tarde.

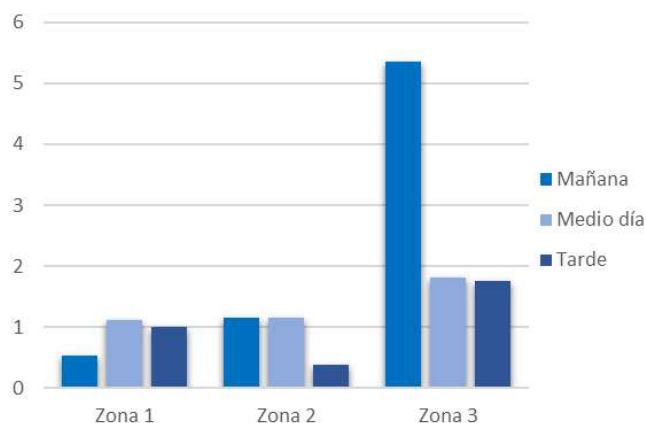


Fig 145. Promedio de plazas libres por zona: Fuente: Elaboración propia

A partir de los datos recogidos, se ha hecho un análisis centrado en aquellos puntos donde se registran más de 8 plazas libres, con el objetivo de identificar situaciones concretas de baja ocupación.

En horario de mañana, estos casos se dan en algunas calles puntuales, sobre todo en la Zona 3, donde aparecen valores relativamente altos de plazas libres, como en Paraguay (18 plazas), Ecuador (14) o Bolivia (13), entre otras. En cualquier caso, es importante tener en cuenta que se trata de tramos muy concretos y no del comportamiento general de toda la zona, ya que dentro de la misma existen otras calles con niveles de ocupación distintos.

También en la Zona 1 se detecta algún caso similar, como en Rodríguez de Ledesma, donde en ese momento se observa que aproximadamente el 90% de las plazas están libres.

En horario de mediodía, aunque siguen apareciendo algunos valores elevados, por ejemplo, en Paraguay con 9 plazas libres, en general se aprecia una mayor ocupación respecto a la mañana. En el caso de Rodríguez de Ledesma, por ejemplo, el porcentaje de plazas libres baja hasta aproximadamente el 70%.

En conjunto, estos datos reflejan que existen diferencias bastante marcadas entre calles dentro de una misma zona, con puntos muy concretos donde la ocupación es baja, frente a otros donde la presión de aparcamiento es mayor

- Aparcamiento ilegal

El trabajo de campo realizado ha permitido analizar el comportamiento del aparcamiento ilegal en distintas zonas del municipio, identificando su distribución temporal, tipológica y espacial. Este fenómeno tiene una incidencia directa sobre la seguridad vial, la circulación y la accesibilidad del espacio público, especialmente para peatones.

Desde el punto de vista temporal, se observa un incremento progresivo de las infracciones a lo largo del día. Del total registrado, el 18% se produce en horario de mañana, el 34% a mediodía y el 48% en horario de tarde, lo que evidencia una mayor presión de estacionamiento en las horas de mayor actividad.

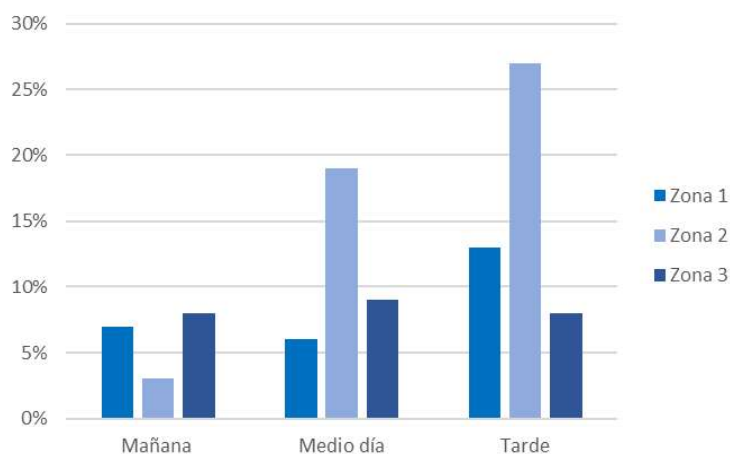


Fig 146. Aparcamiento ilegal por zona. Fuente: Elaboración propia

A nivel espacial, la Zona 2 concentra la mayor parte de las incidencias (49%), especialmente en mediodía y tarde, mientras que la Zona 1 (26%) y la Zona 3 (25%) presentan valores más contenidos. Esto confirma que el aparcamiento ilegal se concentra en ámbitos concretos y no de forma homogénea.

En cuanto a la tipología, predominan claramente la doble fila (49,3%) y la ocupación de aceras (39,7%), que en conjunto suponen cerca del 90% de las infracciones. El resto de los casos, como vados, fuera de plaza o plazas PMR, tienen una presencia mucho menor.

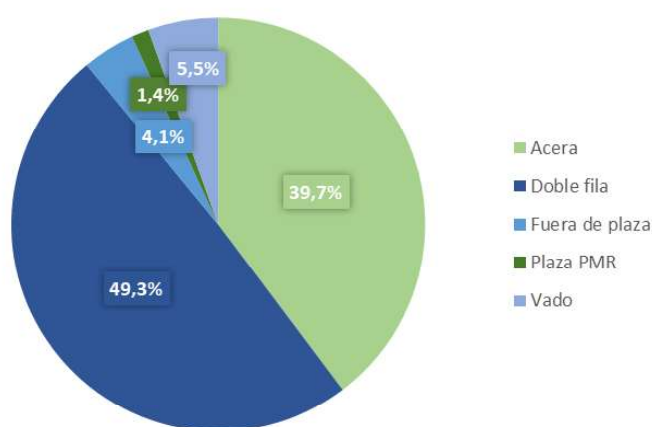


Fig 147. Distribución de aparcamiento ilegal por tipología. Fuente: Elaboración propia

Dentro de la doble fila, destacan especialmente algunas calles donde la incidencia es significativamente mayor. Es el caso de Argentina, con 10 vehículos en situación irregular, así como Antonio Floriano Cumbreño (zona instituto) y Virgen de Guadalupe, ambas con 7 casos, configurándose como los principales puntos de conflicto. En un segundo nivel aparecen calles como Dionisio Acedo o Rafael García Plata de Osma (zona parque), con valores más moderados.

En cuanto a la ocupación de aceras, también se identifican localizaciones concretas con mayor recurrencia. Destaca el tramo entre Venezuela y Guatemala, con 6 casos, seguido de Abilio Rodríguez Rosillo y la calle Venezuela, con 4 casos cada una, además de otros puntos como Plaza Bruselas o Almirante Solano Bote, con valores intermedios.

En conjunto, el análisis del estacionamiento evidencia una alta presión de aparcamiento que aumenta a lo largo del día, reduciéndose progresivamente el número de plazas libres. Esta situación no es homogénea, sino que varía entre zonas y, sobre todo, entre calles concretas, donde se combinan tramos con elevada ocupación con otros donde existe mayor disponibilidad puntual.

El aparcamiento ilegal aparece como una consecuencia directa de esta presión, incrementándose en los periodos de mayor actividad y concentrándose en determinadas zonas y localizaciones específicas. Destacan especialmente la doble fila y la ocupación de aceras, lo que tiene un impacto claro sobre la circulación y el uso del espacio público.

En conjunto, los resultados reflejan problemas localizados tanto de saturación como de gestión del estacionamiento, que requieren medidas específicas adaptadas a cada zona y a las dinámicas reales detectadas en el trabajo de campo.

1.5.3.4. Aparcamiento regulado. Zona ORA

En el centro de la ciudad se establecen dos zonas de restricción de estacionamiento:

La Zona A (naranja y amarillo), donde el aparcamiento está reservado exclusivamente para **residentes y, de forma excepcional, para usuarios vinculados a actividades o instituciones locales**. Esta zona coincide con el centro histórico, caracterizado por su valor patrimonial, su uso principalmente peatonal y la presencia de calles estrechas y pavimento tradicional, con una escasez de plazas de aparcamiento y viviendas sin garaje.

- La Subzona A1 (naranja) comprende el recinto intramuros del centro histórico de Cáceres y su entorno inmediato, incluyendo la Plaza Mayor, Gran Vía, General Ezponda, Plaza de la Concepción, Caleros, Tenerías, Donoso Cortés, Roso de Luna y Plaza de Piñuelas.

En esta área, la circulación y el estacionamiento están reservados exclusivamente a residentes y vehículos autorizados, conforme al Reglamento de control de accesos al centro histórico, con el objetivo de proteger el patrimonio urbano, mejorar las condiciones ambientales y turísticas, aumentar la seguridad de residentes y visitantes, y garantizar la accesibilidad a servicios públicos y actividades locales.

- La Subzona A2 (amarillo) corresponde al área de los primeros ensanches del centro histórico. En ella, la circulación es libre, pero el estacionamiento sin límite temporal está reservado a residentes. Los vehículos autorizados podrán aparcar de forma temporal (hasta dos horas) con permiso específico.

La Zona B (Azul), situado en el centro real de la ciudad donde el estacionamiento es **libre para residentes y limitado a un máximo de dos horas para el resto de los usuarios**, mediante control con expendedores de tiques. El servicio de control de estacionamiento (Zona B) opera de lunes a viernes, de 10:00 a 14:00 h y de 17:00 a 20:00 h. Las zonas de carga y descarga funcionan de lunes a viernes de 7:00 a 12:00 y de 16:00 a 18:00 h, y los sábados de 7:00 a 12:00 h; fuera de esos horarios pueden destinarse a aparcamiento controlado. Estos horarios podrán modificarse por Resolución de Alcaldía.

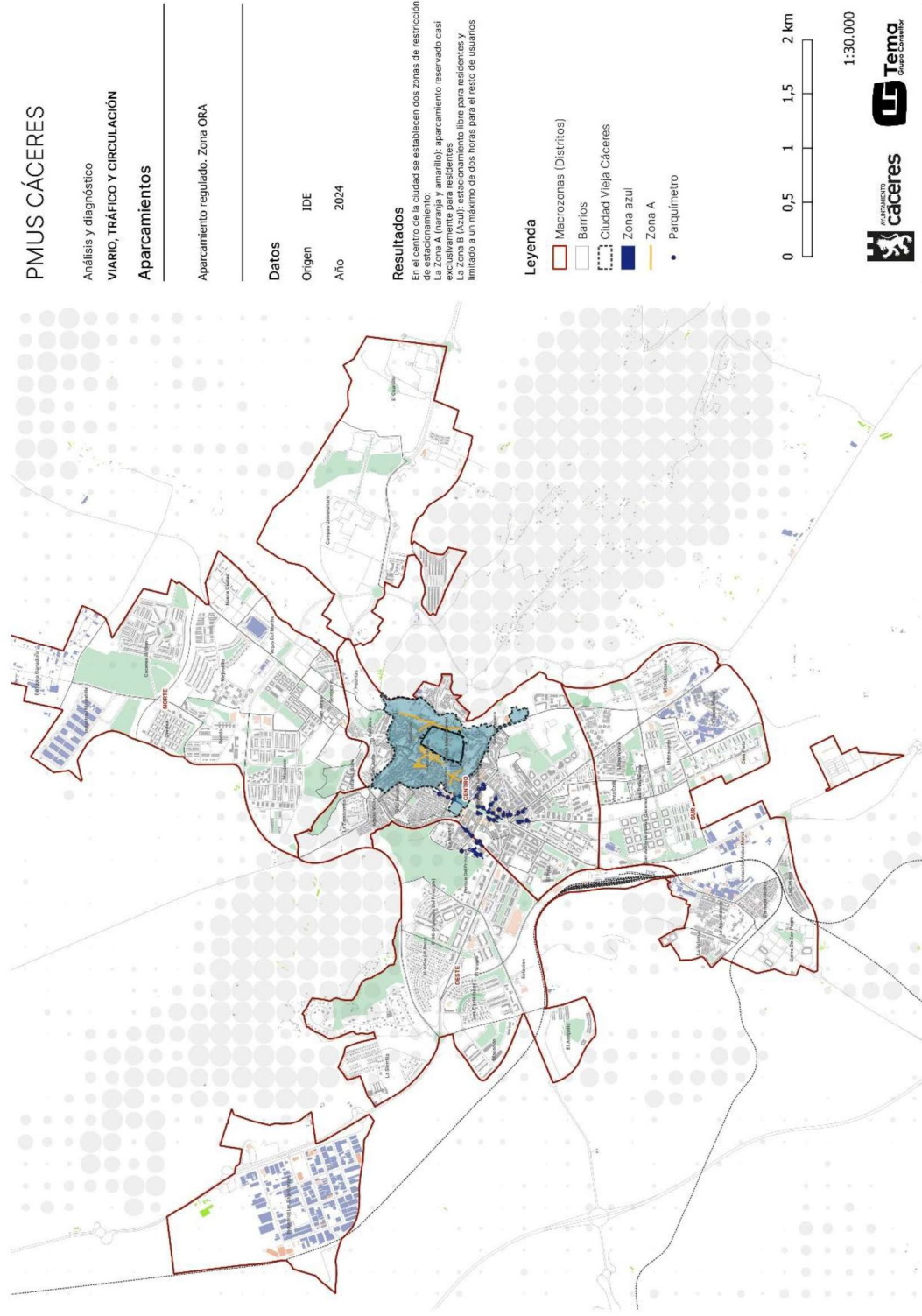
Según los últimos datos publicados por el Ayuntamiento de Cáceres a lo largo de la zona azul del municipio podemos encontrar 2.070 plazas y 69 de carga y descarga. Las tarifas son las siguientes:

Tabla 45. Tabla de tarifas Zona Azul Fuente: Elaboración propia

Minutos	Tarifa
30 minutos (mínimo)	0,30 €
50 minutos	0,50 €
60 minutos	0,60 €
90 minutos	0,90 €
100 minutos	1,00 €

120 minutos	1,20 €
-------------	--------

Fig 148. Zonas ORA. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres



1.5.3.5. **Aparcamiento reservado para Personas de Movilidad Reducida (PMR)**

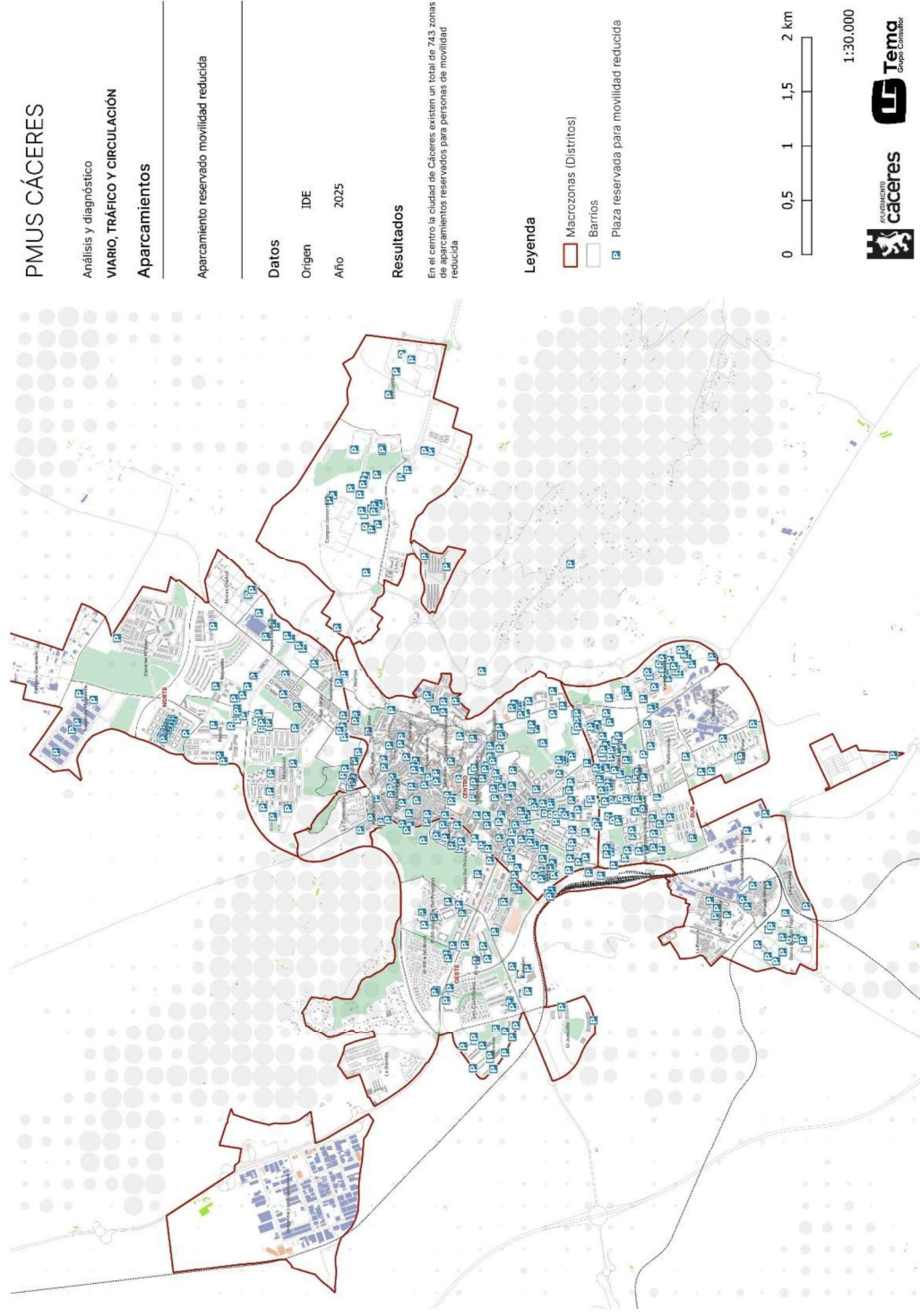
En el municipio de Cáceres existe un total de 743 plazas de aparcamientos reservadas para personas de movilidad reducida repartidas en 4 macrozonas con el siguiente reparto por macrozonas:

Tabla 46. Plazas PMR. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres

Localización	N.º de barrios	N.º de plazas	Reparto
Centro	27	217	29,28%
Norte	15	201	27,13%
Sur	14	186	25,10%
Oeste	10	137	18,49%
Total	66	741	100.0%

En la siguiente figura se pueden observar la localización de las zonas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

Fig 149. Plazas Reservadas para Personal con Movilidad Reducida. Fuente: Elaboración Propia



1.5.3.6. Puntos de recarga de vehículos eléctricos

A partir de la información recogida en la web Electyromaps, donde se encuentran los puntos de recarga para vehículo eléctrico de uso público se han contabilizan 38 puntos de recarga para vehículos eléctricos, distribuidos tal y como se recogen en la siguiente tabla y la figura contigua.

Tabla 47. Puntos de recarga para vehículos eléctricos de uso público.

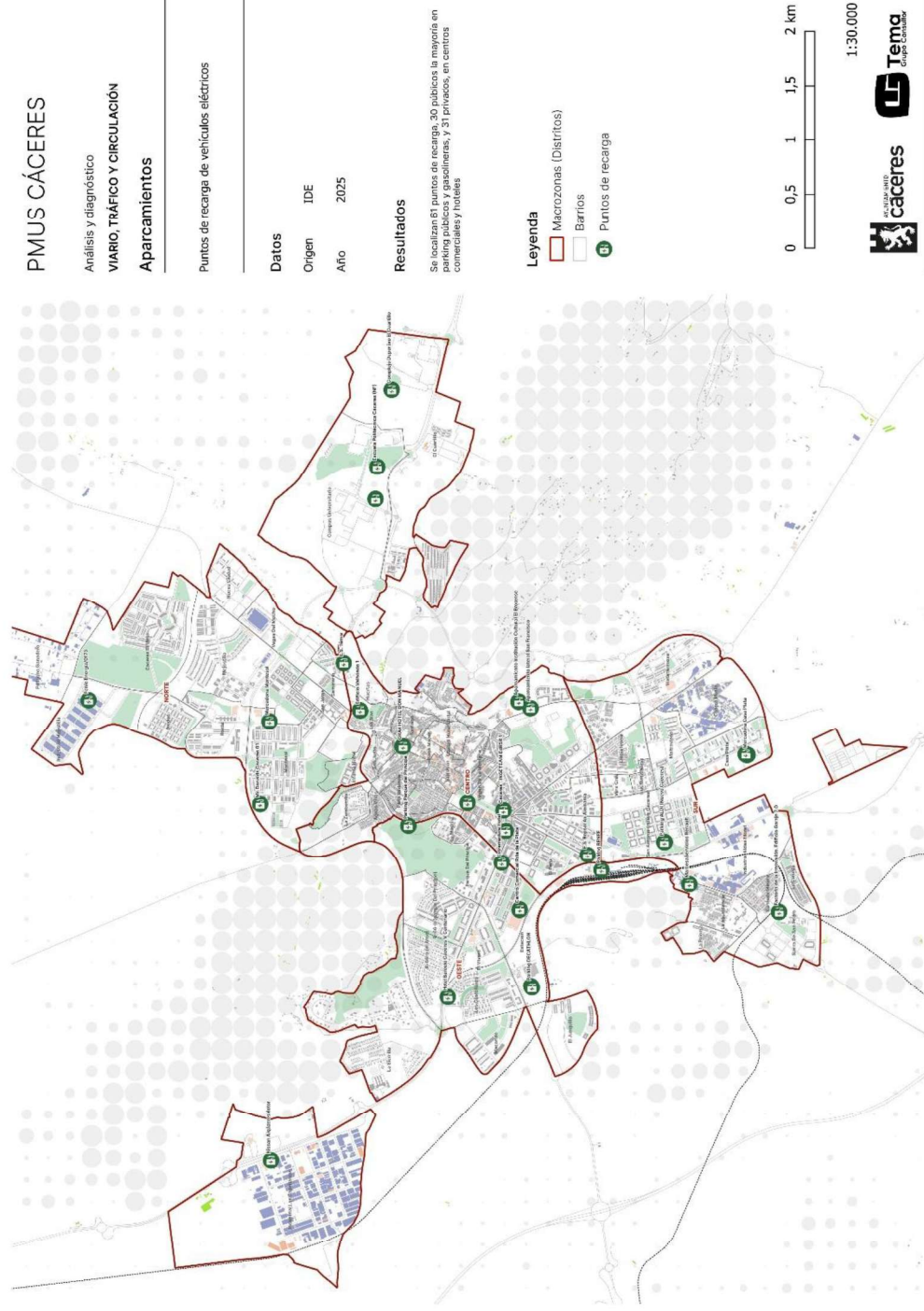
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Electromaps

Nº	Localización	Dirección
1	Edificio Embarcadero	Calle Santa Cristina, 1,
2	Mercadona Torre Floripes Cáceres	C. Torre de Floripes, s/n,
3	Marcesa Servicios Renault	AV. Badajoz, 3,
4	TotalEnergies - ES Petrocar Cáceres	Ctra. Miajadas, 1-A Sur
5	Parque Comercial Maltravieso	Avenida de Maltravieso, S/N
6	Estación de tren de Cáceres – No operativo	RENFE, 10195
7	ES Repsol Av Alemania	AV. de Alemania, 47,
8	Estacionamiento Complejo Cultural San Francisco	Ronda de San Francisco, s/n
9	Mercado de Abastosn - No operativo	Calle Álvaro López Núñez, 9
10	INGETeam EdRSR - No operativo	Calle Dr. Marañón, 1,
11	Aparcamiento Cánovas CC – No operativo	Avenida de España, 16,
12	APK2 Cáceres Centro	Avenida Clara Campoamor 9
13	Hotel Extremadura	Avenida Virgen de Guadalupe, 28
14	CC RUTA DE LA PLATA	C. Londres, 1
15	CC RUTA DE LA PLATA	C. Londres, 1
16	CC RUTA DE LA PLATA	C. Londres, 1
17	CC RUTA DE LA PLATA	C. Londres, 35
18	CARREFOUR CÁCERES	AV. de las Arenas, 1
19	CARREFOUR CÁCERES – No operativo	AV. de las Arenas, 1
20	Centro comercial Vía Cáceres	Carretera Valencia de Alcántara, 13
21	Decathlon Cáceres	Carretera Valencia de Alcántara, 13
22	Centro Comercial El Farallón	Av. Ruta de la Plata, 46,
23	C. Manuel Pacheco	C. Manuel Pacheco, 4
24	C. Manuel Pacheco	C. Manuel Pacheco, 4
25	EXE Agora Cáceres - 301	C. Parras, 25
26	Obispo Galarza	Plaza Obispo Galarza
27	GRAN HOTEL DON MANUEL	C. San Justo, 18
28	Edificio Valhondo 1	AV. de la Universidad, 2
29	Edificio Valhondo 1 – No operativo	AV. de la Universidad, 2
30	Edificio Valhondo 1 – No operativo	AV. de la Universidad, 2
31	ES Temis	AV. de la Universidad, 12
32	Mercadona Montesol	Avenida Pozo de la Nieve, s/n
33	5 - Tipo 2 - ACCIONA	Calle Emilio Cardenal Hernández s/n,
34	Q8 Gasolinera Mejostilla - Ronda Norte	C. los Halcones, 1, Norte
35	McDonald's Cáceres 01	C. los Halcones, 1, Norte
36	Nissan Cáceres	C. Hilanderas, 21
37	PCTEX Cáceres	Parque Científico y Tecnológico
38	El Cuartillo - Diputación CC	Calle Trujillo, 17, Norte
39	Mercadona Las Arenas	Urbanización Arenas

Se observa que la mayoría de los puntos de recarga se encuentran en parking públicos y gasolineras fuera de la calzada. Además, se ha comprobado en la web que no todos se encuentran en funcionamiento.

Fig 150.

Puntos de recarga de vehículo eléctrico. Fuente: Electromaps



1.5.3.7. Demanda de aparcamiento

En el marco del análisis del sistema de movilidad urbana de Cáceres, se ha desarrollado un estudio específico sobre la demanda de aparcamiento, evaluada a partir de los niveles de ocupación observados en distintos aparcamientos urbanos, concretamente en los aparcamientos del Hospital y de Cánovas.

Este análisis resulta fundamental para comprender el papel del estacionamiento en la dinámica de movilidad de la ciudad, ya que influye directamente en la accesibilidad, la congestión y el reparto modal.

A partir de datos obtenidos mediante trabajo de campo, se analiza el grado de utilización de estos aparcamientos, permitiendo identificar patrones de uso, posibles situaciones de saturación o infrautilización, así como oportunidades de mejora en su gestión.

Aparcamiento Cánovas



Fig 151. Aparcamiento Cánovas. Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta la distribución de la oferta de plazas del aparcamiento de Cánovas, desglosada por plantas y tipología de uso. En total, el aparcamiento dispone de 260 plazas, de las cuales 145 están destinadas a rotación, lo que supone algo más de la mitad de la oferta.

Se observa una presencia relevante de plazas de uso privado, junto con algunas plazas reservadas y específicas. Esto implica que, pese a su elevada capacidad, una parte importante no está disponible para el uso general, lo que puede afectar a su utilización real.

Tabla 48. Inventario aparcamiento Cánovas. Fuente: Elaboración propia

Planta	Plazas rotación	plazas privadas	Plazas de minusválidos	Plazas reservadas	Plazas moto	Plazas V.E	TOTAL
1	4	34					38
2	33	19	2			6	60
3	35	8			2		45
4	59	6					65
5	14	18		18	2		52
TOTAL	145	85	2	18	4	6	260

Cuando comenzó el inicio de la grabación, a las 7:00h de la mañana la ocupación del aparcamiento era la siguiente:

Tabla 49. Ocupación por plantas Cánovas. Fuente: Elaboración propia

Planta	Ocupación coches	Ocupación Motos
1	10	2
2	16	1
3	6	1
4	16	
5	16	
TOTAL	64	4

El aparcamiento presenta una ocupación inicial del 26%, lo que indica un bajo nivel de utilización en el momento analizado. Asimismo, se observa una distribución desigual de la ocupación entre plantas, con mayor concentración en niveles intermedios, lo que podría estar relacionado con factores de accesibilidad o preferencia de los usuarios.

A partir de los datos obtenidos mediante la cámara instalada en el acceso al aparcamiento, se ha analizado el flujo de vehículos a lo largo de la jornada del 24 de marzo.

En total, se registraron 228 entradas y 230 salidas, lo que refleja un equilibrio en el funcionamiento del aparcamiento. La práctica totalidad del tráfico corresponde a vehículos ligeros, siendo testimonial la presencia de motocicletas y nula la de vehículos pesados.

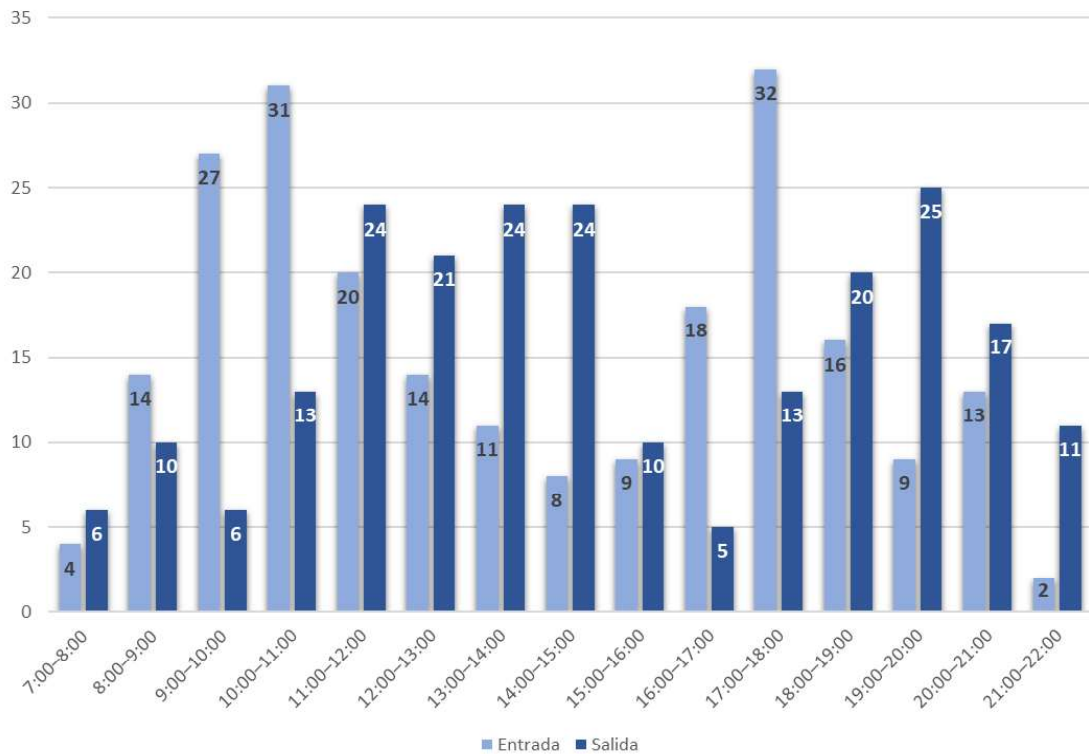


Fig 152. Entradas y salidas Cáceres. Fuente: Elaboración propia

- **Periodo de mañana (7:00–12:00)**

Durante las primeras horas del día se observa un claro predominio de las entradas sobre las salidas, especialmente entre las 9:00 y las 11:00, donde se alcanzan valores máximos de hasta 31 vehículos/hora.

Este comportamiento indica un proceso de llenado progresivo del aparcamiento, asociado al inicio de la actividad diaria (trabajo, gestiones, etc.).

- **Periodo central del día (12:00–16:00)**

A partir de las 12:00, las salidas comienzan a igualar o superar a las entradas, destacando el intervalo 13:00–15:00, donde las salidas alcanzan valores elevados (hasta 24 vehículos/hora).

Esto refleja el inicio del vaciado parcial del aparcamiento, vinculado probablemente a finalización de gestiones o pausas de mediodía.

- **Periodo de tarde (16:00–20:00)**

Se identifica un segundo pico de entradas en el intervalo 17:00–18:00, con un máximo diario de 32 vehículos/hora, lo que indica una nueva fase de ocupación.

Posteriormente, a partir de las 18:00, las salidas vuelven a dominar, alcanzando su máximo en el tramo 19:00–20:00 (25 salidas/hora).

- **Periodo final del día (20:00–22:00)**

En las últimas horas, las salidas superan claramente a las entradas, lo que indica el vaciado progresivo del aparcamiento hasta el final de la jornada.

Aparcamiento del Hospital



Fig 153. Aparcamiento Hospital. Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta la distribución de la oferta de plazas del aparcamiento del Hospital, diferenciando entre tipologías de uso. El aparcamiento dispone de un total de 140 plazas, de las cuales la gran mayoría (130) son plazas normales destinadas al uso general.

Cuenta con un número reducido de plazas específicas, incluyendo plazas para personas con movilidad reducida, plazas reservadas para el Servicio Extremeño de Salud y plazas destinadas a ambulancias.

Tabla 50. Inventario Aparcamiento Hospital. Fuente: Elaboración propia

Aparcamiento Hospital	Total plazas	Plazas normales	Plazas minusválidos	Plazas reservadas servicio extremeño	Plazas ambulancias
Total Plazas	140	130	6	4	14

Cuando comenzó la grabación, a las 7:00 h de la mañana, se contabilizaron un total de 60 plazas ocupadas en el aparcamiento del Hospital.

Teniendo en cuenta una oferta total de 140 plazas, esto supone una ocupación inicial del 43%, lo que indica un nivel de utilización moderado en el inicio de la jornada.

A partir de los datos obtenidos mediante la cámara instalada en el acceso al aparcamiento, se ha analizado el flujo de vehículos a lo largo de la jornada registrada.

En total, se contabilizan 1053 entradas y 1127 salidas, lo que indica un ligero predominio de las salidas sobre las entradas.

La práctica totalidad del tráfico corresponde a vehículos ligeros, siendo testimonial la presencia de motocicletas y nula la de vehículos pesados, por lo que el análisis se centra fundamentalmente en este tipo de vehículos.

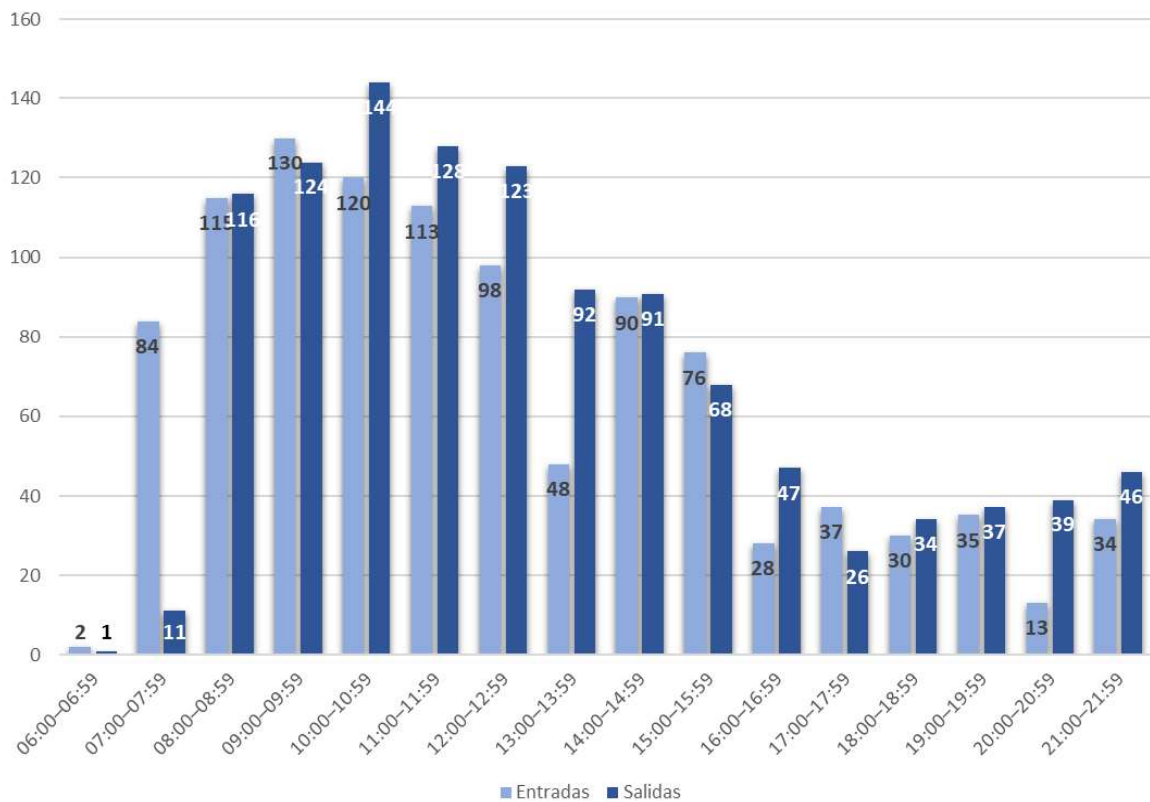


Fig 154. Entradas y salidas Aparcamiento Hospital. Fuente: Elaboración propia

- **Periodo de mañana (6:00–12:00)**

Durante las primeras horas del día se observa un claro predominio de las entradas sobre las salidas, especialmente entre las 8:00 y las 10:00, donde se alcanzan valores máximos de hasta 130 vehículos/hora (9:00–10:00).

Este comportamiento refleja un llenado progresivo del aparcamiento, asociado al inicio de la actividad diaria (laboral, gestiones, etc.). A partir de las 10:00–11:00, aunque las entradas siguen siendo elevadas, las salidas comienzan a incrementarse significativamente.

- **Periodo central del día (12:00–16:00)**

A partir de las 12:00, las salidas superan de forma clara a las entradas, destacando el intervalo 13:00–14:00, donde las salidas alcanzan valores elevados (92 vehículos/hora) frente a entradas mucho menores (48 vehículos/hora).

Esto indica el inicio del vaciado del aparcamiento, probablemente asociado a la finalización de actividades de mañana o a movimientos de mediodía. Esta tendencia se mantiene, aunque más equilibrada, hasta las 15:00–16:00.

- **Periodo de tarde (16:00–20:00)**

Durante la tarde se observa un comportamiento más variable. Entre 16:00 y 17:00 predominan las salidas (47 vs 28 vehículos/hora), indicando continuación del vaciado.

Posteriormente, entre 17:00 y 18:00, se produce un ligero repunte de entradas, aunque sin alcanzar los niveles de la mañana. A partir de las 18:00, las salidas vuelven a superar ligeramente a las entradas, manteniendo un flujo relativamente equilibrado, pero con tendencia al descenso de la ocupación.

- **Periodo final del día (20:00–22:00)**

En las últimas horas, las salidas superan claramente a las entradas, especialmente entre 20:00 y 21:00 (39 salidas frente a 13 entradas).

Este comportamiento indica el vaciado progresivo del aparcamiento, que continúa hasta el cierre de la jornada, con un último repunte de salidas en el tramo 21:00–22:00.

1.5.3.8. Rotaciones de matrícula

El objetivo es obtener un diagrama de ocupación horaria y un índice de rotación, así como determinar la duración de los estacionamientos tanto legales como ilegales.

Las rotaciones en viario consisten en recorrer tramos de viario realizando anotación de matrículas de los vehículos que se encuentran aparcados en dicho viario en el tiempo fijado para cada vuelta. Además, se debe recoger de manera complementaria información sobre legalidad o ilegalidad de los estacionamientos. Para la determinación de legalidad e ilegalidad se toma nota de las diferentes tipologías de plaza: carga y descarga, vados, zona ORA, plazas especiales, etc., así como el horario al que aplica. La anotación de matrículas se realizó durante un periodo de 15 horas, comprendido de 8:00 a 23:00 horas, en subperiodos de 30 minutos.

Este trabajo se realizó los días 25 y 25 de marzo de 2026.

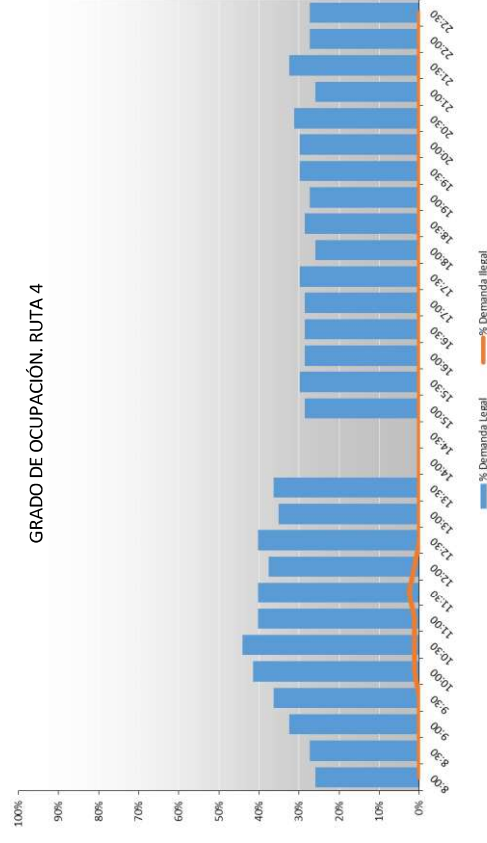
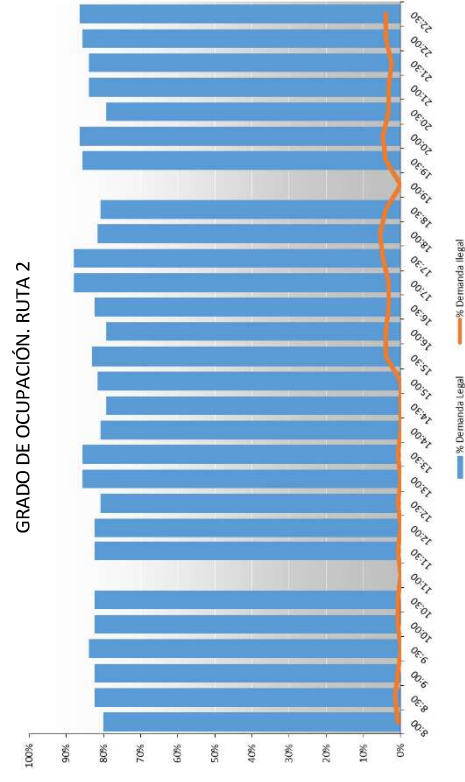
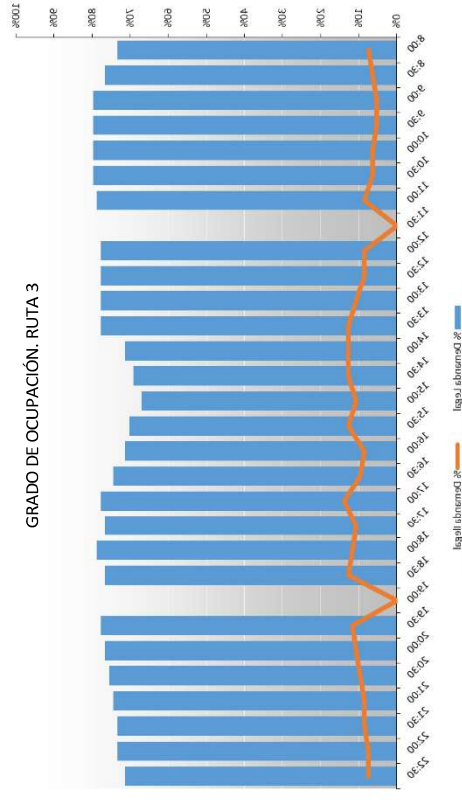
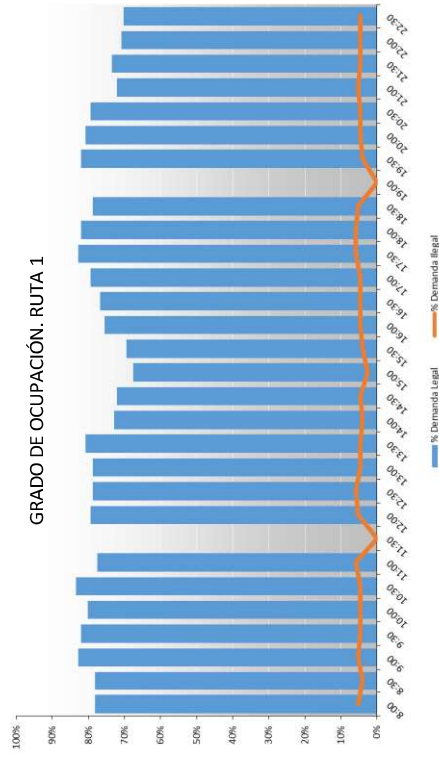
Gado de Ocupación

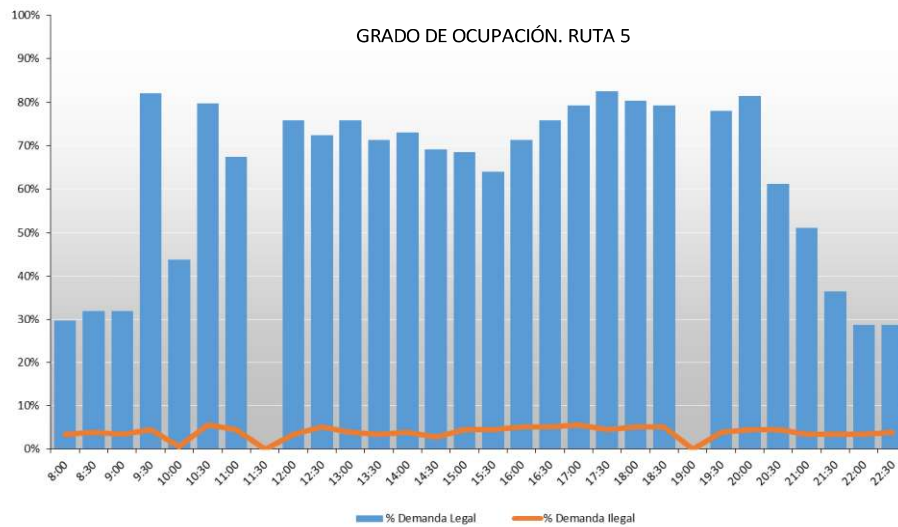
El grado de ocupación varía a lo largo del día en los diferentes itinerarios investigados. A continuación, se recogen las principales conclusiones para cada ruta. Cabe señalar que cuando se habla de ocupación se hace referencia principalmente a la demanda de aparcamientos legal.

Tabla 51. Observaciones por tramo. Fuente: Elaboración propia

Ruta	Localización	Ocupación
1	Comprende la Avenida virgen de la montaña en ambas direcciones	La ocupación se mantiene bastante estable entre el 80–85% durante el día, con una ligera bajada a mediodía ($\approx 75\%$) y un repunte por la tarde. Al final del día vuelve a descender ligeramente. La ocupación ilegal es baja en todo momento, generalmente por debajo del 3–4%.
2	Comprende la Avenida de Hernán Cortés desde el número 9 hasta el 36	La ocupación se mantiene elevada y bastante uniforme durante todo el periodo, situándose en torno al 85–90%, con ligeras oscilaciones. Se observa un pequeño descenso en algunos momentos intermedios, pero en general predomina una alta ocupación sostenida, con picos cercanos al 90%. En cuanto a la ocupación ilegal, esta es prácticamente residual durante gran parte del tiempo, aunque aumenta ligeramente en la parte central del periodo, alcanzando valores próximos al 5%. Posteriormente, desciende de nuevo, manteniéndose en niveles bajos
3	Avenida Antonio Hurtado desde el número 17 al 36	La ocupación se sitúa en niveles medios-altos, generalmente entre el 75–85%, con un ligero descenso en la parte central del periodo y posterior recuperación hacia valores cercanos al 85%. Al final del día vuelve a descender ligeramente. La ocupación ilegal presenta mayor variabilidad que en los casos anteriores, con valores generalmente entre el 3–6% y algunos picos puntuales cercanos al 7%, especialmente en la parte central del periodo, aunque con descensos ocasionales.
4	Avenida de Extremadura desde el número 2 hasta el 7	La ocupación se mantiene en niveles moderados, generalmente entre el 55–70%, con un aumento progresivo en las primeras horas hasta alcanzar sus valores máximos cercanos al 70%. Posteriormente, desciende ligeramente y se estabiliza en torno al 60–65% durante el resto del periodo, con pequeñas oscilaciones. La ocupación ilegal es prácticamente nula durante todo el día, con valores cercanos al 0% y únicamente algún leve repunte puntual.
5	Calle Londres desde el número 4 hasta el 35	La ocupación presenta una alta variabilidad a lo largo del periodo, con valores bajos en las primeras horas (en torno al 40–45%), seguidos de un rápido incremento hasta niveles cercanos al 80–85%. Posteriormente, se mantiene en valores elevados con ligeras oscilaciones, alcanzando algunos picos próximos al 85%. En el tramo final del día se observa un descenso acusado de la ocupación, cayendo progresivamente hasta situarse nuevamente en niveles bajos, cercanos al 40%.

		La ocupación ilegal se mantiene en niveles reducidos durante todo el periodo, generalmente por debajo del 5%, con pequeñas fluctuaciones y algún descenso puntual hasta valores prácticamente nulos.
--	--	--





Duración media de estacionamiento

La duración media de estacionamiento legal varía según la ruta. Las mayores estancias se registran en las rutas 3 (6 horas y 26 minutos) y 2 (6 horas y 7 minutos), donde además predomina claramente el estacionamiento de más de 2 horas (68,2% y 60,9%, respectivamente).

En un nivel intermedio se sitúa la ruta 1, con una duración media de 3 horas y 49 minutos y una distribución más equilibrada, aunque con ligera mayoría de estancias inferiores a 2 horas (57,2%).

Por otro lado, las menores duraciones se observan en las rutas 4 (3 horas y 42 minutos) y 5 (3 horas y 6 minutos), donde predominan los estacionamientos de corta duración, con porcentajes superiores al 60% de estancias de hasta 2 horas (65,7% y 64,7%, respectivamente).

Tabla 52. Duración media de estacionamientos legales. Fuente: Elaboración propia

RUTA	Tiempo	Hasta 2 horas	Más de 2 horas	Total	Hasta 2 horas	Más de 2 horas
1	3:49	298	223	521	57,2%	42,8%
2	6:07	110	171	281	39,1%	60,9%
3	6:26	56	120	176	31,8%	68,2%
4	3:42	69	36	105	65,7%	34,3%
5	3:06	387	211	598	64,7%	35,3%

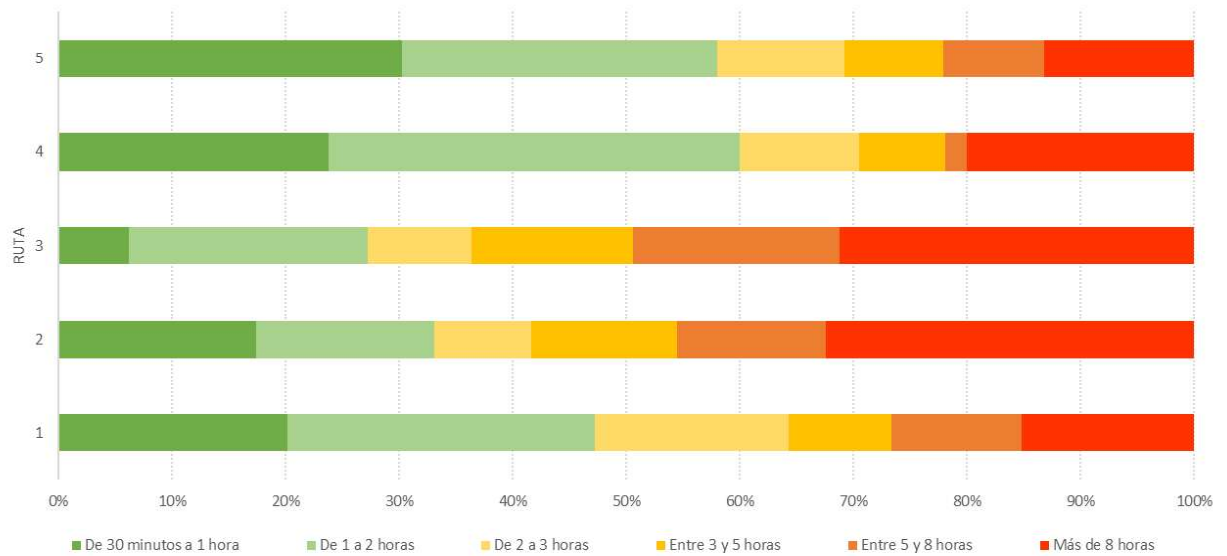


Fig 155. Duración media de estacionamientos legales

En los aparcamientos ilegales se observa un tiempo medio inferior al de los legales, situándose en torno a las 2 horas. Solo en las rutas 1 y 3 se superan ligeramente, mientras que en el resto (especialmente la 4) los tiempos son más bajos. En comparación con el estacionamiento legal, donde se alcanzan medias mucho mayores, el uso ilegal es más puntual.

Tabla 53. Duración media de estacionamientos Ilegales. Fuente: Elaboración propia

RUTA	Tiempo Medio
1	2:10
2	1:41
3	2:21
4	1:00
5	1:60

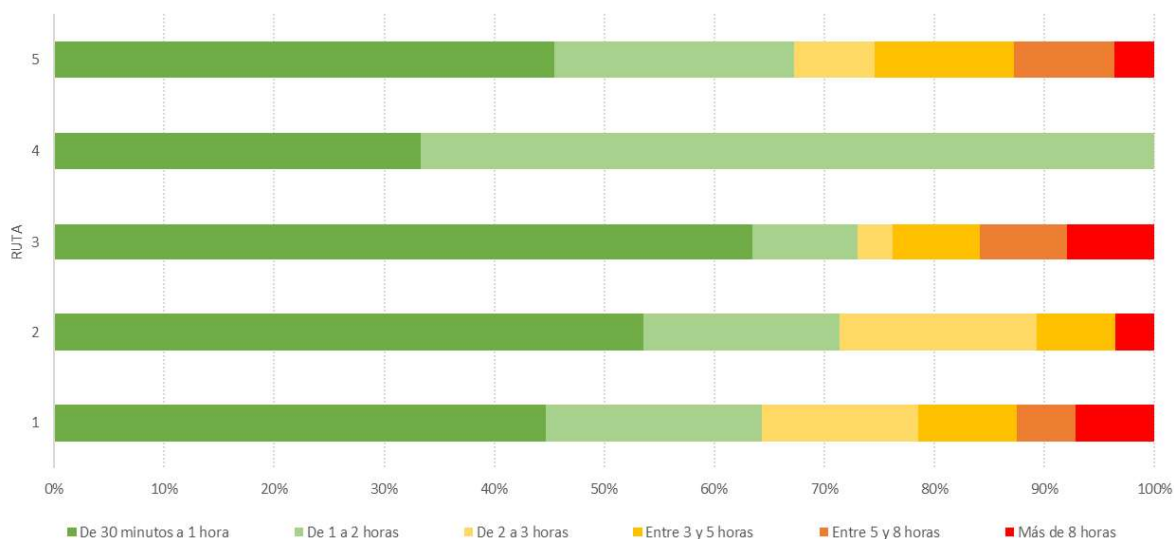


Fig 156. Duración media de estacionamientos legales

1.6. Movilidad peatonal

1.6.1. Caracterización de la infraestructura

1.6.1.1. Análisis del viario

1.6.1.1.1 Orografía

La ciudad de Cáceres se desarrolla sobre un relieve ligeramente elevado que domina la penillanura circundante, configurando un asentamiento histórico situado en una posición estratégica respecto al territorio. El núcleo original se localiza sobre una colina, donde se asienta la Ciudad Monumental, cuyo crecimiento estuvo condicionado durante siglos por la topografía y por la presencia de vaguadas y arroyos que limitaban su expansión natural.

El crecimiento urbano posterior se produce principalmente hacia el sur y el oeste, donde el terreno presenta pendientes más suaves y condiciones más favorables para la expansión urbana. Los ensanches modernos se desarrollan sobre áreas relativamente llanas, permitiendo la consolidación de nuevos barrios residenciales y la implantación de infraestructuras viarias de mayor capacidad. Ejes como la avenida de Alemania, la avenida Ruta de la Plata o la avenida Virgen de la Montaña estructuran el crecimiento urbano y articulan la conexión entre el casco histórico y las zonas de expansión contemporánea.

En estas áreas se localizan barrios como Moctezuma, Nuevo Cáceres, Mejostilla o Los Fratres, que concentran una parte significativa de la población y presentan una trama urbana más regular, favorable para la movilidad peatonal y la implantación de actuaciones urbanas. Estas zonas acogen además importantes equipamientos urbanos y supramunicipales, entre los que destacan el Hospital

Universitario de Cáceres, centros educativos, instalaciones deportivas y áreas administrativas, consolidando nuevos polos de actividad fuera del recinto histórico.

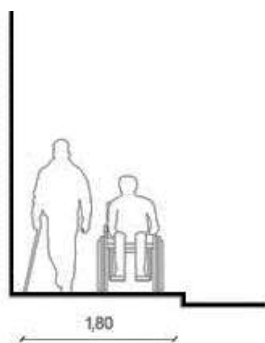
Las barreras topográficas más extremas incluyen la diferencia en altitud entre el casco histórico y el ensanche de la ciudad, en los que se producen diferencias en algunos puntos de las dos zonas.

1.6.1.1.2 Red peatonal

La red peatonal de la ciudad de Cáceres se estructura en torno a los siguientes ámbitos principales:

- **Ciudad Monumental:** constituye el principal espacio peatonal de la ciudad y el núcleo histórico de actividad urbana. Presenta un alto grado de peatonalización y una trama compacta que favorece los desplazamientos a pie mediante recorridos cortos y continuos.
- **Ensanches consolidados:** los barrios próximos al centro urbano, como Cánovas, Plaza de América, Moctezuma o Rodeo, disponen de una red peatonal consolidada que articula la conexión entre el casco histórico y las áreas residenciales y comerciales.
- **Barrios de expansión urbana:** zonas como Nuevo Cáceres, Mejostilla o Montesol cuentan con itinerarios peatonales asociados a una trama urbana más regular, facilitando los desplazamientos cotidianos hacia equipamientos y servicios básicos.
- **Áreas residenciales periféricas:** las urbanizaciones de menor densidad presentan recorridos peatonales vinculados principalmente a desplazamientos de proximidad.
- **Espacios libres y zonas verdes:** parques urbanos y espacios públicos actúan como elementos complementarios de la movilidad peatonal y favorecen la conectividad no motorizada.
- **Condicionantes topográficos:** la existencia de pendientes entre la Ciudad Monumental y los desarrollos urbanos posteriores condiciona la movilidad peatonal, requiriendo soluciones de accesibilidad adaptadas mediante rampas, escalinatas y recorridos accesibles.

El diseño y adecuación de los itinerarios peatonales en el municipio de Cáceres se rige por la normativa estatal, autonómica y municipal vigente en materia de accesibilidad universal, destacando la Orden VIV/561/2010, el Decreto 135/2018 de Accesibilidad Universal de Extremadura y la Ordenanza Reguladora de la Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Cáceres, que establecen las condiciones básicas para garantizar desplazamientos peatonales seguros, continuos y accesibles para toda la población.



La **Ordenanza Reguladora de la Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Cáceres** (B.O.P. de Cáceres, 21 de febrero de 2013) En el ANEXO I establece las condiciones técnicas aplicables para la supresión de barreras urbanísticas y la garantía de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados del municipio, incorporando los criterios definidos por la normativa estatal vigente en materia de accesibilidad universal. Dicho documento regula el diseño de los itinerarios peatonales accesibles, las condiciones de urbanización, los elementos de mobiliario urbano y los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares, con el objetivo de asegurar un uso autónomo, continuo y no discriminatorio del espacio

público.

En este sentido, la normativa municipal determina que los **itinerarios peatonales accesibles** deberán garantizar la continuidad del recorrido y disponer, con carácter general, de una **anchura libre de paso no inferior a 1,80 m**, una **pendiente transversal máxima del 2 %**, así como pavimentos estables, antideslizantes y libres de resaltes u obstáculos que dificulten la circulación peatonal. Asimismo, se establece la obligación de mantener la continuidad de dichos itinerarios en cruces, áreas de estancia, paradas de transporte público y accesos a equipamientos urbanos.

No obstante, en el suelo urbano consolidado, las secciones viarias existentes se encuentran condicionadas por las alineaciones y características morfológicas del tejido urbano, lo que limita en numerosos casos la posibilidad de adaptación completa a los estándares actuales de accesibilidad. Esta circunstancia pone de manifiesto la necesidad de establecer criterios de intervención progresiva que permitan mejorar las condiciones del espacio peatonal, priorizando la eliminación de barreras y la adecuación de los itinerarios principales, especialmente en aquellos ámbitos con mayor intensidad de desplazamientos a pie.

Tabla 54. Viario peatonal por barrios. Fuente: Elaboración propia

Viario peatonal	M lineales
Ciudad Monumental	2854,19
Las Trescientas	2045,99
Plaza Mayor	1396,15
San Juan	1300,67
Vegas Del Mocho	947,33
Santiago	738,99
Santa Clara	584,80
Ribera Del Marco	553,50
Mejostilla	421,71
El Junquillo	386,45
R-66-b (parque Del Principe)	382,18
Margallo	334,37
La Bondad	271,79
Las Candelas	257,16
Virgen De Guadalupe	242,79
Macondo	225,54
Reyes Huertas	174,75
Casa Plata	173,38
El Rodeo	131,40
Montesol	123,65
Canovas	118,25
Los Fratres	93,66
Residencial Universidad	92,95
Barriada Minera	88,20
Moctezuma	70,13

San Francisco	4,35
Llopis Ivorra	0,82
TOTAL	14015,17

- **Casco Histórico y entorno intramuros:**

El proceso progresivo de peatonalización de determinadas calles y espacios de la Ciudad Monumental de Cáceres, desarrollado durante las últimas décadas, tiene como principal objetivo la recuperación del espacio público para el peatón, devolviendo a este ámbito urbano un carácter históricamente vinculado al tránsito peatonal y favoreciendo un uso más racional del vehículo privado. Este proceso se encuentra estrechamente ligado a la revitalización del conjunto histórico, declarado Patrimonio de la Humanidad, y ha ido acompañado de actuaciones públicas de rehabilitación del patrimonio edificado, mejora del espacio urbano y recuperación funcional de viviendas, establecimientos comerciales y equipamientos culturales impulsadas por el Ayuntamiento de Cáceres y otras administraciones públicas.

La consolidación de la peatonalización del recinto intramuros y su entorno inmediato ha supuesto un avance significativo en la racionalización del tráfico motorizado dentro del centro histórico, permitiendo compatibilizar la conservación patrimonial con la actividad residencial, turística y económica existente. Estas actuaciones han sido resultado de un proceso progresivo de adaptación del espacio urbano a criterios de movilidad sostenible y mejora de la calidad urbana, orientado a incrementar la habitabilidad del centro histórico y reforzar su papel como principal espacio estancial y representativo de la ciudad.

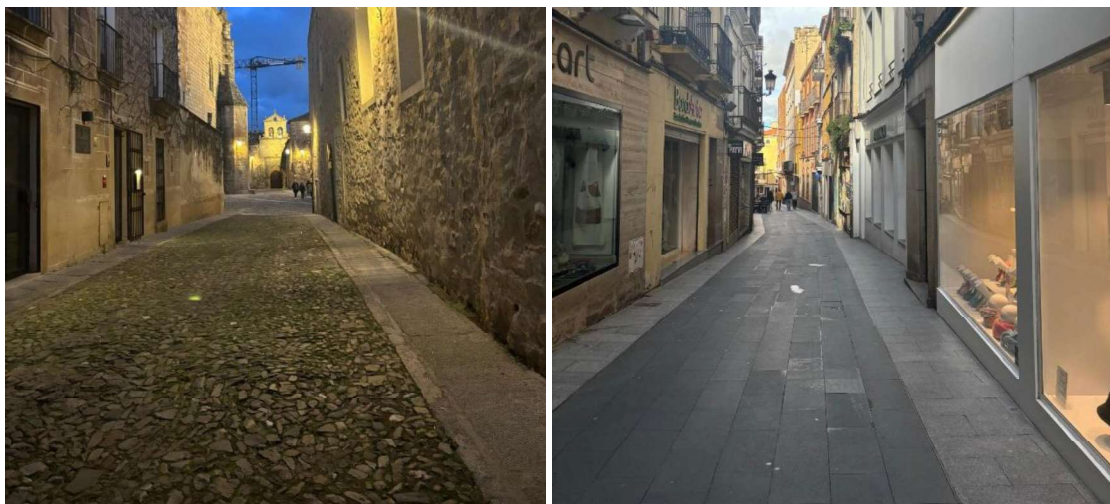


Fig 157. Calles peatonales del centro y casco histórico. Fuente: Elaboración propia

Asimismo, en numerosas calles del entorno intramuros y áreas próximas se han ejecutado actuaciones de urbanización mediante plataformas únicas, eliminando la diferenciación entre acera y calzada y favoreciendo la prioridad peatonal, la accesibilidad universal y el calmado del tráfico rodado.

En este contexto, el Ayuntamiento de Cáceres ha implantado un sistema de restricción y control del acceso de vehículos mediante la Ordenanza Municipal reguladora del sistema de accesos de vehículos

al Centro Histórico de Cáceres mediante control por cámaras y la prioridad peatonal, aprobada en 2023, que regula la circulación en el ámbito de la Ciudad Monumental y establece un régimen de acceso limitado a vehículos autorizados, fundamentalmente residentes, servicios urbanos, emergencias y operaciones de carga y descarga en horarios determinados.



Fig 158. Señal de restricción de acceso al Centro Histórico. Fuente: Elaboración propia

Los objetivos principales de esta intervención son la reducción de la intensidad del tráfico rodado, la disminución de la ocupación del espacio público por el estacionamiento en superficie, la mejora de las condiciones ambientales y acústicas del entorno histórico y el incremento de la seguridad y confort de los desplazamientos peatonales. De este modo, las calles incluidas dentro del ámbito regulado adquieren un carácter predominantemente peatonal, manteniéndose la prioridad del peatón frente al vehículo y limitándose la velocidad de circulación a condiciones compatibles con la coexistencia segura entre ambos modos.

El área actualmente regulada como zona de acceso restringido para residentes constituye el ámbito inicial previsto para la futura implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Cáceres, reforzando el modelo de movilidad sostenible orientado a la reducción de emisiones contaminantes, la mejora de la calidad del aire y la progresiva transformación del centro urbano hacia un espacio prioritariamente peatonal.

Uno de los principales condicionantes de la movilidad peatonal en el municipio es la elevada pendiente existente en numerosas calles, derivada de la propia topografía y configuración histórica del viario. Esta circunstancia dificulta la accesibilidad peatonal, especialmente para personas con movilidad reducida. Aunque en algunas vías se han incorporado elementos de apoyo como pasamanos y mejoras del pavimento para facilitar el tránsito, las pendientes continúan representando una limitación relevante para la accesibilidad universal en el conjunto histórico.



Fig 159. Calle Virgen de la Montaña y calle San Juan. Fuente: Elaboración propia

- **Paseo de Cánovas:**

situado en el eje de la Avenida de España, constituye uno de los principales espacios peatonales y estanciales de Cáceres, configurándose como un corredor verde de referencia dentro de la estructura urbana de la ciudad. Desde el punto de vista peatonal, se trata de un ámbito prioritario para el tránsito a pie, caracterizado por amplias zonas de paseo, arbolado consolidado, áreas de estancia y una elevada calidad ambiental que favorece la movilidad activa y la permanencia en el espacio público.

Su localización central y su conexión con equipamientos, zonas comerciales y administrativas lo convierten en un punto clave de atracción peatonal y de articulación entre distintos barrios.

No obstante, la presencia de la Avenida de España como eje viario de tráfico intenso en su entorno inmediato condiciona parcialmente la permeabilidad peatonal transversal, concentrando los cruces en puntos regulados.



Fig 160. Paseo de Cánovas. Fuente: Elaboración propia

- **Calle San Pedro Alcántara** y calles colindantes como calle Santa Juquina de Vedruna y calle Obispo Ciriaco Benavente

Esta zona fue objeto de una actuación integral de peatonalización finalizada en el año **2015**, orientada a la recuperación del espacio público y a la mejora de la movilidad peatonal en el centro urbano de Cáceres. La intervención, desarrollada a lo largo de aproximadamente 200 metros de longitud y 18 metros de anchura, supuso la creación de una plataforma única con cierre al tráfico rodado general, permitiendo únicamente el acceso a residentes y vehículos de emergencia. El nuevo diseño urbano configuró un espacio central de circulación y estancia acompañado de amplias bandas laterales destinadas al tránsito peatonal, ejecutadas al mismo nivel mediante pavimentos diferenciados en granito, favoreciendo la accesibilidad universal. Asimismo, las obras incluyeron la renovación de las redes de abastecimiento y saneamiento, la mejora del alumbrado público y la incorporación de nuevo arbolado alineado, reforzando el carácter estancial de la vía.



Fig 161. Calle san Pedro Alcántara. Fuente: Google Maps

Pese a la mejora sustancial de la infraestructura peatonal, en la actualidad se observa una elevada ocupación del espacio público por terrazas vinculadas a establecimientos de hostelería, que en determinados tramos reduce el espacio efectivo destinado al tránsito peatonal y dificulta la continuidad de los itinerarios accesibles. Esta situación resulta especialmente relevante considerando que la **Ordenanza municipal reguladora de la instalación de terrazas** establece que, en calles peatonales, debe garantizarse la compatibilidad con el tránsito habitual y mantenerse itinerarios peatonales libres de obstáculos con una anchura mínima de 1,80 metros junto a fachada. En consecuencia, aunque la actuación supuso un avance significativo en la priorización peatonal, la ocupación intensiva del espacio limita parcialmente el correcto funcionamiento de la calle como eje plenamente peatonal.



Fig 162. Calle Obispo Ciriaco Benavente. Fuente: Google Maps

Una situación similar se observa en el bulevar central peatonal de la **Avenida Virgen de la Montaña**, donde, como puede apreciarse en la imagen siguiente, la ocupación del espacio por terrazas de establecimientos hosteleros reduce el espacio disponible y dificulta el correcto tránsito peatonal a lo largo del mismo.

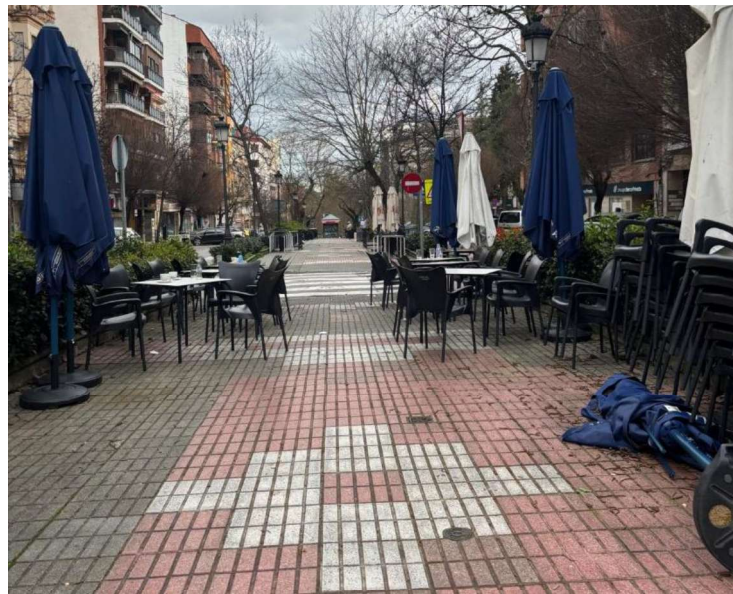


Fig 163. Avenida Virgen de la Montaña. Fuente: Elaboración propia

- **Áreas de expansión y nuevos desarrollos:**

En las áreas **urbanas situadas al sur y oeste** del casco urbano, las condiciones físicas para el desplazamiento peatonal pueden considerarse, en términos generales, adecuadas. Las aceras presentan dimensiones suficientes y un diseño funcional, y en numerosos tramos se encuentran arboladas, lo que mejora el confort térmico y favorece su uso durante los meses de mayor calor.

Asimismo, la presencia de pequeños parques, bulevares y espacios verdes contribuye a incrementar la calidad ambiental y el atractivo del paseo.

No obstante, el principal condicionante para la movilidad peatonal en estos ámbitos no reside en la sección de las aceras, sino en el efecto barrera generado por las grandes avenidas de tráfico rápido que estructuran el viario. La elevada intensidad y velocidad del tráfico motorizado, unida a la considerable distancia entre puntos de cruce, que en algunos casos supera los 500 metros, provoca una fragmentación de la trama urbana y dificulta la permeabilidad peatonal transversal. Esta configuración viaria prioriza el vehículo privado y reduce la continuidad y seguridad de los itinerarios a pie.

Por su parte, en los nuevos desarrollos **urbanos situados al norte**, el desplazamiento peatonal es menos frecuente. La baja densidad edificatoria, el aislamiento relativo entre sectores urbanos acentuado por infraestructuras como la nueva Ronda y el diseño de las vías con características propias de travesías más que de calles urbanas de convivencia generan entornos poco atractivos para caminar. A ello se suma la escasa implantación de actividad comercial de proximidad, lo que refuerza la dependencia del vehículo privado para la realización de desplazamientos cotidianos que, en otras zonas de la ciudad, podrían efectuarse a pie.

- **Campus Universitario y Hospital Universitario**

El Campus Universitario presenta unas condiciones adecuadas para la movilidad peatonal en su interior, con aceras amplias y arboladas que favorecen los desplazamientos a pie entre los distintos edificios y equipamientos. No obstante, su localización periférica y la considerable distancia respecto al resto del tejido urbano dificultan el acceso peatonal desde otros barrios, generando una elevada dependencia del transporte público y del vehículo privado.

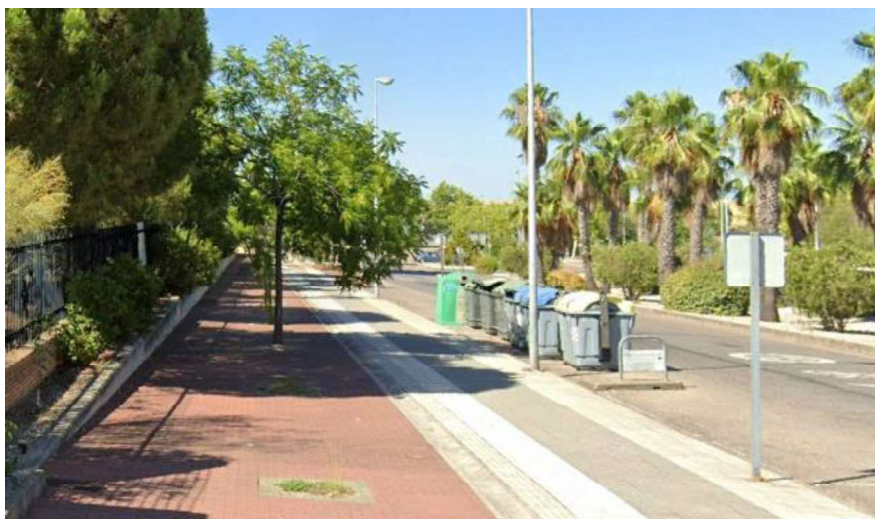


Fig 164. Avenida de las Ciencias. Fuente: Google Maps

Una situación similar se produce en el acceso al Hospital Universitario de Cáceres. Aunque existe un itinerario peatonal-ciclista que conecta este equipamiento con la ciudad, su trazado junto a vías de tráfico rápido y el carácter compartido entre peatones y bicicletas reducen la percepción de seguridad y el confort del recorrido. Como consecuencia, tanto el campus como el hospital presentan una accesibilidad peatonal limitada a escala urbana, favoreciendo el uso de modos motorizados para los desplazamientos de acceso.



Fig 165. Acceso peatonal/ciclista al Hospital Universitario. Fuente: Elaboración propia

Además, se detectan deficiencias en la accesibilidad peatonal interna, ya que el acceso a pie desde algunos de los aparcamientos obliga a utilizar recorridos informales sin pavimentar ni acondicionar como el que se muestra en la siguiente imagen, debido a que las alternativas existentes implican recorridos considerablemente más largos.

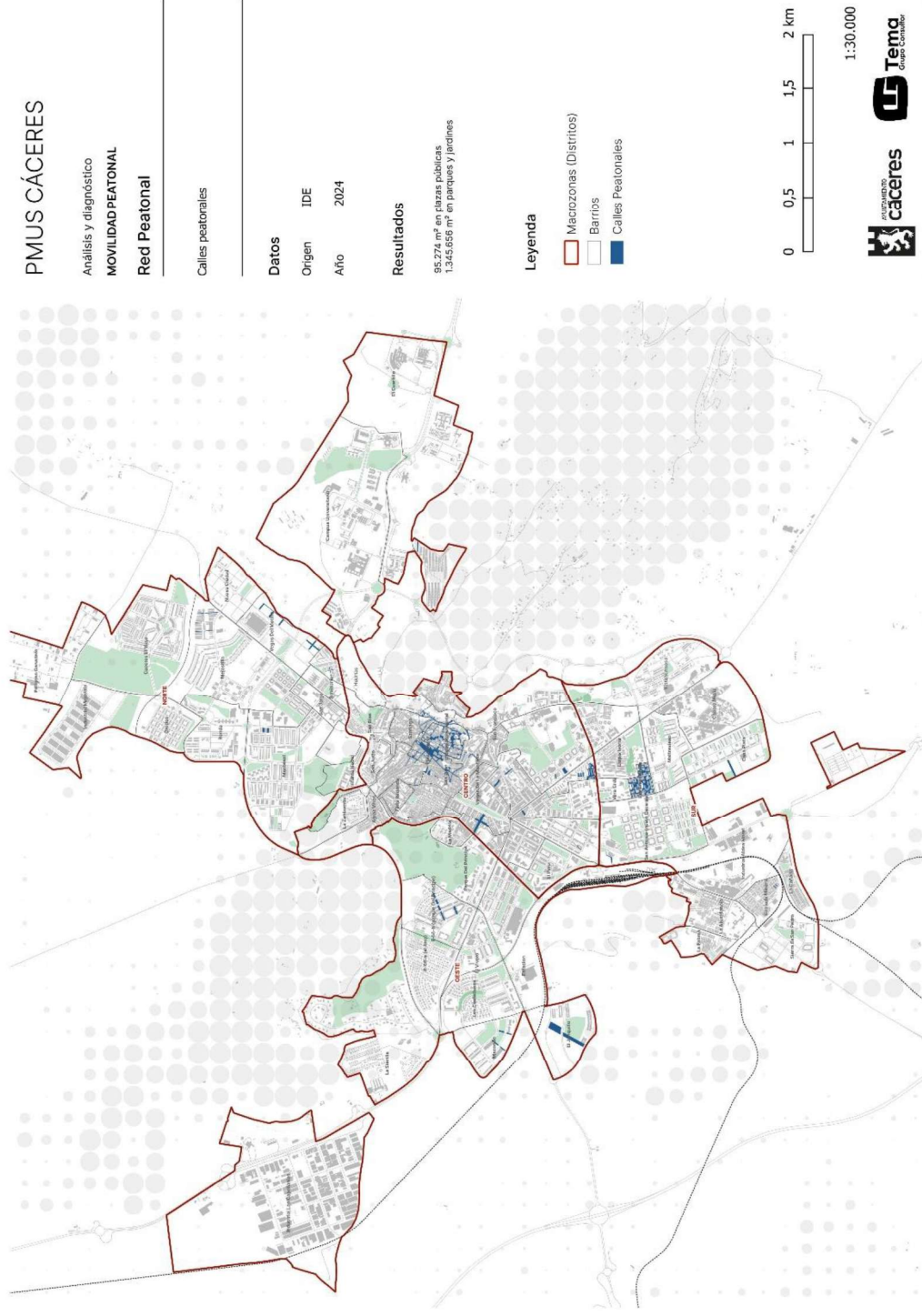


Fig 166. Zona descampado Hospital Universitario. Fuente: Elaboración propia

Se prevé una futura actuación vinculada a la ampliación del Hospital Universitario de Cáceres que permitirá la urbanización y acondicionamiento de esta zona actualmente sin pavimentar. En este sentido, el espacio ocupado por el descampado y los recorridos informales de acceso será

transformado en un aparcamiento oficial asociado al complejo hospitalario, incorporando previsiblemente itinerarios peatonales adecuados y mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad para los usuarios.

Fig 167. Calles peatonales Fuente: Elaboración propia



1.6.1.1.3 Control de acceso a zonas peatonales

La Ordenanza Municipal Reguladora del Sistema de Accesos de Vehículos al Centro Histórico de Cáceres, con el fin de reducir al mínimo indispensable la circulación de vehículos a motor en el interior del mismo y favorecer el uso preferentemente peatonal, restringe el acceso rodado a las vías incluidas dentro del ámbito.

El sistema de control de accesos se realiza mediante cámaras lectoras de matrículas instaladas en los distintos puntos de entrada y salida del Centro Histórico, permitiendo verificar automáticamente la autorización de los vehículos y generando, en su caso, la correspondiente propuesta sancionadora cuando se acceda sin habilitación administrativa válida.

La Ordenanza establece distintos tipos de autorizaciones de acceso que pueden ser periódicas, temporales y permanentes, dirigidas a residentes, usuarios de garajes, establecimientos comerciales y hoteleros, personas con movilidad reducida, servicios públicos y de emergencia, taxis, así como a vehículos destinados a obras, prestación de servicios y operaciones de carga y descarga.

Igualmente, podrán concederse autorizaciones específicas para accesos justificados relacionados con labores de suministro, mantenimiento, asistencia a personas, acceso a aparcamientos u otras necesidades debidamente acreditadas.

Fig 168. Relación de vías del Casco Histórico con sistema de control de accesos. Fuente: Elaboración propia

Código	Nombre
AC-001	Plaza de Santa Clara
AC-002	Piñuelas
AC-003	Concepcion
AC-004	Caleros
AC-005	Tenerias
AC-006	Roso de Luna
AC-007	Arco de la Estrella
AC-008	San Juan/Gran Vía
AC-009	Hernando Pizarro
AC-010	Plaza del Socorro
AC-011	Gabriel y galan
AC-012	Arco del Cristo
AC-013	San Pedro de Alcantara
AC-014	Clemente Sanchez Ramos
AC-015	Gomez Becerra
AC-016	San Antón
AC-017	San Idelfonso

El actual sistema de control sustituye a modelos tradicionales de restricción física del tráfico, implantando un sistema tecnológico de gestión automatizada que permite conocer la hora de entrada y salida de los vehículos autorizados, establecer limitaciones horarias y garantizar el cumplimiento de las condiciones fijadas en cada autorización municipal, contribuyendo a la protección del patrimonio histórico, la seguridad vial y la mejora de la calidad ambiental del Centro Histórico de Cáceres

Aparcamiento

Según la instrucción, el estacionamiento dentro del ámbito de tráfico restringido únicamente se permite en los espacios expresamente habilitados para ello y señalizados en el correspondiente plano municipal, quedando prohibido aparcar fuera de dichas zonas autorizadas.

Los vehículos autorizados deberán respetar en todo momento las condiciones establecidas en su permiso de acceso, permitiéndose únicamente paradas temporales para operaciones de carga y descarga, traslado de personas o servicios debidamente autorizados, dentro de los horarios y condiciones fijados por la normativa municipal.

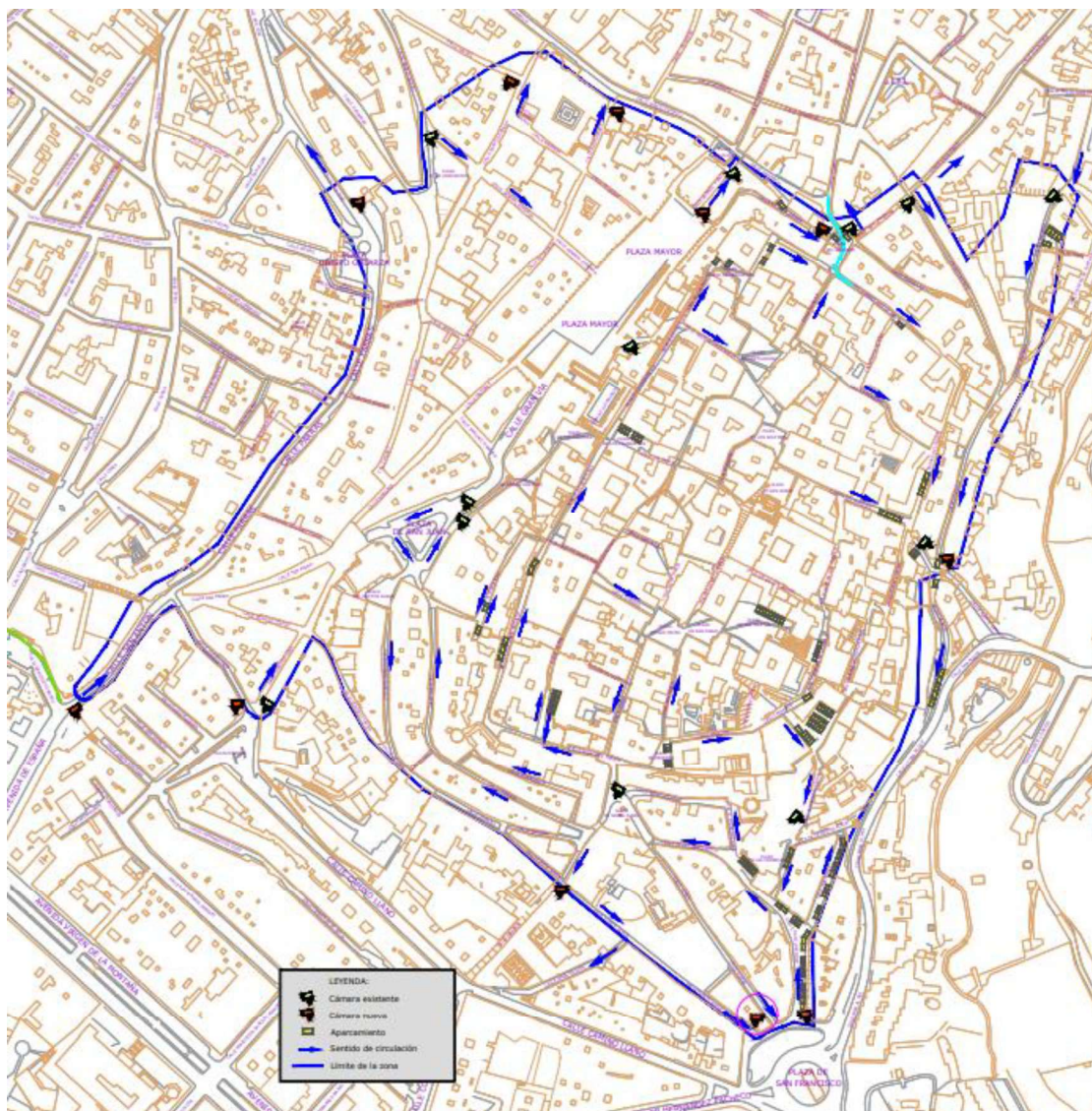


Fig 169. Relación de puntos de control de acceso en el Casco Histórico. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres

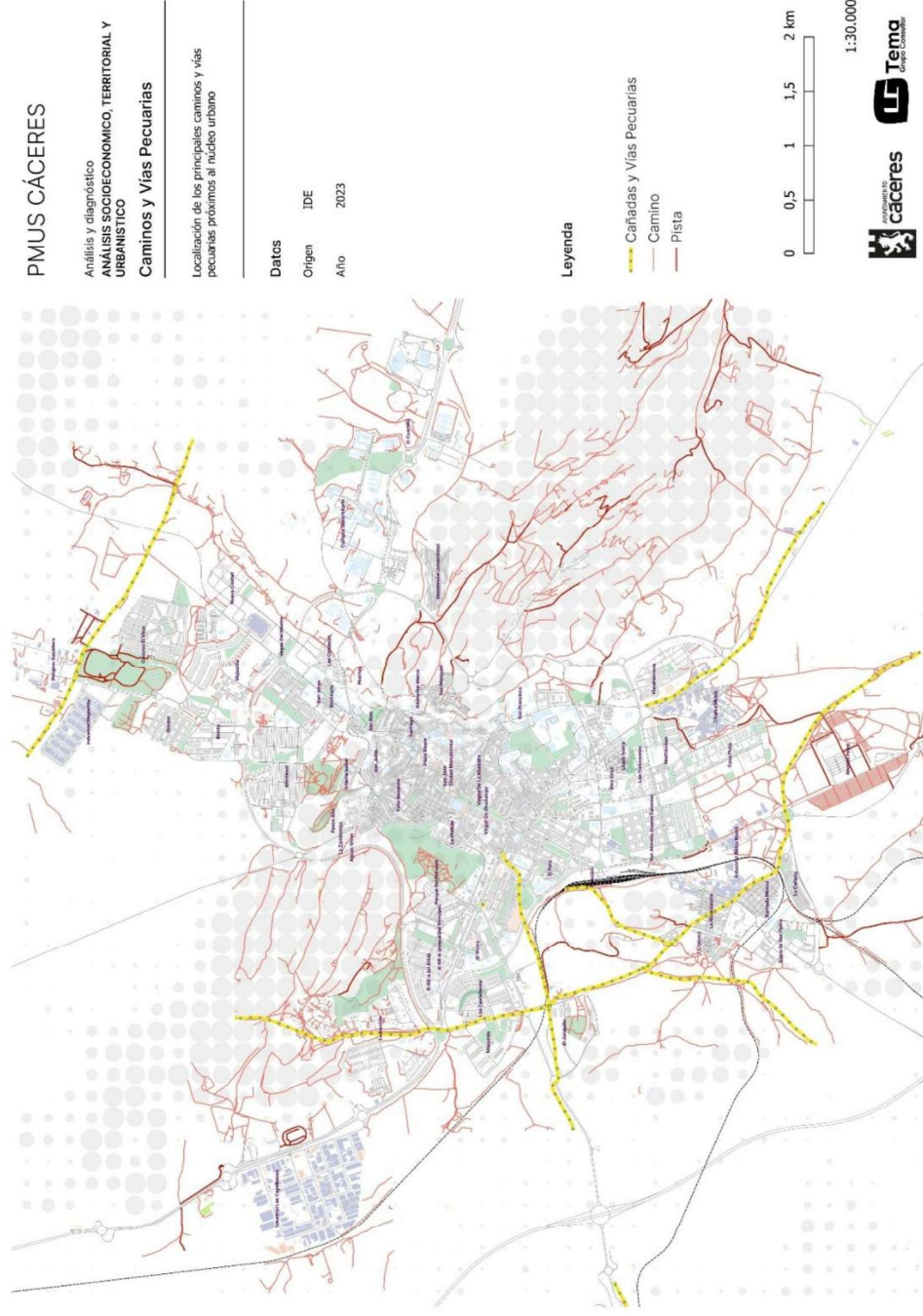
1.6.1.2. Otros caminos municipales

1.6.1.2.1 Caminos públicos de Cáceres

En marzo de 2023 el Ayuntamiento de Cáceres sometió a información pública el inventario de fichas de Caminos Públicos municipales.

En inventario se compone de 210 fichas, cada una de ellas con datos de longitud total, coordenadas de emplazamiento, datos catastrales, una breve descripción y un mapa de localización.

Fig 170. Plano de Caminos rurales y vías pecuarias. Fuente: Ayuntamiento de Cáceres



1.6.1.2.2 Senderos de Gran Recorrido

Sendero de Gran Recorrido o sendero GR es la denominación que recibe aquel sendero de una red europea de caminos, presente principalmente en Francia, España, Bélgica y Países Bajos. Pensados para caminatas de más de dos jornadas, tienen generalmente una longitud mayor de 50 kilómetros.

En España la red es mantenida por la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada. En Castilla-La Mancha se encuentra la Federación de Deportes de Montaña de Castilla-La Mancha.

Los senderos señalizados homologados de gran recorrido se identifican con los colores blanco y rojo y con las siglas GR. La asignación de la numeración es competencia de la FEDME, pero la gestión de los mismos dependerá de cada federación autonómica y/o territorial, en el tramo que discurra por su territorio. Será condición necesaria, que su recorrido andando precise de más de una jornada, con una longitud mínima de 50 km. Este tipo de sendero puede tener asociados enlaces, derivaciones y variantes, que se señalarán con el código de color de los GR.

En el término municipal de Cáceres hay dos, denominados GR 10 y GR 113:

GR-10

El **GR-10** es un sendero de gran recorrido integrado en la red nacional e internacional de itinerarios no motorizados que atraviesa la Península Ibérica de este a oeste, desde el mar Mediterráneo hasta Portugal, con una longitud aproximada de 1.600 km en su trazado total.

En el municipio de Cáceres, el itinerario discurre por caminos públicos del entorno rural, conectando el término municipal con localidades próximas y espacios naturales como Malpartida de Cáceres y el Monumento Natural de Los Barruecos.

GR-113

El GR 113 o Camino Natural del Tajo cuenta con un recorrido de más de mil kilómetros que sigue la vera del río más largo de la Península Ibérica, el Tajo. Incluido en el programa de caminos naturales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, desde su nacimiento en los Montes Universales en la Sierra de Albarracín hasta la frontera portuguesa en Cedillo, el Camino Natural del Tajo recorre un sinfín de paisajes y gran parte de la historia y cultura de la Iberia interior.

El sendero atraviesa de este a oeste las provincias de Teruel, Guadalajara, Madrid, Toledo y Cáceres, desde donde entra en Portugal por Cedillo. El sendero GR-113 discurre paralelo al sendero europeo E 7, que va de Constanza en Rumanía a Lisboa en Portugal, además de enlazar con él en algunos puntos.

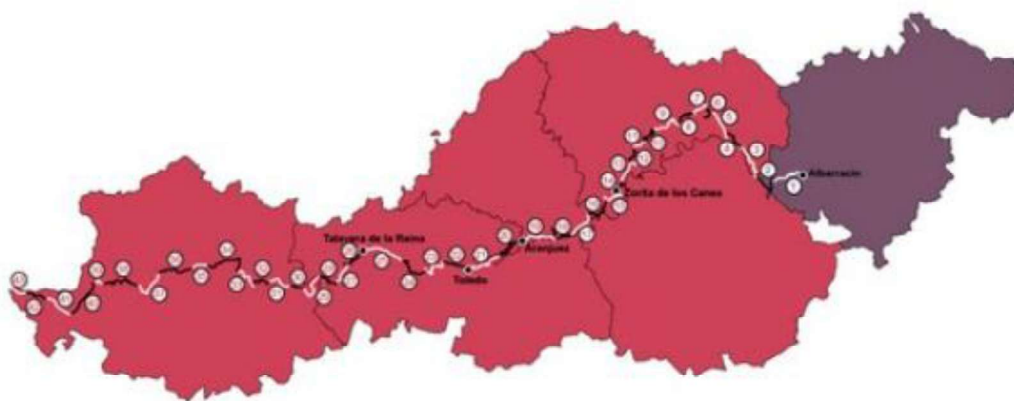


Fig 171. Recorrido completo del Camino Natural del Tajo.

Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

1.6.1.3. Condiciones que favorecen la movilidad peatonal

En el PMUS de Cáceres redactado en el año 2014 se proponían un paquete de propuestas para mejorar las condiciones de la movilidad peatonal. El objetivo principal era mejorar la calidad urbana y la accesibilidad interna de la ciudad.

1.6.1.3.1 Mejora de la calidad urbana en el área central

Durante los últimos años se ha realizado la reurbanización del eje formado por las calles San Antón, Parras y Clavellinas, donde se ha implantado una plataforma única de prioridad peatonal y medidas de calmando del tráfico. Estas actuaciones han permitido eliminar conflictos entre peatones y vehículos, reducir la intensidad circulatoria y consolidar un itinerario peatonal continuo entre la Avenida de España, la calle San Pedro y los principales accesos al centro histórico, mejorando de forma notable la calidad urbana y la seguridad vial en uno de los puntos estratégicos de acceso al casco antiguo.

En esta misma línea de mejora de la accesibilidad y seguridad peatonal, el Ayuntamiento ha impulsado nuevas actuaciones en distintos puntos de la ciudad, incluyendo la creación de un nuevo paso de peatones en la Ronda de Martín Duque, así como la adecuación y ensanche de aceras, rebaje y enrase de bordillos y renovación de pavimentos en calles como Acuario, Ángel Sánchez Rodrigo y en la Plaza de Antonio Canales. Estas intervenciones, centradas en la eliminación de barreras arquitectónicas y la mejora de la rasante y el estado del firme, refuerzan la estrategia municipal orientada a consolidar un espacio público más accesible, seguro y adaptado a la normativa vigente, facilitando los desplazamientos peatonales cotidianos en los distintos barrios de la ciudad.

No obstante, el proceso de templado del borde occidental del centro histórico no se ha desarrollado de manera integral, ya que no se han ejecutado actuaciones de redistribución del espacio viario ni de mejora de las condiciones de movilidad peatonal en tramos clave como la Avenida de España (entorno del parque Gloria Fuertes), la calle María Telo Núñez, San José y Alfonso IX, que continúan manteniendo una configuración viaria orientada prioritariamente al tráfico rodado.

En las calles anteriormente mencionadas se ha implantado señalización horizontal mediante el pintado sobre la calzada del límite de velocidad **30 km/h** junto al pictograma de bicicleta, con el objetivo de favorecer el calmado del tráfico y la coexistencia entre vehículos y modos blandos. Esta actuación, ejecutada aproximadamente en torno al año **2020**, no ha generado un efecto significativo de pacificación del tráfico, observándose que los vehículos continúan circulando a velocidades similares a las previas, por lo que sigue habiendo una percepción de inseguridad en peatones y ciclistas.



Fig 172. Señales de calmado de tráfico. Fuente: Elaboración propia

1.6.1.3.2 Mejora de la accesibilidad interna

El análisis de la movilidad peatonal en el área central de Cáceres pone de manifiesto la necesidad de continuar avanzando en la mejora de la accesibilidad interna mediante la reducción del efecto barrera generado por determinados ejes viarios estructurantes y la consolidación de itinerarios peatonales continuos entre el centro histórico y los barrios colindantes.

Diversas actuaciones desarrolladas en los últimos años han contribuido a reforzar la prioridad peatonal en ámbitos estratégicos del centro urbano. Entre ellas destaca la **peatonalización de la calle San Pedro de Alcántara**, que actualmente configura uno de los principales ejes de conexión peatonal entre la Avenida Virgen de Guadalupe y la Avenida de España. Esta intervención ha permitido mejorar la continuidad de los recorridos a pie en un entorno de elevada actividad comercial y reducir significativamente la presencia del tráfico rodado, favoreciendo la calidad urbana y la estancia peatonal.

La Avenida Virgen de la Montaña se encuentra actualmente en proceso de transformación urbana en el marco del Plan de Actuación Integrado (PAI) “Cáceres, la ciudad que queremos”. La intervención contempla la creación de un amplio paseo peatonal, la mejora de la accesibilidad y la preservación del arbolado existente, reforzando su función como eje conector entre los entornos de San Francisco, el Parque del Rodeo y la Avenida de España.

Asimismo, se han llevado a cabo actuaciones puntuales de mejora de la seguridad peatonal en distintos ejes principales, principalmente mediante renovación de pavimentos, adaptación de pasos de peatones y refuerzo de la señalización horizontal asociada a limitaciones de velocidad. No obstante, estas intervenciones presentan un carácter localizado y no han supuesto una transformación integral de los corredores urbanos con mayor intensidad de desplazamientos peatonales.

A pesar de los avances realizados, continúan existiendo ámbitos urbanos donde la configuración del viario mantiene un marcado carácter orientado al tráfico motorizado, limitando la continuidad y el confort de los desplazamientos a pie.

De igual modo, los corredores formados por la **Ronda Fuente Rocha** y la **Ronda Puente Vadillo** siguen presentando condiciones que dificultan la permeabilidad peatonal, manteniéndose como infraestructuras con elevada intensidad de tráfico que actúan como límite funcional entre el centro histórico, la Ribera del Marco, el barrio de San Marquino y el entorno universitario.

En el caso de la **Avenida de las Delicias**, aunque se han llevado a cabo labores de acondicionamiento de espacios libres junto a la glorieta de Avda. de las Delicias y Héroes de Baler y plantación de nuevo arbolado, persisten tramos con condiciones poco favorables para la movilidad peatonal debido a la proximidad del tráfico motorizado y a la limitada protección del itinerario peatonal, lo que reduce la percepción de seguridad del peatón.



Fig 173. Av. De las Delicias. Fuente: Elaboración propia

Asimismo, ejes urbanos relevantes como la **Avenida de Portugal** presentan todavía una distribución del espacio viario desequilibrada, con una elevada superficie destinada al vehículo privado en detrimento del espacio peatonal, generando discontinuidades y ocupaciones irregulares del acerado.

Por su parte, la **Ronda de San Francisco** muestra condiciones heterogéneas en la infraestructura peatonal, con variaciones en la anchura útil de las aceras y presencia dispersa de mobiliario urbano que limita la continuidad de los itinerarios.

Finalmente, determinados puntos de cruce en la red viaria principal, especialmente en el entorno de la **Avenida Juan Pablo II y Avenida Dulcinea**, continúan presentando condiciones mejorables desde el punto de vista peatonal, debido a recorridos poco directos y a la influencia de infraestructuras que actúan como barrera urbana.

1.6.2. Caracterización espacial

1.6.2.1. Introducción

La ciudad de Cáceres presenta una estructura urbana resultado de un proceso de crecimiento desarrollado en distintas etapas, que ha dado lugar a la aparición de áreas residenciales y funcionales con características diferenciadas. Estas zonas configuran un modelo urbano en el que, pese a concentrarse prácticamente toda la población en un único núcleo urbano, se identifican ámbitos con dinámicas propias desde el punto de vista de la movilidad.

Desde el punto de vista de la movilidad, Cáceres muestra una estructura urbana parcialmente fragmentada, resultado de un crecimiento relativamente reciente y acelerado, desarrollado en gran medida sin un esquema vertebrador plenamente consolidado. La ciudad se organiza en torno a distintas piezas urbanas, Ciudad Monumental, ensanches centrales, áreas residenciales periféricas como Mejostilla, Montesol o Aldea Moret, el campus universitario y los polígonos industriales, que presentan diferentes grados de integración funcional y accesibilidad.

La topografía constituye, además, un condicionante relevante en la movilidad cotidiana. La ubicación del casco histórico y de algunos barrios sobre cotas elevadas, junto con la existencia de pendientes acusadas en numerosos itinerarios urbanos, dificulta los desplazamientos a pie, especialmente para personas mayores o con movilidad reducida. Estas pendientes, en determinados tramos, reducen la continuidad y confort de los recorridos peatonales y limitan la competitividad de los modos no motorizados frente al vehículo privado, incluso en distancias relativamente cortas.

Además, determinadas infraestructuras viarias y, el trazado ferroviario, actúan como elementos de discontinuidad dentro del tejido urbano. La línea férrea ha supuesto históricamente una barrera física entre el núcleo consolidado y el barrio de Aldea Moret, condicionando sus conexiones y reforzando una cierta separación funcional respecto al resto de la ciudad. Aunque existen puntos de cruce, la permeabilidad sigue siendo limitada, lo que incide en los itinerarios peatonales y en la dependencia del vehículo motorizado para determinados desplazamientos.

En conjunto, la combinación de un crecimiento urbano fragmentado, la presencia de infraestructuras que actúan como barrera y una topografía con pendientes significativas explica en buena medida la actual dependencia del vehículo privado y pone de manifiesto la necesidad de reforzar la conectividad interna mediante actuaciones que mejoren la integración física y funcional de los distintos barrios.

1.6.2.2. Movilidad interna y externa a los barrios

1.6.2.3. Equipamientos urbanos y puntos de interés

Con el objetivo de analizar el acceso a los **equipamientos de ámbito general distribuidos por la ciudad**, se han seleccionado una serie de puntos considerados de gran atracción de viajes. Los equipamientos son de tipo cultural y recreativo, educativo universitario, comercial y sanitario (hospitales); y los principales puntos turísticos. A través del estudio de las isócronas se reflejan los tiempos de viaje andando a 5, 10 y 15 minutos para valorar el acceso a estos puntos de atracción a través del modo a pie.

Tabla 55. Principales puntos de atracción de viajes de la ciudad de Cáceres. Fuente: Elaboración propia

Tipo	Equipamiento
Puntos de interés turístico	Conjunto Histórico de Cáceres
	Muralla
	Casa de las Veletas (Museo de Cáceres)
	Palacio de los Golfines de Arriba
	Palacio de los Golfines de Abajo
	Palacio de Carvajal
	Museo de Bellas Artes
	Ruinas romanas de Cáceres el Viejo
Cultural y recreativo	Museo Helga de Alvear
	Palacio de la Isla
	Sala de Arte "El Brocense"
	Recinto Ferial de Cáceres
Educativo	Campus universitario
	Biblioteca Pública Rodríguez Moñino y María Brey
	Biblioteca Municipal Palacio de la Isla
Comercial	Ruta de la Plata
	Centro Comercial el Farallon
Sanitario	Hospital San Pedro de Alcántara
	Hospital Provincial Nuestra Señora de La Montaña
	Hospital Universitario
Deportivo	Pabellón Municipal Teodoro Casado Sanchez
	Recinto deportivo Nuevo Cáceres
	Pabellón Multiusos
	Ciudad Deportiva de la Junta de Extremadura
	Pabellón Polideportivo Municipal Juan Serrano Macayo
	Centro Deportivo "El Perú"
	Complejo Deportivo Municipal Mejostilla

Tipo	Equipamiento
	Complejo deportivo "Manuel Sánchez Delgado"

Los **puntos de interés turístico** se concentran en el casco histórico, que está muy bien comunicado por todos los modos de transporte. Aunque su pronunciada topografía incrementa el tiempo real de acceso a pie a estos emplazamientos.

Como se puede ver en la siguiente figura, todo el casco histórico es caminable en un tiempo máximo de 15 minutos a partir de su punto central.

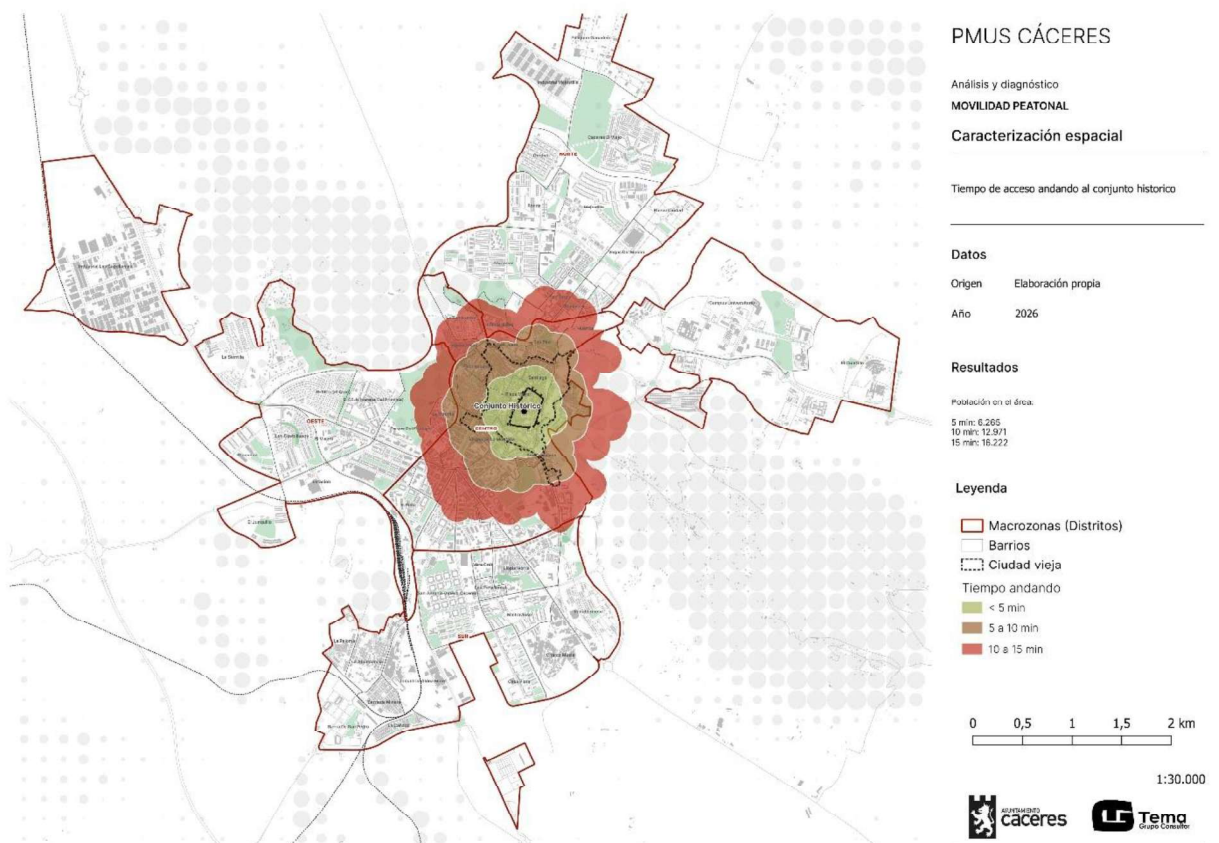


Fig 174. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min a pie a partir del Casco Histórico. Fuente: Elaboración propia

Además, en el Casco Histórico se localizan los principales equipamientos culturales, recreativos, comerciales y administrativos de la ciudad, lo que lo convierte en el principal foco de atracción de desplazamientos peatonales. El análisis de isócronas muestra que este ámbito presenta una alta

accesibilidad a pie, especialmente desde los barrios centrales, pudiendo alcanzarse en tiempos reducidos.

En cuanto a la Estación de tren el área de 5 minutos es reducida, concentrada en el entorno inmediato de la estación, pero el ámbito de 10 y especialmente 15 minutos se expande hacia zonas del sur y parte del centro urbano, alcanzando una población aproximada de 19.400 habitantes en 15 minutos.

Aun así, gran parte de la ciudad queda fuera de estos tiempos caminables, lo que indica que, aunque la estación no está completamente aislada, su posición en el sur sigue siendo relativamente periférica. En consecuencia, el acceso peatonal es viable desde barrios cercanos, pero para una gran parte de la población sigue siendo necesario recurrir al transporte público o privado.

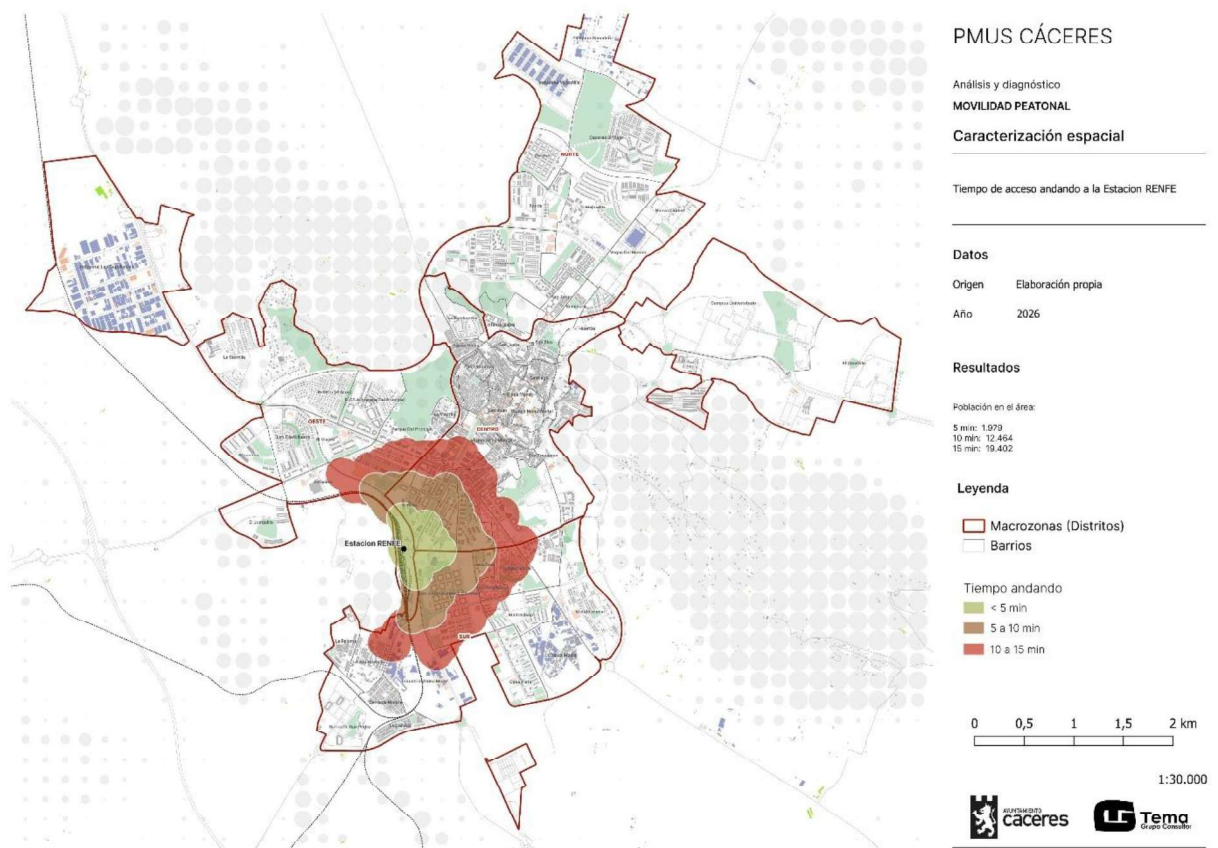


Fig 175. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min a pie a partir de la estación de tren. Fuente: Elaboración propia

Se observa que la accesibilidad a pie al Campus universitario de Cáceres es bastante limitada y muy concentrada, ya que solo una pequeña área queda a menos de 5 minutos. Incluso ampliando a 10 y 15 minutos, la cobertura sigue siendo baja y no alcanza gran parte del tejido urbano de la ciudad.

Esto indica que el campus se encuentra en una posición periférica respecto al núcleo urbano, con una baja integración peatonal, lo que hace que la mayoría de los desplazamientos hacia este equipamiento dependan de otros modos de transporte, como el autobús o el vehículo privado.

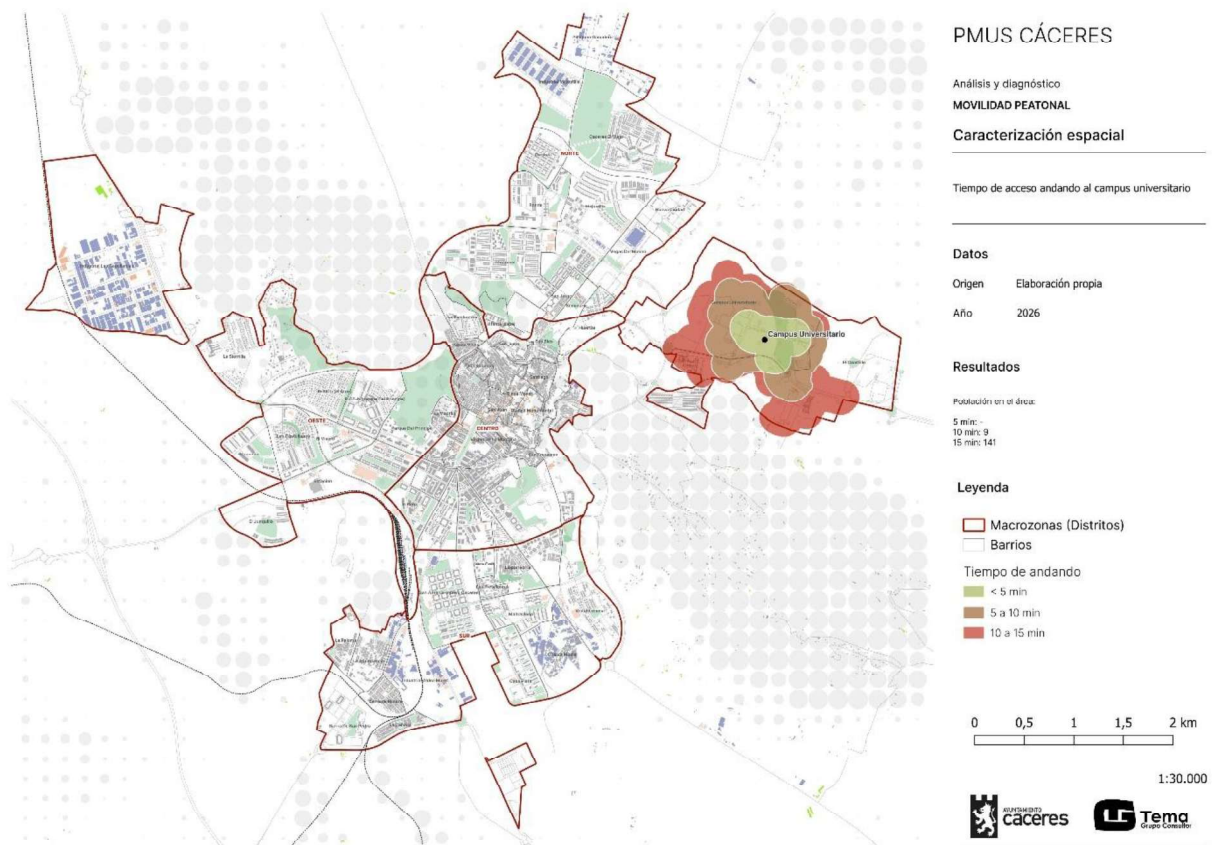


Fig 176. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min a pie a partir del Campus Universitario. Fuente: Elaboración propia

En relación con la accesibilidad peatonal a los equipamientos sanitarios, se observan diferencias significativas dentro de la ciudad. El Hospital Universitario de Cáceres, principal referencia sanitaria a escala municipal, regional e incluso estatal presenta una accesibilidad a pie limitada. Su localización periférica y la propia configuración urbana del entorno, con grandes infraestructuras viarias, baja densidad urbana y recorridos poco directos, dificultan los desplazamientos peatonales tanto de pacientes como de familiares y personal sanitario. Esta situación genera una elevada dependencia de modos motorizados, por lo que resulta fundamental garantizar una oferta de transporte público eficiente y bien conectada que compense esta falta de accesibilidad peatonal.

Por el contrario, otros centros como el Hospital San Pedro de Alcántara y el Hospital Provincial Nuestra Señora de la Montaña, al estar integrados en el tejido urbano consolidado, cuentan con una mejor accesibilidad a pie, favorecida por la proximidad a áreas residenciales, la continuidad de la trama urbana y la presencia de itinerarios peatonales más directos.

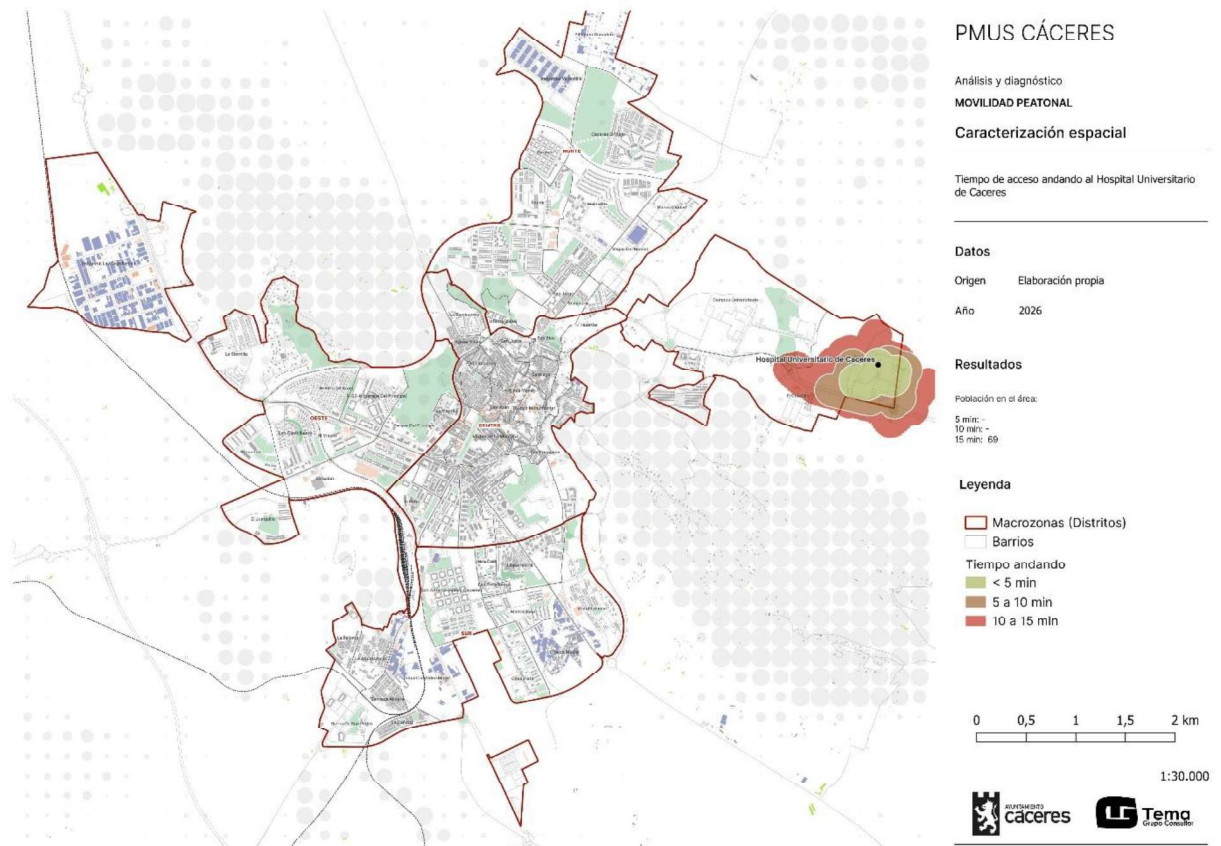


Fig 177. Mapa de distancias a 5, 10 y 15 min a pie a partir del Hospital Universitario. Fuente: Elaboración propia

En el caso del Pabellón Multiusos, como principal equipamiento deportivo de la ciudad, el análisis de isócronas muestra una buena accesibilidad peatonal a escala local, con una cobertura significativa en menos de 10 minutos desde los barrios colindantes. En concreto, unas 5.600 personas se sitúan a menos de 5 minutos a pie, cifra que aumenta hasta más de 17.000 en un radio de 10 minutos. Sin embargo, a diferencia del centro histórico, su área de influencia peatonal es más limitada y concentrada en el entorno sur y suroeste.

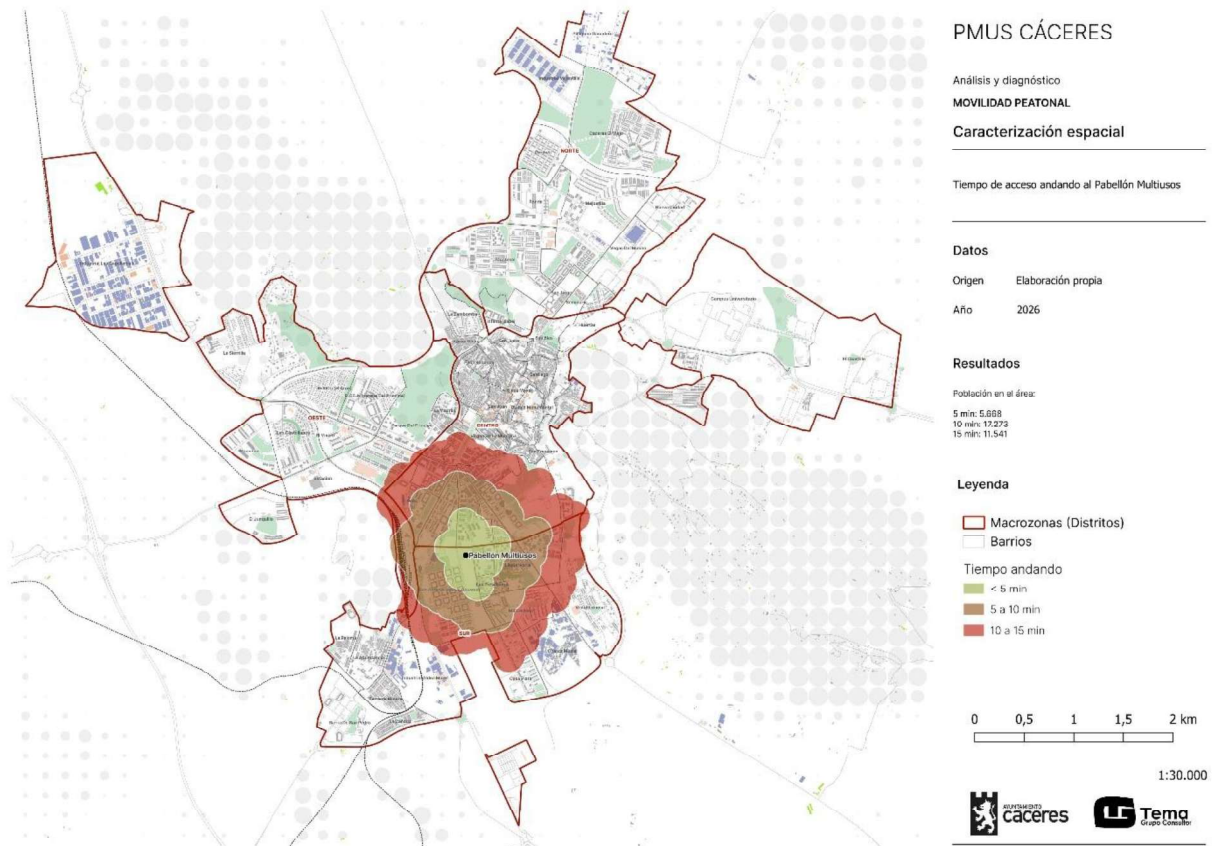


Fig 178. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min a pie a partir del Pabellón Multiusos. Fuente: Elaboración propia

1.7. Movilidad ciclista

1.7.1. Caracterización de la infraestructura

Cáceres posee una infraestructura de bicicletas aún incompleta, aunque está distribuida por varios puntos de la ciudad no funciona como red.

La Ordenanza Reguladora de la accesibilidad Universal en el Municipio de Cáceres, tiene algunas especificaciones sobre los carriles-bici:

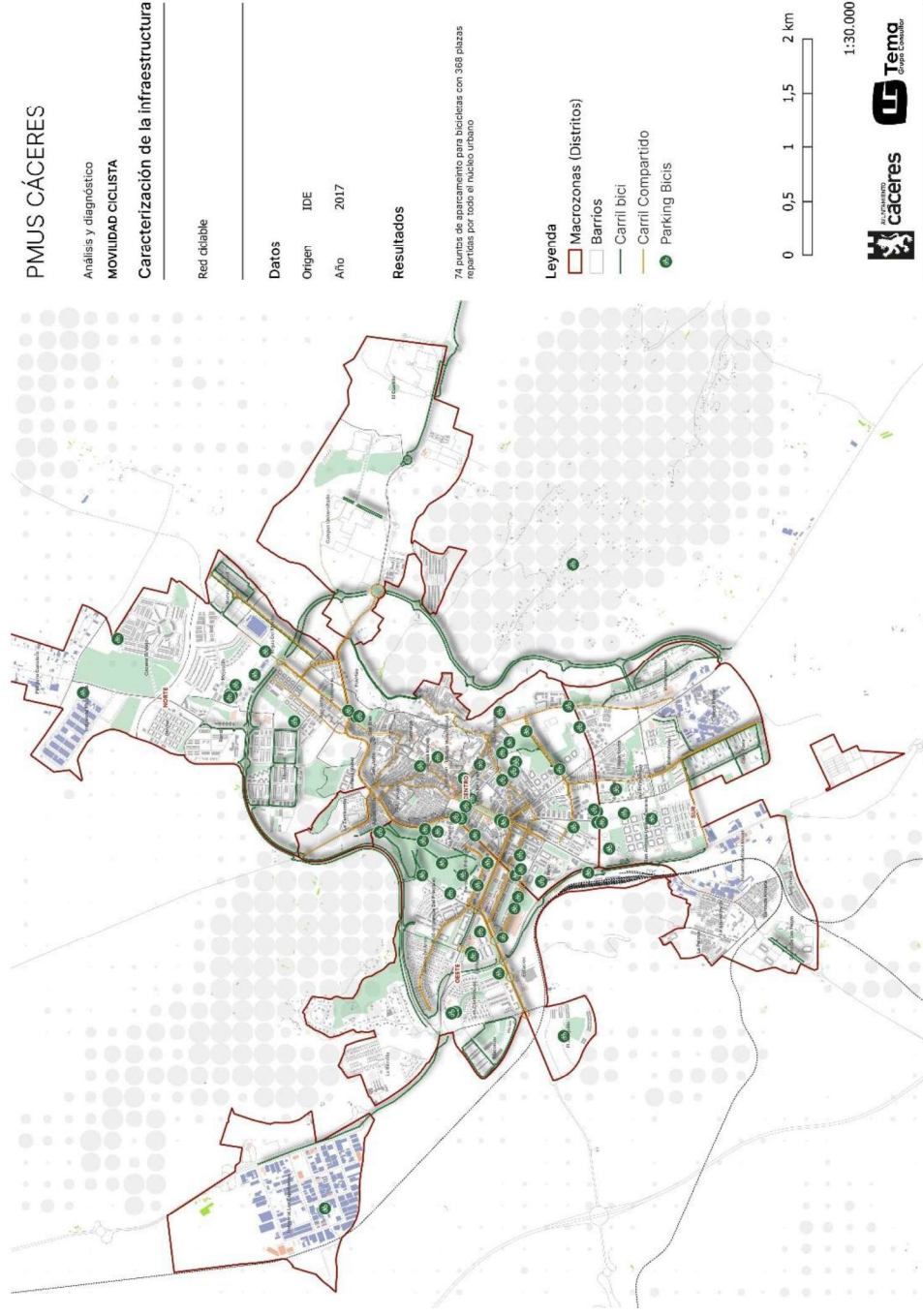
- Los carriles reservados al tránsito de bicicletas tendrán su propio trazado en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizados y diferenciados del itinerario peatonal.

- Su trazado respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.
- Los carriles reservados al tránsito de bicicletas que discurran sobre la acera tendrán un pavimento de un color que contraste con el del itinerario peatonal, no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde éste a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas. Para ello estos carriles se dispondrán lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal.

El municipio de Cáceres dispone actualmente de una red de infraestructuras ciclistas que supera los 50 kilómetros de carriles bici, a los que se añaden más de 44 kilómetros de vías con tráfico calmado (ciclocarriles 30), según los datos del Sistema de Información Geográfica (SIG) municipal. Estas cifras sitúan a la ciudad en una posición destacada desde el punto de vista cuantitativo en cuanto a dotación ciclista, configurando una malla amplia que, sobre el papel, permite la circulación en bicicleta por buena parte del término urbano.

También dispone de 74 aparca bicis con un total de 368 plazas distribuidas por todo el municipio tal y como se puede observar en la siguiente figura.

Fig 179. Red ciclable y aparca-bicis en Cáceres. Fuente: Elaboración propia



La extensión y distribución total de la infraestructura ciclista siguiente es la siguiente:

Tabla 56. Red ciclable municipal existente por barrio – Km lineales (2025). Fuente: Elaboración propia

Distrito	Tramo	Longitud Km	Distrito	Longitud (Km) / Distrito
CENTRO	Estación	1,92 Km	Carril Bici	12,06 Km
	Mejostilla	0,89 Km		
	R-66	2,35 Km		
	Charca Musla	0,0112 Km		
	La Zambomba	0,061 Km		
	Parque del Principe	3,31 Km		
	Aldea Moret	0,47 Km		
	San Marquino	0,049 Km		
	Ronda	1,04 Km		
	Sierra de San Pedro	0,78 Km		
	Vegas del Mocho	1,19 Km		
	San Justo	0,79 Km	Carril Compartido	14,94 Km
	Moctezuma	1,30 Km		
	Mejostilla	0,71 Km		
	Infanta Isabel	0,50 Km		
	Vistahermosa	0,66 Km		
	El Perú	0,030 Km		
	El Rodeo	1,94 Km		
	San Juan	0,50 Km		
	Seminario	0,98 Km		
	Margallo	0,96 Km		
	Maltravieso	0,85 Km		
	Los Fratres	0,74 Km		
	Santiago	0,20 Km		
	La Madrila	0,40 Km		
	Casas Baratas	0,22 Km		
	Las Candelas	0,79 Km		
	Reyes Huertas	1,12 Km		
	Hernandez Pacheco	0,37 Km		
	Montesol	0,17 Km		
	Aguas Vivas	1,10 Km		
	La Bondad	0,53 Km		
	Virgen de la Montaña	0,085 Km		
NORTE	Macondo	1,82 Km	Carril - Bici	7,73 Km
	El Cuartillo	1,28 Km		

	Huertas	0,58 Km		
	Montesol	3,80 Km		
	San Antonio	0,25 Km		
	El Vivero	0,72 Km	Carril Compartido	8,59 Km
	Llopis Ivorra	0,19 Km		
	Campus Universitario	0,89 Km		
	Peña Redonda	0,22 Km		
	Casa Plata	1,11 Km		
	Ribera del Marco	0,40 Km		
	San Blas	1,24 Km		
	San Marquino	0,092 Km		
	Santa Clara	0,66 Km		
	Estación	0,62 Km		
	Vegas del Mocho	1,95 Km		
	Huertas	0,50 Km		
SUR	El Vivero	0,47 Km	Carril - Bici	8,40 km
	Maltravieso	0,54 Km		
	Ribera del Marco	0,41 Km		
	Casa Plata	2,62 Km		
	Nueva Ciudad	1,93 Km		
	Vistahermosa	2,43 Km		
	Parque del Principe	2,72 Km	Carril Compartido	11,52 Km
	Charca Musia	0,66 Km		
	Hernán Cortés	0,93 Km		
	Virgen de Guadalupe	0,84 Km		
	R-66	2,56 Km		
	Los Castellanos	0,59 Km		
	San Francisco	0,56 Km		
	San Jorge	0,87 Km		
	Canovas	1,54 Km		
	Las Trescientas	0,25 Km		
OESTE	El Rodeo	0,72 Km	Carril - Bici	5,45 Km
	Campus Universitario	1,63 Km		
	La Sierrilla	1,06 Km		
	Aguas Vivas	0,88 Km		
	Cabezarrubia	0,00874 km		
	Industrial Las Capellanas	1,15 Km		
	Espíritu Santo	0,35 Km	Carril Compartido	7,77 Km
	La Zambomba	0,55 Km		

	Cementerio	0,33 Km		
	Aldea Moret	0,15 Km		
	Paseo Alto	0,14 Km		
	Vera Cruz	0,12 Km		
	Nueva Ciudad	0,80 Km		
	Argentina	1,60 Km		
	Cabezarrubia	3,73 Km		

Los itinerarios existentes conectan algunos de los principales ejes de la ciudad, entre los que destacan la Ronda Norte, la Ronda Sureste, la avenida del Ferrocarril o el entorno del Parque del Príncipe, incorporándose en los últimos años nuevos tramos orientados a mejorar la conexión entre barrios periféricos y áreas urbanas consolidadas.

No obstante, a pesar de la extensión alcanzada por la red, uno de los principales retos identificados es la falta de continuidad y conectividad entre sus distintos tramos. En varios puntos, los itinerarios no enlazan de forma directa, lo que obliga a los usuarios a incorporarse a vías con mayor intensidad de tráfico, reduciendo la seguridad y la comodidad del desplazamiento. Además, los tramos de carril compartido presentan condiciones poco seguras para los ciclistas, debido a la ausencia de segregación física y a la coexistencia con el tráfico motorizado. Esta situación se ve agravada por el hecho de que, en muchas de estas vías, no se respetan los límites de velocidad de 30 km/h, lo que incrementa la percepción de riesgo y desincentiva el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual. Esta circunstancia condiciona el uso cotidiano de la bicicleta, que continúa estando más vinculado a actividades recreativas o deportivas que a desplazamientos diarios por motivos laborales o de gestión. En este sentido, la eficacia de la red ciclista no depende únicamente de su longitud, sino de aspectos como la coherencia del trazado, la seguridad percibida, la calidad de la señalización, la disponibilidad de aparcamientos seguros y su adecuada integración con el resto del sistema de movilidad urbana.

La ciudad de Cáceres dispone de una **red ciclista perimetral** que bordea el núcleo urbano y constituye el principal itinerario continuo existente para la circulación en bicicleta en el entorno exterior de la ciudad. Esta red se configura fundamentalmente a partir de dos grandes ejes: la **Ronda Norte** y el tramo asociado a la **N-630**, que actúa como prolongación hacia el sur, conformando conjuntamente un recorrido semicircular alrededor del municipio.

La **Ronda Norte**, inaugurada en 2004, se extiende a lo largo de aproximadamente 6 km entre la glorieta de La Sierrilla, en la N-630, y la N-521 a la altura del Centro de Enseñanzas Integradas, constituyendo el principal eje de circunvalación por el sector norte de la ciudad. A ambos lados de la calzada dispone de itinerarios ciclables unidireccionales compartidos con peatones, con una anchura aproximada de 3 metros. Aunque esta infraestructura ha adquirido un uso consolidado como espacio de paseo y actividad deportiva, su localización periférica y el carácter compartido del itinerario limitan su funcionalidad como vía de movilidad cotidiana. La convivencia entre peatones y ciclistas genera fricciones frecuentes, agravadas por la escasa anchura disponible y por la presencia de pendientes significativas en algunos tramos, que reducen su accesibilidad para usuarios menos experimentados.

Asimismo, los cruces con el tráfico motorizado, resueltos mayoritariamente mediante pasos peatonales en glorietas, presentan condiciones de seguridad mejorables, especialmente en aquellos puntos no semaforizados.



Fig 180. Carril bici Ronda Norte. Fuente: Archivo propio.

Por su parte, el carril bici asociado a la **N-630** funciona como continuación de la Ronda Norte hacia el sur a lo largo de más de 3 km. Se trata de un itinerario bidireccional de aproximadamente 3 metros de anchura situado en uno de los márgenes de la vía, cambiando de lado a mitad del recorrido. Su diseño carece de espacio peatonal alternativo, lo que provoca la presencia habitual de peatones pese a la prohibición existente, generándose conflictos derivados de la falta de alternativas seguras para la movilidad a pie. Además, el trazado presenta una escasa permeabilidad con el entorno urbano, permitiendo únicamente puntos muy limitados de acceso o salida, lo que refuerza su utilización principalmente recreativa o deportiva frente a su potencial como infraestructura de conexión urbana. Los cruces se resuelven mediante semáforos o pasos a distinto nivel, que en algunos casos obligan a desmontar de la bicicleta y alargan los recorridos.

En conjunto, esta red perimetral constituye actualmente el principal soporte ciclista continuo de Cáceres, si bien su configuración responde en mayor medida a un uso deportivo y recreativo que a una verdadera red estructurante de movilidad urbana, quedando limitada su integración efectiva con los barrios y con el resto de los itinerarios ciclistas de la ciudad.

Carril acera-bici Montesol:

El itinerario ciclista que conecta la Ronda Norte con el barrio de Montesol presenta importantes deficiencias que limitan su funcionalidad real. Tal y como se aprecia, se trata de una franja diferenciada únicamente por el cambio de pavimento dentro de la acera, sin segregación física respecto al espacio peatonal, lo que genera ambigüedad en el uso y posibles conflictos entre peatones y ciclistas.

Además, el ancho resulta reducido y está condicionado por la proximidad de arbolado y mobiliario urbano, lo que disminuye el espacio útil y afecta a la comodidad y seguridad del recorrido. El pavimento de adoquín tampoco es el más adecuado para la circulación ciclista, ya que reduce el confort de rodadura. En conjunto, aunque existe una conexión formal entre ambos ámbitos urbanos, su diseño

responde más a una solución residual que a una infraestructura ciclista planificada y eficiente dentro de la red de movilidad sostenible.



Fig 181. Acera bici Montesol. Fuente: Archivo propio

Carril acera-bici barrio de Macondo:

Una situación similar se reproduce en el barrio de Macondo, donde la infraestructura ciclista presenta las mismas deficiencias de diseño y funcionalidad. En este caso, además, la problemática se ve agravada por la falta de conectividad, ya que el itinerario existente no dispone de una conexión directa con la Ronda Norte ni con ningún otro carril bici de la ciudad. Esta ausencia de continuidad impide su integración en una red estructurada y reduce notablemente su utilidad como alternativa real de movilidad cotidiana.



Fig 182. Acera bici Macondo. Fuente: Archivo propio

Carril acera-bici calle Emilio Cardenal Hernandez: aunque presenta conexión con la Ronda Norte y une esta con el barrio de Ronda de se trata de una infraestructura ciclista de 500 metros de carácter discontinuo y escasamente definida, más próxima a una adaptación del espacio peatonal que a un

carril bici segregado e integrado dentro de una red ciclista estructurada, lo que limita su funcionalidad como itinerario seguro y atractivo para el uso cotidiano de la bicicleta.



Fig 183. Acera bici Cardenal Hernandez. Fuente: Archivo propio

Las acera-bici discurren sobre la plataforma peatonal y consisten en un carril bidireccional delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas. Se aconseja modificar estas soluciones y habilitar un Ciclo-carril (en calles de un carril por sentido) o ciclocalle (en calles de dos carriles o más por sentido), puesto que el ancho de las aceras debe tener un ancho libre de mínimo 1,80m para ser considerado itinerario peatonal accesible, conforme normativa estatal vigente.

Además, su ancho resulta insuficiente para la tipología bidireccional. Para velocidades normales, entre los 15 Km/h y los 30 Km/h, y en condiciones adecuadas para la rodadura, se considera que la anchura ocupada por un ciclista en marcha es de 1,00 m. Aunque 1,00 m es el ancho mínimo estricto para la circulación de un ciclista, en el diseño de un carril-bici se recomienda dar un resguardo de 0,25 m hacia ambos lados, por seguridad ante posibles movimientos, paradas o puestas en marcha. Por ello, en condiciones adecuadas de circulación, se puede considerar que el ancho estricto necesario en carriles bici unidireccionales es de 1,50 m y bidireccionales de 2,50m.

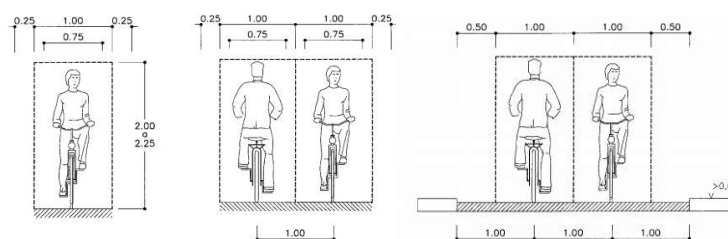


Fig 184. Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento del carril-bici. Fuente: Ministerio del Interior

Carril bici de la Avenida de la Constitución: conecta el itinerario ciclista perimetral de Cáceres, en su tramo Sur-Este (N-630), con el barrio de Aldea Moret. Sin embargo, presenta una clara falta de continuidad, ya que el trazado se interrumpe al llegar al barrio sin integrarse adecuadamente en la red ciclista urbana.

Asimismo, su estado de conservación es mejorable y, pese a estar diseñado como carril bidireccional exclusivo para bicicletas, es utilizado frecuentemente por peatones debido al escaso uso ciclista y a la débil delimitación del espacio. La reducida anchura del itinerario para doble sentido disminuye además las condiciones de seguridad y confort. En la imagen se observa la conexión entre el carril perimetral y este tramo, donde se evidencian dichas deficiencias de diseño y continuidad.

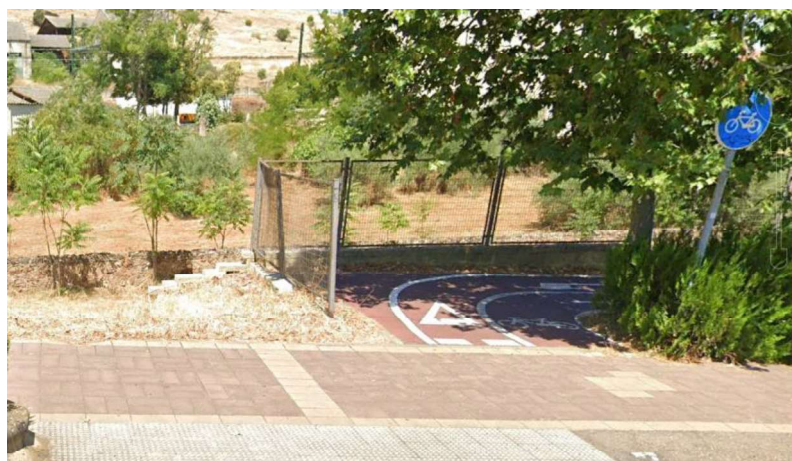


Fig 185. Carril bici Avenida de la Constitución. Fuente: Archivo propio

Programa de calmando de tráfico en el centro urbano:

En el ámbito central de Cáceres se han implantado medidas de calmando de tráfico orientadas a favorecer la movilidad ciclista en coexistencia con el tráfico motorizado. Estas actuaciones se han desarrollado principalmente en el entorno del eje comprendido entre la Avenida de España, la zona de Cánovas, San Antón, Parras, Clavellinas y calles adyacentes próximas a los accesos al centro histórico, donde se ha optado por la implantación de **Zonas 30 y ciclocarriles señalizados en calzada**.

El modelo adoptado se basa en la reducción de la velocidad máxima a 30 km/h y en la señalización horizontal específica (pictogramas de bicicleta y marcas "30"), sin incorporar segregación física ni elementos de protección para el ciclista. Esta estrategia responde a la morfología consolidada del centro urbano, donde la sección viaria limitada dificulta la implantación de carriles bici segregados.

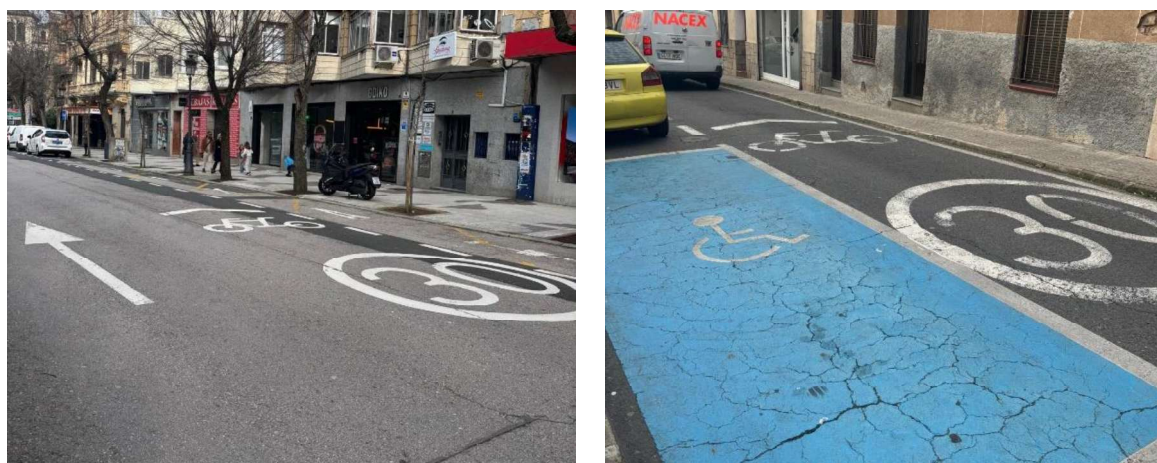


Fig 186. Zonas 30 y ciclocarriles. Fuente: Archivo propio

No obstante, según diversas opiniones ciudadanas y la percepción generalizada de los usuarios, estas medidas no han tenido un impacto significativo en el fomento del uso de la bicicleta en la zona. La presencia de ciclistas en estas calles es reducida, en parte debido a la sensación de inseguridad derivada de la ausencia de protección física y de la convivencia directa con el tráfico motorizado. Asimismo, pese a la limitación normativa a 30 km/h, en la práctica se observa que muchos vehículos circulan a velocidades superiores, lo que disminuye la efectividad real del calmado y limita la confianza de potenciales usuarios. En consecuencia, aunque la intervención mejora formalmente el marco normativo de circulación, su capacidad para consolidar el uso cotidiano de la bicicleta en el centro urbano resulta actualmente limitada.

Carril bici del entorno del Hospital Universitario y Campus Universitario:

En 2025 se inauguró el carril bici y el sendero peatonal Camino de los Carboneros que constituye una nueva infraestructura de conexión entre la N-523 y el campus universitario, con una longitud aproximada de 2,2 km. La actuación se ha resuelto mediante una sección segregada que incluye un carril bici de 3 metros de anchura y un sendero peatonal independiente de los mismos metros, garantizando la separación funcional entre ambos modos. La infraestructura dispone de señalización horizontal y vertical específica, sistema de iluminación con 34 luminarias, semaforización en puntos de cruce, mobiliario urbano y acondicionamiento paisajístico con la plantación de 90 árboles, configurándose como un itinerario seguro y estructurado dentro de la red ciclista municipal.



Fig 187. Carril bici Camino Carboneros. Fuente: Archivo propio

Una vez en el entorno del campus universitario, aunque existen medidas de calmado del tráfico y señalización de zona 30 que favorecen la coexistencia con la bicicleta, el estado del pavimento resulta claramente deficiente. Tal y como se aprecia en la imagen, el asfalto presenta grietas, baches y zonas deterioradas que generan una superficie irregular y poco segura.



Fig 188. Zona 30 de la Avenida de las Letras. Fuente: Archivo propio

Estas condiciones obligan a los ciclistas a realizar maniobras para esquivar desperfectos, aumentando el riesgo de caídas y conflictos con el tráfico rodado. En consecuencia, pese a la señalización favorable, el mal estado del firme limita la seguridad y funcionalidad real del itinerario ciclista dentro del campus.

En el entorno del **Hospital Universitario de Cáceres** hay un tramo de carril bici segregado. Se trata de una infraestructura bidireccional delimitada mediante señalización horizontal, con línea central discontinua y pictogramas de bicicleta, ejecutada sobre pavimento asfáltico continuo. El carril se encuentra separado de la calzada mediante una franja señalizada y marcas longitudinales, dentro de un ámbito periurbano dotado de iluminación y arcones amplios, configurándose como parte de la red ciclista perimetral vinculada a los accesos viarios de la ciudad.

No obstante, a pesar de la existencia de esta infraestructura, su uso real se ve condicionado por varios factores. La lejanía del hospital respecto al núcleo urbano y las pendientes existentes en el recorrido reducen su atractivo como opción cotidiana para la población. Además, el itinerario discurre en gran parte por vías de carácter interurbano, con presencia de rotondas, cruces complejos y tráfico a velocidades elevadas, lo que incrementa la percepción de inseguridad. A ello se suma la ausencia de una segregación física efectiva respecto a la calzada, lo que obliga a convivir estrechamente con el tráfico motorizado y hace que el recorrido resulte poco confortable y potencialmente peligroso, desincentivando el uso de la bicicleta para acceder al hospital.



Fig 189. Carril bici conexión con el Hospital Universitario. Fuente: Archivo propio

Carril bici de conexión con el Polígono Industrial de Las Capellanías

Entre las actuaciones más recientes en materia de movilidad ciclista destaca la ejecución, en 2025, del nuevo carril bici de conexión con el Polígono Industrial de Las Capellanías, con una longitud aproximada de 2,5 kilómetros. Esta intervención tiene como objetivo facilitar un acceso seguro y directo desde el casco urbano hasta uno de los principales ámbitos de actividad económica del municipio, reforzando la movilidad sostenible en los desplazamientos laborales.

La actuación, denominada “Reducción del tráfico en itinerarios de acceso al Polígono Industrial de Las Capellanías mediante la creación de carril segregado bici-peaton”, ha sido financiada con fondos europeos Next Generation. El proyecto contempla la creación de un itinerario segregado bici-peatonal, con un carril bici bidireccional de 3 metros de anchura, que conecta con la red existente en la urbanización R-66 y la Ronda Norte, mejorando así la continuidad de la malla ciclista urbana.

Carril Bici Parque del Príncipe

Forma parte de la red de infraestructuras ciclistas urbanas destinadas a fomentar la movilidad activa y sostenible dentro del municipio. Este itinerario discurre por el interior y el entorno del Parque del Príncipe, uno de los principales espacios verdes urbanos de la ciudad.

Cuenta con 5 Km de longitud y una de sus principales funciones es mejorar la conectividad ciclista entre barrios y ampliar la red de movilidad sostenible contribuyendo a la reducción del uso del vehículo privado y fomentando desplazamientos seguros en bicicleta dentro de la ciudad. Aunque en el análisis realizado hemos encontrado varias deficiencias en sus conexiones:

Conexión con el barrio de Aguas Vivas: se observa una ausencia de continuidad de la infraestructura ciclista. El carril bici finaliza sin enlazar con otros itinerarios ciclistas o vías adecuadamente adaptadas para la circulación en bicicleta. Esta discontinuidad provoca que los ciclistas deban incorporarse

directamente a la calzada o a itinerarios no acondicionados, lo que reduce la seguridad y la funcionalidad del recorrido.

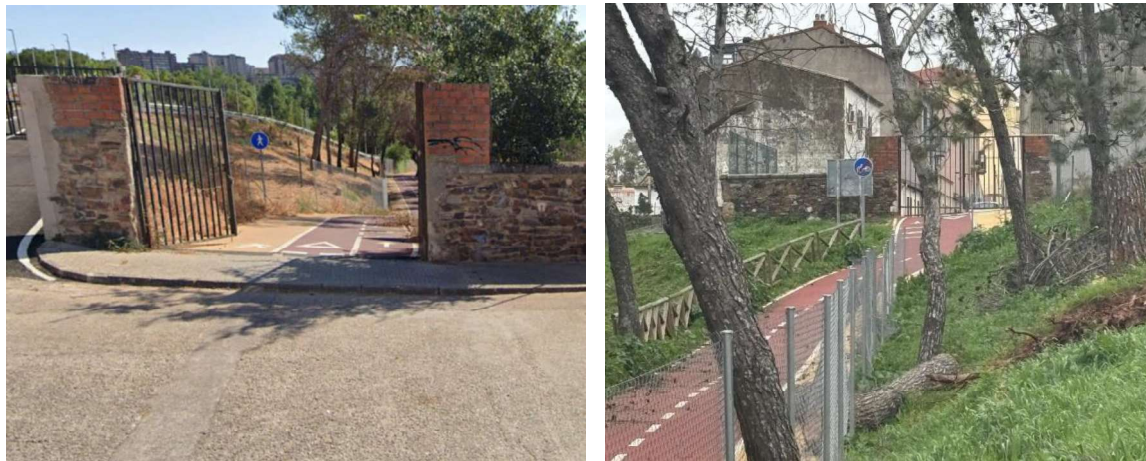


Fig 190. Conexión carril bici con el barrio Aguas Vivas. Fuente: Archivo propio

Conexión con la Avenida Hernán Cortés: En este punto no existe una conexión directa con otros carriles bici, lo que interrumpe la continuidad de la red ciclista.

Además, la salida del carril bici desemboca en un cruce con visibilidad reducida, lo que incrementa el riesgo de conflictos entre ciclistas y vehículos motorizados. La señalización específica para ciclistas es inexistente y la única señal presente es la de fin de carril bici, lo que obliga a los usuarios a integrarse en la circulación general sin condiciones adecuadas de seguridad.

El itinerario ciclista situado en el entorno del aparcamiento disuasorio próximo al parque también finaliza, sin establecer una conexión funcional con el resto de la red ciclista urbana.





Fig 191. Conexión carril bici con la Avenida de Hernán Cortés. Fuente: Archivo propio

Conexión con Avenida Pedro Rodríguez Ledesma: Existe una salida desde el parque hacia la avenida, pero para acceder a ella es necesario cruzar una calzada de peatones sin señalización específica para ciclistas lo que genera inseguridad tanto para peatones como para ciclistas.

Además, la avenida presenta señalización de zona 30 y carril compartido, pero durante el trabajo de campo se ha observado que los vehículos circulan a velocidades superiores a las recomendadas, lo que reduce la seguridad percibida por los usuarios de la bicicleta.



Fig 192. Conexión carril bici con Avda. Pedro Rodríguez Ledesma. Fuente: Archivo propio

Conexión con la calle Viena: La conexión con la Calle Viena presenta problemáticas similares. Aunque existe un punto de salida desde el carril bici hacia esta vía, no existe una continuidad clara del itinerario ciclista, ni infraestructura específica que permita una transición segura entre el carril bici y la calzada.

Adicionalmente, la calle Viena no está incluida dentro de los itinerarios señalizados como vías ciclables compartidas, lo que dificulta la integración de los ciclistas en la circulación y reduce la seguridad del recorrido.



Fig 193. Conexión carril bici calle Viena. Fuente: Archivo propio

Conexión con la Ronda Norte R-66: La conexión entre la vía ciclista del parque y esta ronda no es directa, obligando a los usuarios a abandonar el carril bici y circular por un camino de tierra.

Desde este punto se accede a una pequeña bifurcación que presenta escasa visibilidad debido a la vegetación existente, lo que dificulta la orientación de los ciclistas y reduce la seguridad del acceso. Esta falta de continuidad y señalización limita la funcionalidad de la conexión con uno de los principales ejes viarios de la ciudad.



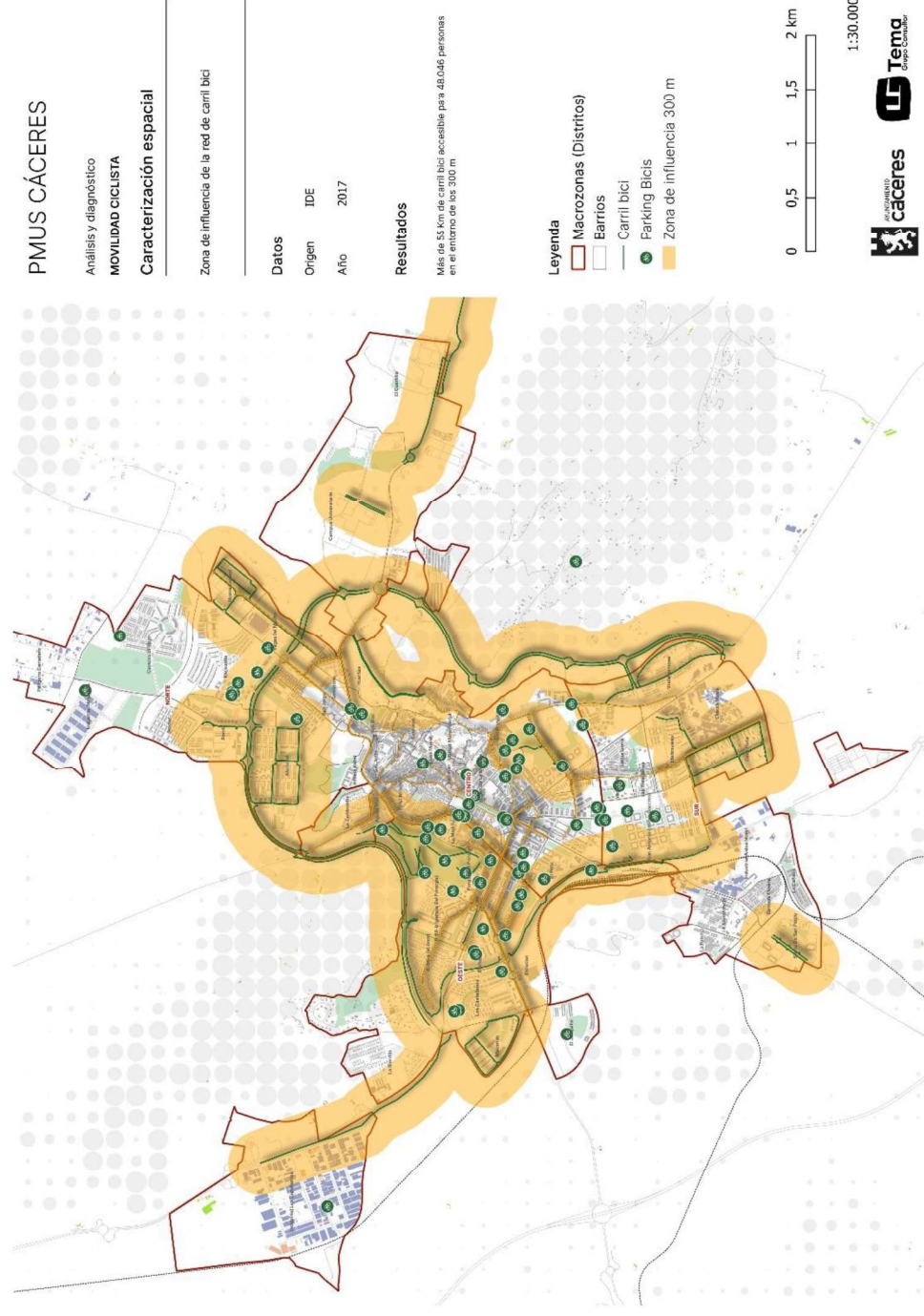
Fig 194. Conexión carril bici con la Ronda Norte. Fuente: Google Earth

1.7.2. Caracterización espacial

1.7.2.1. Cobertura de la red ciclista existente

La red ciclista existente atiende actualmente a una población de 48.046 residentes si se considera una cobertura de 0 a 300 metros. Este análisis se ha realizado exclusivamente sobre los tramos de carril bici segregado, dejando fuera los tramos de carril compartido con el tráfico, esta decisión responde a que el carril compartido no garantiza unas condiciones homogéneas de seguridad, confort y continuidad para el conjunto de usuarios

Fig 195. Cobertura de la red ciclista existente a 150, 300 y 500metros. Fuente: Elaboración propia



1.7.2.2. Equipamientos urbanos y puntos de interés

Con el objetivo de analizar el acceso a los equipamientos de ámbito general distribuidos por la ciudad, se han seleccionado una serie de puntos considerados de gran atracción de viajes. Los equipamientos son de tipo cultural y recreativo, educativo universitario, comercial y sanitario (hospitales); y los principales puntos turísticos. A través del estudio de las isócronas se reflejan los tiempos de viaje andando a 5, 10 y 15 minutos para valorar el acceso a estos puntos de atracción a través del modo en bicicleta.

El plano muestra las isócronas de acceso en bicicleta al Pabellón Multiusos de Cáceres, reflejando una muy buena accesibilidad en tiempos a escala urbana. En el entorno más próximo, se sitúan 41.827 personas a menos de 5 minutos en bicicleta, lo que indica una fuerte relación con los barrios cercanos.

A medida que aumenta el tiempo de desplazamiento, la cobertura crece de forma muy significativa: en un radio de 10 minutos se alcanzan 73.082 habitantes, abarcando gran parte del tejido urbano consolidado. Finalmente, en el intervalo de 15 minutos se llega a 85.193 personas, lo que supone prácticamente la totalidad de la población urbana.

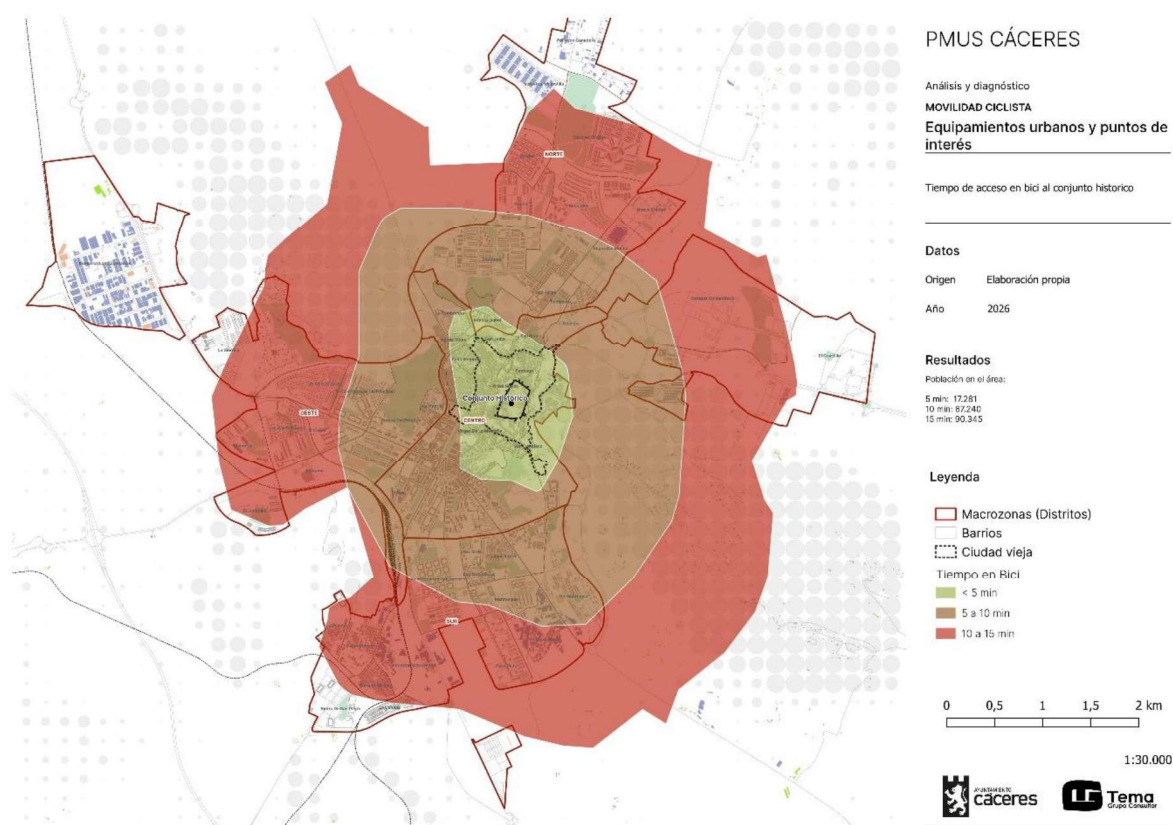


Fig 196. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min de bicicleta. Casco Histórico. Fuente: Elaboración propia

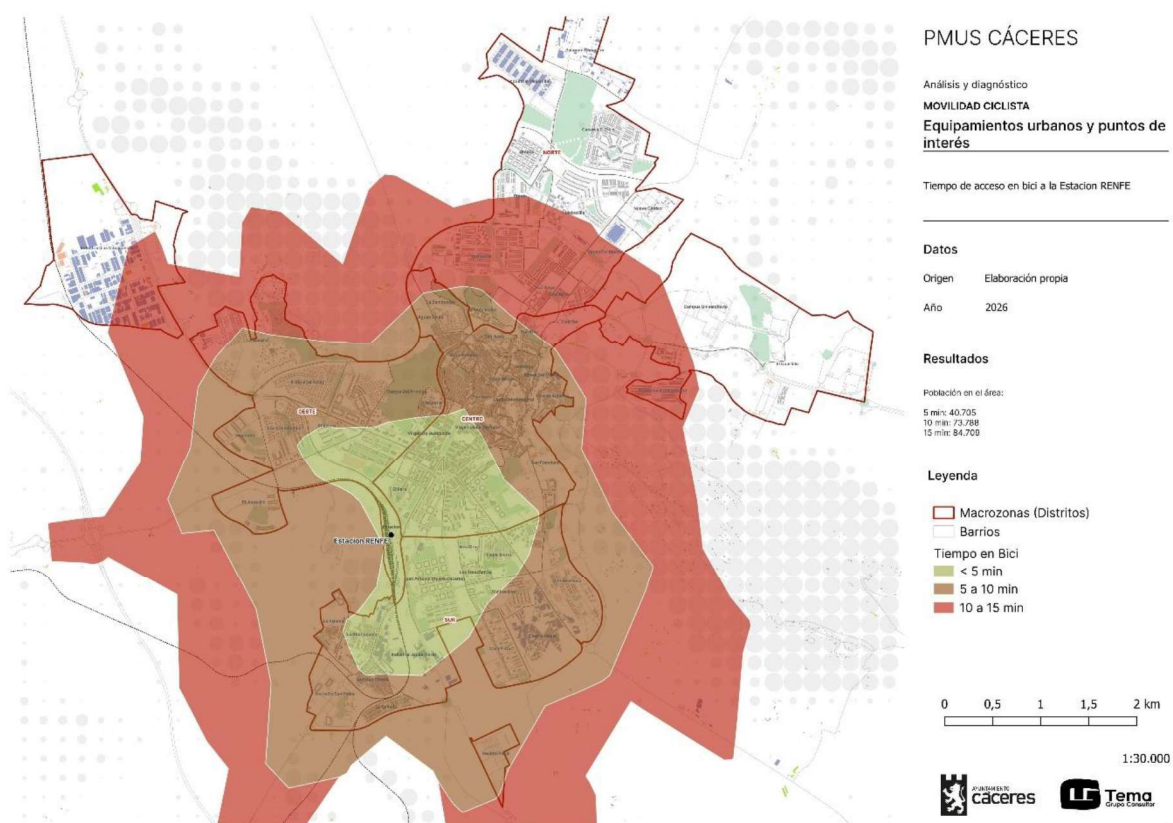


Fig 197. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min de bicicleta. Estación de tren. Fuente: Elaboración propia

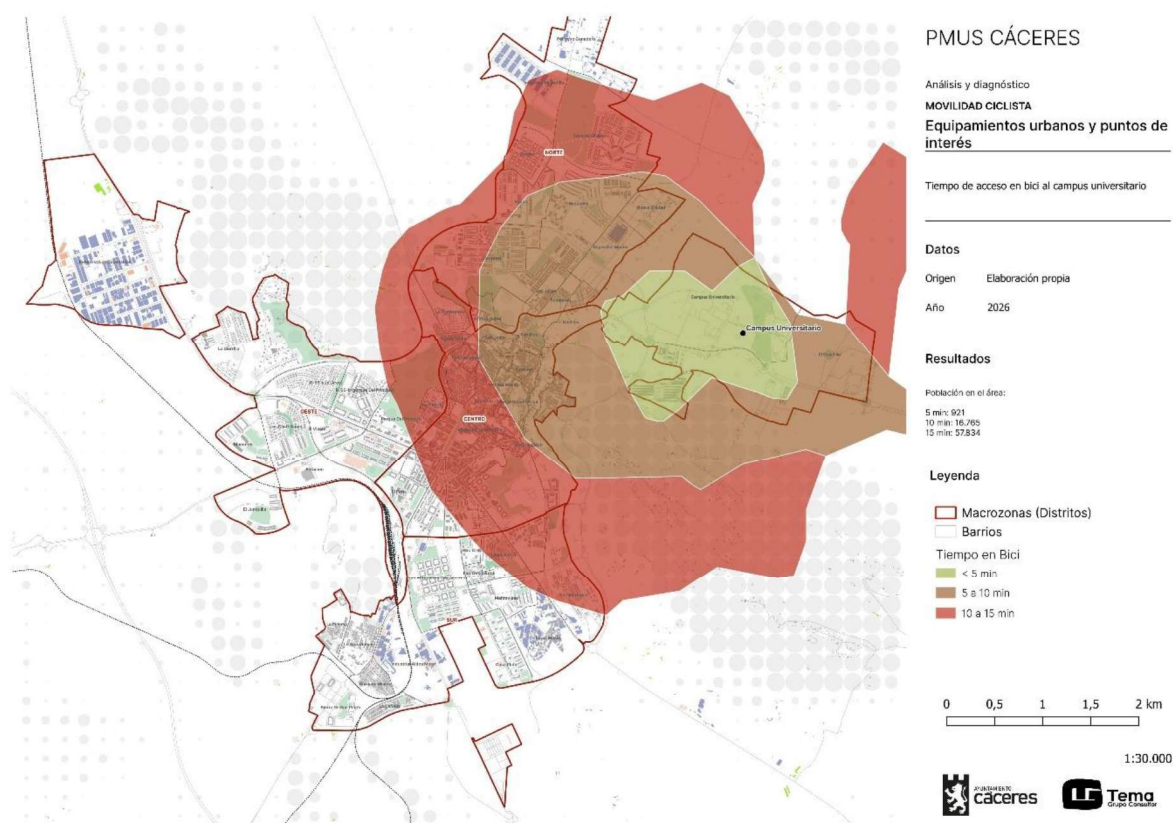


Fig 198. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min de bicicleta. Campus Universitario. Fuente: Elaboración propia

El acceso en bicicleta al Campus Universitario de Cáceres muestra una accesibilidad claramente condicionada por su localización periférica, pero notablemente mejorada gracias a la ampliación de la infraestructura ciclista hasta esta zona.

En el entorno más próximo, la cobertura es reducida, con solo 921 personas a menos de 5 minutos en bicicleta, lo que refleja la escasa densidad residencial inmediata del campus. Sin embargo, esta situación mejora rápidamente al ampliar el tiempo de desplazamiento: en un radio de 10 minutos se alcanzan 16.765 habitantes, incorporando ya varios barrios próximos.

Es en el intervalo de 15 minutos donde se produce el mayor salto, alcanzando 57.834 personas, lo que indica que una parte importante de la ciudad puede acceder al campus en bicicleta en tiempos razonables.

En cuanto al Hospital Universitario de Cáceres la cobertura es muy reducida, con solo 87 personas a menos de 5 minutos en bicicleta, lo que refleja la escasa densidad residencial en las proximidades del hospital. Esta situación mejora ligeramente en el intervalo de 10 minutos, donde se alcanzan 993 habitantes, aunque sigue siendo un valor bajo en comparación con otros equipamientos de la ciudad.

Es a partir de los 15 minutos cuando se amplía de forma más significativa el área de influencia, alcanzando 16.324 personas, si bien esta cifra continúa siendo limitada en términos urbanos.

El plano evidencia, por tanto, que incluso en bicicleta el hospital presenta una accesibilidad reducida y muy localizada, con una cobertura claramente inferior a la de otros equipamientos analizados.

Fig 199.

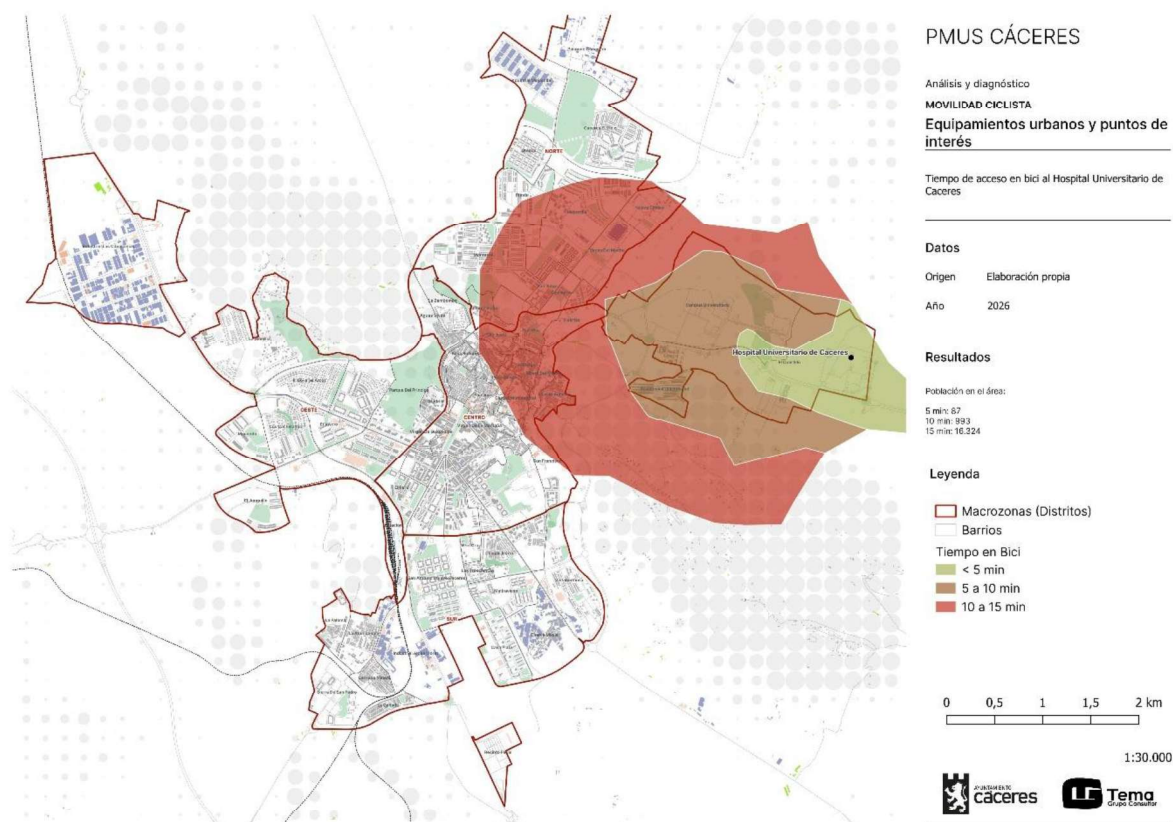


Fig 200. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min de bicicleta. Hospital Universitario. Fuente: Elaboración propia

Pabellón Multiusos de Cáceres, principal equipamiento deportivo de la ciudad, mostrando una accesibilidad elevada y bien distribuida a escala urbana.

En el entorno más próximo, la cobertura es ya significativa, con 41.827 personas a menos de 5 minutos en bicicleta, lo que indica una buena relación con los barrios cercanos y una accesibilidad de proximidad destacada. Esta cobertura se amplía de forma considerable en el intervalo de 10 minutos, alcanzando 73.082 habitantes, lo que incluye gran parte del tejido urbano consolidado.

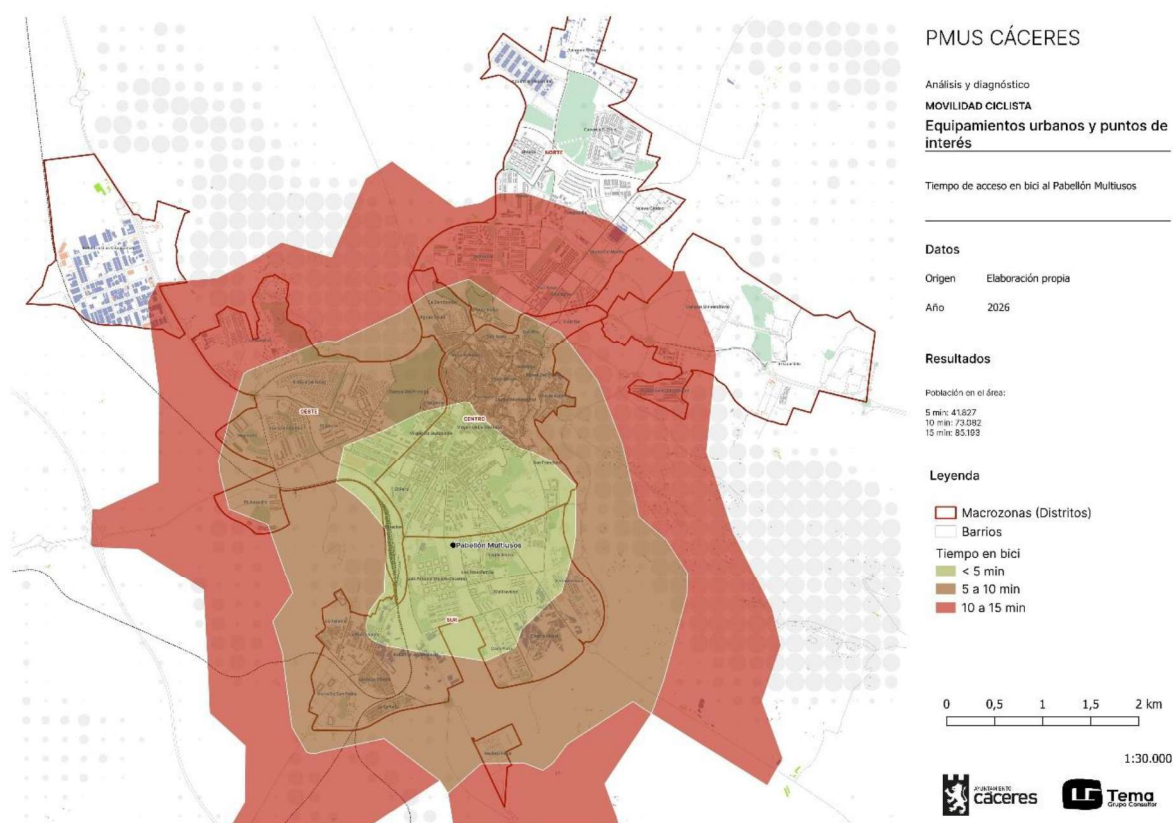


Fig 201. Mapa de distancias a 5, 10 y 15min de bicicleta. Pabellón Multiusos. Fuente: Elaboración propia

1.8. Accesibilidad

1.8.1. Ordenanza de Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Cáceres (2013)

En el caso de Cáceres, la planificación en materia de accesibilidad se ha desarrollado principalmente a través de instrumentos normativos. En este sentido, en el año 2013 el Ayuntamiento aprobó la Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal, en el marco de la normativa estatal derivada de la Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

Este documento establece las condiciones que deben cumplir los espacios públicos urbanizados, edificaciones, modos de transporte, tecnologías de la información y comunicación, así como los estacionamientos para personas con discapacidad, con el objetivo de garantizar una utilización no discriminatoria, independiente y segura por parte de toda la ciudadanía.

La ordenanza incorpora principios como la accesibilidad universal, el diseño para todos, la autonomía personal y la transversalidad de las políticas públicas, promoviendo un modelo de ciudad inclusiva y accesible. Asimismo, regula aspectos relativos al control y seguimiento, licencias, inspección técnica

de edificios y establece la creación de una Oficina de Accesibilidad Universal encargada de coordinar y supervisar las actuaciones municipales en esta materia.

El documento se estructura en varios capítulos que abarcan las disposiciones generales, condiciones de accesibilidad en urbanización y edificación, transporte y comunicación, accesibilidad en aparcamientos para personas con discapacidad, así como el régimen de control, seguimiento, infracciones y sanciones. Además, incluye anexos técnicos que desarrollan las condiciones específicas aplicables a cada ámbito de actuación

En cuanto a las actuaciones en materia de accesibilidad en Cáceres, estas se han desarrollado de forma progresiva mediante intervenciones puntuales en el espacio urbano y la edificación, en aplicación de la Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal. Entre las principales actuaciones destacan la adaptación de itinerarios peatonales y pasos de peatones, la eliminación de barreras arquitectónicas en espacios públicos, la mejora de la accesibilidad en edificios municipales y la incorporación de criterios de accesibilidad en el transporte y en los servicios urbanos. Asimismo, se han promovido medidas de apoyo a la adaptación de viviendas y establecimientos, así como actuaciones de señalización accesible y mejora de la información y comunicación. En conjunto, estas intervenciones responden a una estrategia de mejora continua orientada a garantizar la accesibilidad universal y la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía.

1.8.2. Plan de acción local de la Agenda Urbana de Cáceres

A partir del Plan de Acción Local de la Agenda Urbana de Cáceres, las actuaciones con incidencia directa o indirecta sobre la movilidad se concentran principalmente en el Objetivo Estratégico.5 Movilidad y Transporte (OE.5), de la Agenda Urbana Española, aunque también aparecen medidas vinculadas al modelo territorial, la movilidad turística, la accesibilidad ambiental y la relación entre el núcleo urbano y su área funcional. En la ficha analizada, el Plan de Acción Local (PAL) identifica expresamente dentro del OE.5 tres líneas de acción: **peatonalización del centro de la ciudad, red de carriles bici y aparcamientos disuasorios**.

Además, dentro del Objetivo Estratégico.1 Territorio, paisaje y biodiversidad (OE.1) aparecen el Plan Estratégico del Área Urbana Funcional de Cáceres, el Plan Director del Sendero Turístico Ribera del Marco y la Adecuación Turística de la Ribera del Marco, mientras que el Objetivo Estratégico.3 Cambio Climático (OE.3) incorpora actuaciones de recuperación ambiental de la Ribera del Marco y acondicionamiento de infraestructuras verdes para minimizar el riesgo de inundación. Estas actuaciones amplían el marco de análisis del PMUS, al vincular la movilidad cotidiana con la movilidad turística, ambiental y supramunicipal.

1.8.2.1. Actuaciones del PAL relacionadas con la movilidad

Peatonalización del centro de la ciudad

La peatonalización del centro constituye la actuación más directamente vinculada con el PMUS. Su inclusión en el PAL refuerza la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad urbana menos dependiente del vehículo privado, especialmente en los ámbitos de mayor valor patrimonial, comercial y administrativo. En el caso de Cáceres, esta medida adquiere una relevancia particular por la presencia del Conjunto Histórico y por la presión que pueden ejercer tanto la movilidad cotidiana como la turística sobre los espacios centrales.

Desde el punto de vista del diagnóstico del PMUS, esta actuación debe interpretarse como una línea de convergencia clara entre la Agenda Urbana y la planificación de la movilidad sostenible. Su desarrollo exigirá definir con precisión los perímetros de restricción, los itinerarios peatonales prioritarios, las condiciones de acceso para residentes, servicios, emergencias, carga y descarga, y la relación con el transporte público y los aparcamientos perimetrales. También obliga a evaluar los posibles efectos de trasvase de tráfico hacia calles limítrofes y barrios próximos.

Red de carriles bici

El PAL incorpora la creación de una red de carriles bici como actuación específica del OE.5. Esta medida apunta a la necesidad de introducir la bicicleta como modo de transporte urbano en una ciudad donde la movilidad activa debe adaptarse a condicionantes topográficos, discontinuidades urbanas y diferencias de accesibilidad entre barrios.

Para el PMUS, esta actuación no debería abordarse únicamente como una infraestructura lineal, sino como una red funcional. Su potencial dependerá de la capacidad de conectar zonas residenciales, equipamientos, centros educativos, áreas universitarias, estaciones, espacios de centralidad y nodos de intercambio. La red ciclista deberá, además, integrarse con las medidas de calmado de tráfico, la mejora de la seguridad vial, la disponibilidad de aparca bicis y la posible implantación de soluciones de bicicleta pública o de movilidad personal compartida.

Aparcamientos disuasorios

La previsión de aparcamientos disuasorios aparece igualmente recogida dentro del OE.5 del PAL. Esta actuación resulta especialmente relevante si se plantea en relación con la peatonalización del centro y con la reducción progresiva del tráfico de paso en los ámbitos de mayor centralidad.

En el marco del PMUS, los aparcamientos disuasorios deben analizarse como parte de una estrategia integrada de gestión del acceso urbano, evitando planteamientos que apelen a la simple ampliación de la oferta de estacionamiento. Su eficacia dependerá de su localización, de la conexión con transporte público o itinerarios peatonales cómodos, de su relación con los principales accesos viarios, de la regulación tarifaria y de la capacidad para interceptar desplazamientos antes de que alcancen el centro. También pueden contribuir a ordenar la movilidad turística, especialmente en episodios de mayor afluencia.

Plan Estratégico del Área Urbana Funcional de Cáceres

El PAL incluye el Plan Estratégico del Área Urbana Funcional de Cáceres dentro del OE.1. La ficha señala además que el abordaje del Área Urbana Funcional implica una escala de coordinación territorial más amplia, cuantificada en torno a una población conjunta de unos 120.000 habitantes entre el municipio y su ámbito de influencia.

Esta actuación tiene una incidencia estratégica sobre el PMUS, porque obliga a superar una lectura estrictamente municipal de la movilidad. Cáceres funciona como capital provincial, nodo administrativo, universitario, sanitario y de servicios, por lo que una parte relevante de la demanda de movilidad no procede únicamente de los barrios urbanos, sino también de municipios del entorno. El PMUS debería incorporar esta dimensión funcional mediante el análisis de accesos metropolitanos, relaciones origen-destino externas, transporte interurbano, aparcamientos de borde, nodos de intercambio y coordinación con la planificación autonómica.

Plan Director del Sendero Turístico Ribera del Marco y Adecuación Turística de la Ribera del Marco

Dentro del OE.1, el PAL recoge el **Plan Director del Sendero Turístico Ribera del Marco** y la **Adecuación Turística de la Ribera del Marco**. Estas actuaciones se insertan en una estrategia más amplia de valorización turística, cultural y paisajística del entorno de la ciudad, orientada a diversificar la actividad turística y reducir la presión sobre la ciudad monumental.

Su relación con el PMUS se produce a través de la movilidad peatonal, recreativa y turística. La Ribera del Marco puede funcionar como corredor blando de conexión entre patrimonio, paisaje, espacios verdes y barrios próximos. Por ello, el PMUS debería considerar estos proyectos como oportunidades para estructurar itinerarios peatonales y ciclistas de calidad, mejorar la accesibilidad a espacios naturales próximos al centro, distribuir mejor los flujos turísticos y conectar la movilidad cotidiana con una red de recorridos saludables y ambientales.

Recuperación ambiental de la Ribera del Marco e infraestructuras verdes

El OE.3 incluye actuaciones relacionadas con redes de biodiversidad, recuperación ambiental de la Ribera del Marco y acondicionamiento de infraestructuras verdes para minimizar el riesgo de inundación. Aunque no son actuaciones de movilidad en sentido estricto, tienen una incidencia clara sobre el diseño del espacio público, la continuidad de recorridos peatonales y ciclistas y la adaptación climática de los itinerarios urbanos.

En el PMUS, estas medidas pueden converger con la creación de ejes de movilidad activa, corredores verdes, itinerarios sombreados y espacios de estancia vinculados a desplazamientos cotidianos. Su incorporación al diagnóstico permite reforzar la idea de que la movilidad sostenible integra la oferta modal con la calidad ambiental, el confort climático, la seguridad y la continuidad del espacio público.

Síntesis alineamientos con la Plan de Acción Local de la Agenda Urbana de Cáceres

El Plan de Acción Local de la Agenda Urbana de Cáceres constituye un antecedente relevante para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en la medida en que incorpora varias actuaciones directamente vinculadas con la transformación del modelo de movilidad urbana. Entre ellas destacan,

dentro del OE.5, la peatonalización del centro de la ciudad, la creación de una red de carriles bici y la implantación de aparcamientos disuasorios. Estas tres líneas configuran un marco de intervención coherente con los objetivos propios del PMUS: reducción de la dependencia del vehículo privado, mejora de las condiciones para la movilidad activa, protección de los ámbitos urbanos más sensibles y reorganización del acceso motorizado al centro.

La peatonalización del centro debe interpretarse como una medida estructural para reforzar la calidad urbana y patrimonial de Cáceres, especialmente en los entornos de mayor centralidad y valor histórico. Su desarrollo, no obstante, requiere una estrategia complementaria de gestión del tráfico, regulación del estacionamiento, accesibilidad residencial, carga y descarga, transporte público y aparcamientos perimetrales. En este sentido, los aparcamientos disuasorios previstos por el PAL adquieren un papel instrumental, al permitir interceptar desplazamientos motorizados antes de su entrada en las áreas centrales y facilitar una transición hacia modos más sostenibles en el último tramo del viaje.

Por su parte, la red de carriles bici prevista en la Agenda Urbana debe ser considerada por el PMUS como una oportunidad para construir una infraestructura ciclista funcional, conectada y segura. Su viabilidad dependerá de la capacidad para articular relaciones entre barrios, equipamientos, áreas universitarias, espacios de actividad y nodos de transporte, teniendo en cuenta los condicionantes topográficos de la ciudad y la necesidad de garantizar continuidad, seguridad y legibilidad en los itinerarios.

Más allá de las medidas estrictamente incluidas en el OE.5, el PAL también incorpora actuaciones con incidencia indirecta sobre la movilidad. El Plan Estratégico del Área Urbana Funcional de Cáceres introduce una escala supramunicipal que resulta fundamental para el PMUS, dado el papel de Cáceres como capital provincial y centro de servicios para su entorno. Esta dimensión obliga a considerar los flujos de entrada y salida, la coordinación con el transporte interurbano, la localización de aparcamientos de borde y la articulación entre movilidad urbana y movilidad territorial.

Asimismo, las actuaciones vinculadas a la Ribera del Marco, Plan Director del Sendero Turístico, adecuación turística, recuperación ambiental e infraestructuras verdes, permiten conectar la movilidad sostenible con la renaturalización urbana, la movilidad recreativa y la redistribución de flujos turísticos. Estos proyectos pueden contribuir a generar corredores peatonales y ciclistas de valor ambiental, mejorar la accesibilidad a espacios paisajísticos próximos al centro y diversificar los recorridos turísticos más allá de la ciudad monumental.

En conjunto, el Plan de Acción Local de la Agenda Urbana de Cáceres ofrece un marco de referencia que el PMUS debe integrar y desarrollar operativamente. Sus medidas apuntan hacia un modelo de movilidad basado en la protección del centro histórico, el refuerzo de la movilidad activa, la ordenación del estacionamiento, la mejora de las conexiones verdes y la consideración del área funcional como escala real de funcionamiento urbano. Por tanto, el diagnóstico del PMUS debe recoger estas actuaciones no como elementos aislados, sino como piezas de una estrategia urbana más amplia orientada a mejorar la sostenibilidad, la accesibilidad y la calidad del espacio público en Cáceres.

1.8.3. Accesibilidad a los equipamientos

El acceso equitativo a los equipamientos urbanos constituye uno de los factores más determinantes para la calidad de vida de la ciudadanía y para la cohesión social del territorio. Su análisis permite identificar qué sectores de la población disponen de una cobertura suficiente de servicios en su entorno próximo y cuáles presentan déficits que condicionan su autonomía cotidiana y su dependencia de determinados modos de transporte. Para abordar esta lectura de forma sistemática, el análisis de la cobertura de los equipamientos se ha estructurado en tres escalas, definidas en La ciudad de los ciudadanos (Hernández Aja et al.): barrio, en lo que se refiere a la proximidad peatonal y en bicicleta, como pueden ser centros de enseñanza primaria, centros de salud y ambulatorios, servicios sociales y canchas deportivas sencillas; ciudad, en todos aquellos equipamientos que prestan servicio al conjunto urbano por su nivel de especialidad -universidades, hospitales o estadios y complejos deportivos singulares-, cuya cobertura y acceso se apoya principal e idealmente en el transporte público; y barrio-ciudad, como escala intermedia de servicios y accesibilidades que prestan servicio a una población más amplia que la del barrio pero sin el nivel de singularidad de los servicios urbanos o metropolitanos -institutos de enseñanza secundaria, residencias de ancianos, oficinas de distrito, instalaciones deportivas cubiertas, etc.-, que basculan entre la accesibilidad en bicicleta y el transporte público.

Para sistematizar su acceso se ha recurrido al estudio de las proporciones de población con accesibilidad simultánea a varios servicios en sus respectivas modalidades de transporte asociadas: barrio, a pie (600 m.) y en bicicleta (1.500 m.); barrio-ciudad, en bicicleta (1.500 m.) y transporte público (3.000 m.); y ciudad, en transporte público (3.000 m.). El grado de accesibilidad se ha sistematizado a partir del acceso simultáneo a al menos el 60% de las tipologías de equipamientos detectadas en cada una de las escalas, ofreciendo así una medida sintética y comparable de la cobertura real que el tejido urbano de Cáceres proporciona a sus residentes en función de su localización y del modo de transporte disponible.

1.8.3.1. Equipamiento de barrio

Los equipamientos de barrio son los que sostienen la vida cotidiana de la ciudadanía en su entorno más inmediato. Centros de enseñanza primaria, centros de salud, servicios sociales e instalaciones deportivas básicas conforman la red de servicios esenciales cuya accesibilidad a pie o en bicicleta determina en gran medida la autonomía de los residentes y su dependencia del vehículo privado.

Su distribución equilibrada en el tejido urbano es condición necesaria para que los barrios funcionen como unidades vitales autosuficientes, donde las necesidades más frecuentes puedan resolverse en el entorno próximo sin necesidad de desplazamientos motorizados. Es por esto que los déficits en esta escala afectan de forma especialmente intensa a los sectores de población con menor movilidad, como la infancia, las personas mayores o quienes carecen de vehículo propio.

Accesibilidad a pie

En la lectura de la cartografía que muestra la cobertura simultánea a al menos tres equipamientos de las cuatro tipologías identificadas observamos cómo la población asistida a en un entorno próximo se localizan en los márgenes de la ciudad histórica, y sin generar ámbitos continuos, sino más bien sectorizados. Sucede tanto al norte, como en el borde urbano definido por la Avenida Hernán Cortés

y la zona inmediatamente al sur de la Cruz de los Caídos. Y también parcialmente en el ámbito de Aldea Moret.

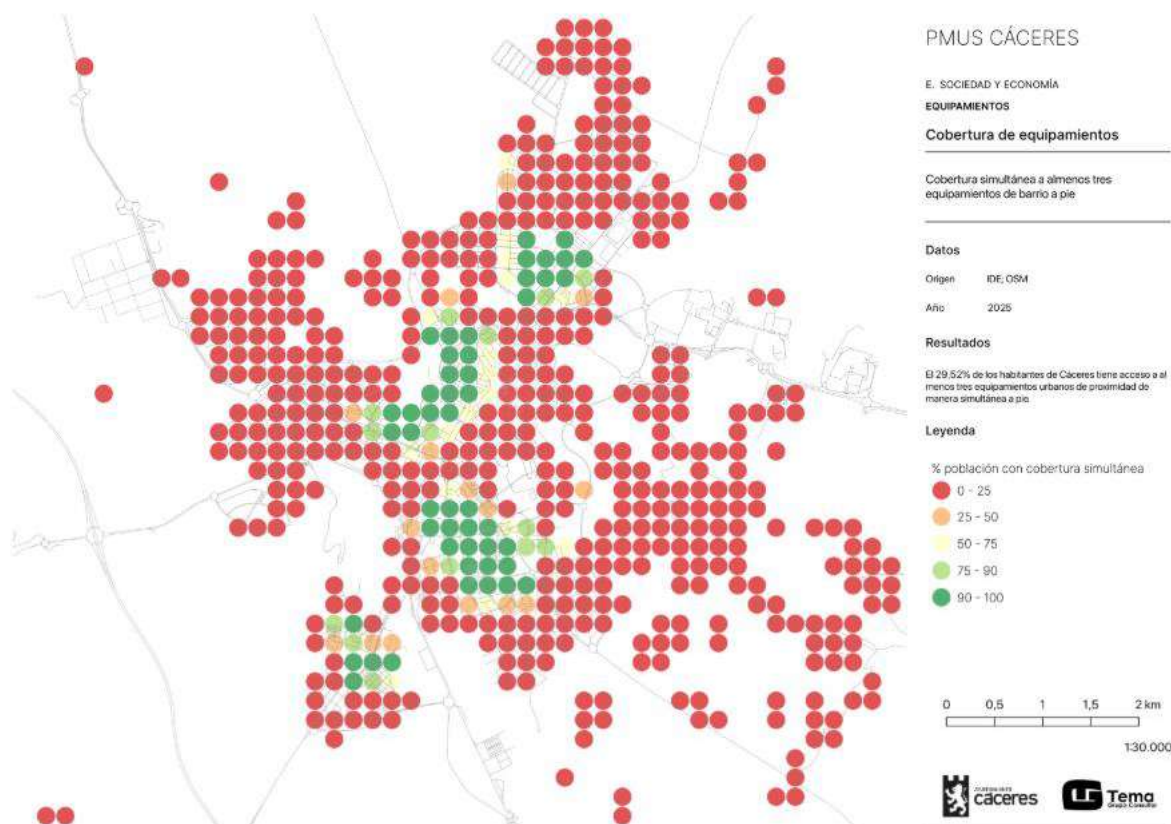


Fig 202. Cobertura de equipamientos a pie. Fuente: Elaboración propia.

En lo que se refiere al estudio agregado por barrios, encontramos una clara ventaja en los tejidos centrales y consolidados. Los valores más altos, cercanos o iguales al 100 %, se registran en Hernán Cortés, Peña Redonda, Casas Baratas, Aguas Vivas en el distrito centro, Llopis Ivorra, Las Trescientas y Vera Cruz al Sur, La Madrila y Parque del Príncipe al oeste y el barrio de Seminario en el norte. También en las pedanías de Rincón de Ballesteros y Estación Arroyo-Malpartida. En estos casos, la práctica totalidad de la población dispone de acceso simultáneo a una oferta básica de equipamientos de proximidad.

En un segundo escalón se sitúan barrios con coberturas todavía elevadas, pero no universales, como Moctezuma, Margallo, San Marquino, Barriada Minera, La Abundancia, La Paloma, Mejostilla o Las Candelas, donde la accesibilidad a equipamientos resulta relativamente favorable, aunque con ciertos déficits parciales.

En el extremo opuesto aparecen numerosos barrios con valores muy bajos o nulos, como Centro, Ciudad Monumental, Reyes Huertas, San Juan, Plaza Mayor, Paseo Alto, Macondo, Vivero, Cabezarrubia, R-66-a (el Arco) o Cáceres el Viejo. En conjunto, el patrón refleja una cobertura muy desigual, con áreas bien servidas frente a otras donde la proximidad simultánea a equipamientos básicos sigue siendo limitada.

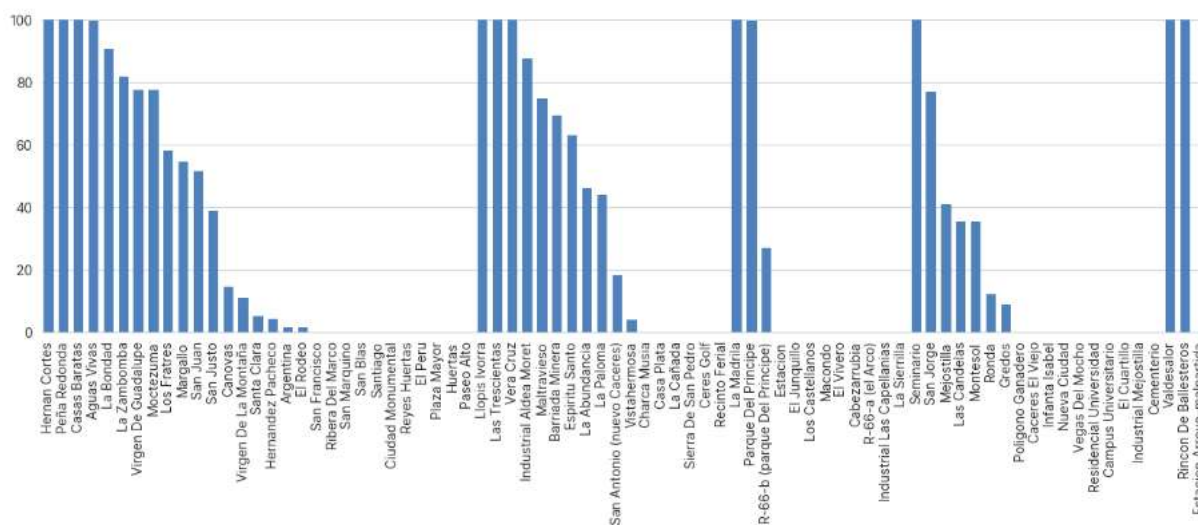


Fig 203. Accesibilidad a pie por barrios /Cobertura. Fuente: Elaboración propia.

Accesibilidad en bicicleta

La observación de los datos cartográficos por unidades territoriales uniformes nos muestra cómo la práctica totalidad de la población del núcleo urbano de Cáceres disfruta potencialmente de acceso a al menos tres equipamientos de barrio de manera simultánea. Solo quedan fuera de la cobertura simultánea las periferias más distantes y menos pobladas al norte, sur y oeste de la ciudad.

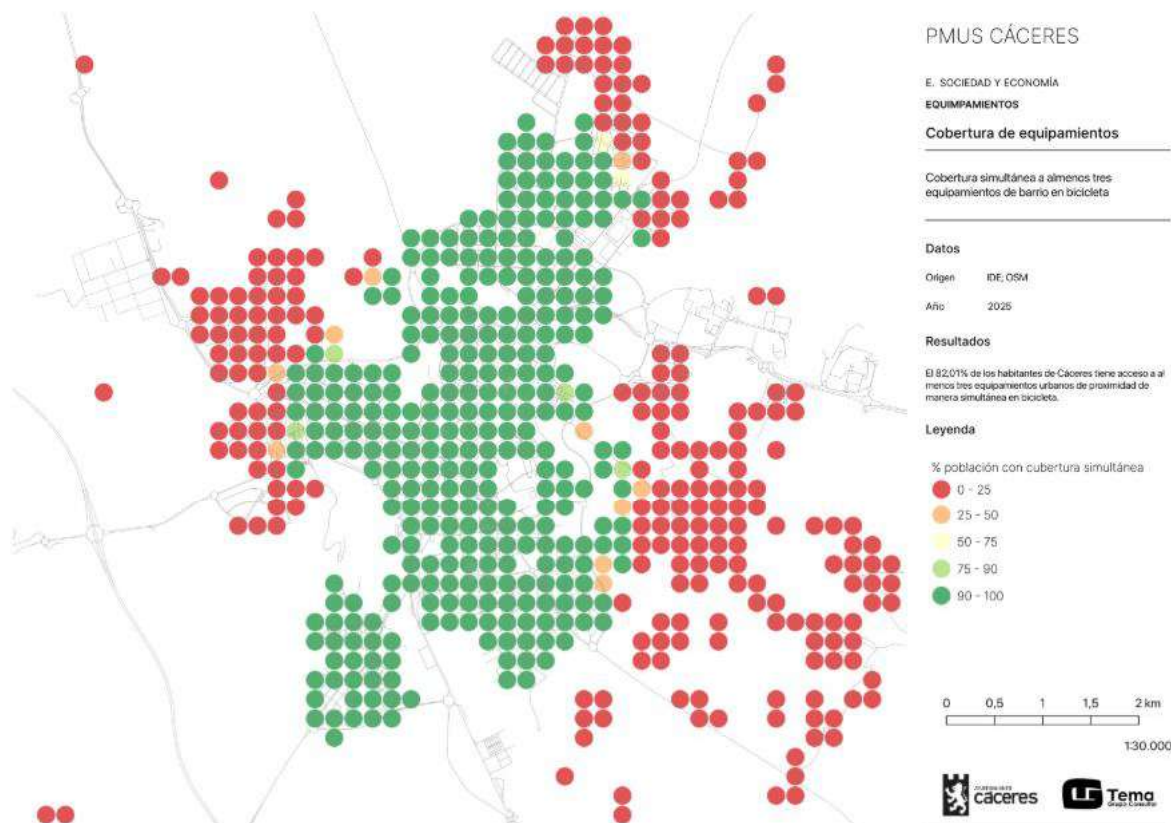


Fig 204. Cobertura de equipamientos de barrio en bicicleta. Fuente: Elaboración propia

La información agregada por barrios nos revela cómo en numerosos barrios la cobertura alcanza el **100 %** o valores prácticamente universales. Esto indica una elevada capacidad de acceso ciclista a una oferta básica y combinada de equipamientos que, aun así, debería confirmarse sobre la infraestructura de circulación específica existente.

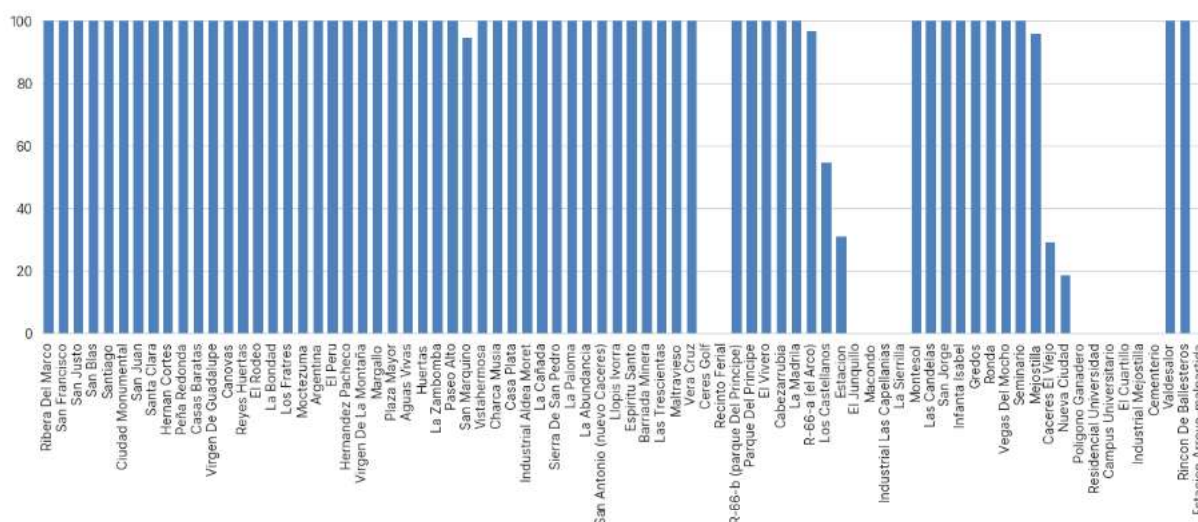


Fig 205. Accesibilidad en bici por barrios / Cobertura. Fuente: Elaboración propia

En un segundo escalón se sitúan barrios con coberturas parciales bajas, como **El Junquillo (30,9 %)**, **Nueva Ciudad (29,4 %)** o **Cáceres el Viejo (19,0 %)**, donde la accesibilidad en bicicleta resulta más desigual.

En el extremo inferior aparecen barrios con valores muy reducidos que se corresponden con población nula o muy baja. En conjunto, el patrón refleja una cobertura ciclista muy amplia en los tejidos urbanos consolidados, frente a déficits más acusados en ámbitos periféricos, especializados o de baja densidad.

1.8.3.2. Equipamientos de distrito

Los equipamientos de distrito completan la oferta de servicios urbanos en una escala intermedia, atendiendo necesidades que trascienden el barrio pero que forman parte igualmente de la vida cotidiana de la ciudadanía. Institutos de enseñanza secundaria, residencias de mayores, instalaciones deportivas cubiertas u oficinas de distrito configuran una red de servicios de uso periódico cuya accesibilidad bascula entre la bicicleta y el transporte público. Su localización es determinante para garantizar que una parte significativa de la población pueda acceder a ellos sin depender del vehículo privado, especialmente en el caso de colectivos como la población joven, las personas mayores o quienes realizan desplazamientos por motivos de cuidado.

Un reparto territorial equilibrado de estos equipamientos refuerza la cohesión urbana y contribuye a distribuir la demanda de movilidad de forma más eficiente sobre el conjunto de la red de transporte.

Como nota aclaratoria para este ejercicio se han detectado tres tipologías de equipamientos de distrito: educativos, sociosanitarios y deportivos, por lo que la cobertura simultánea se ha calculado sobre una recurrencia de dos equipamientos diferentes.

Accesibilidad en bicicleta

En el caso de la accesibilidad a los equipamientos de distrito en bicicleta observamos cómo de nuevo el centro urbano es la zona mejor dotada, con la práctica totalidad de las unidades de análisis mostrando más del 90% de su población cubierta. Sin embargo, tanto los ámbitos Sur y Oeste muestran valores medios, siendo la zona Norte la que muestra peores resultados de cobertura.

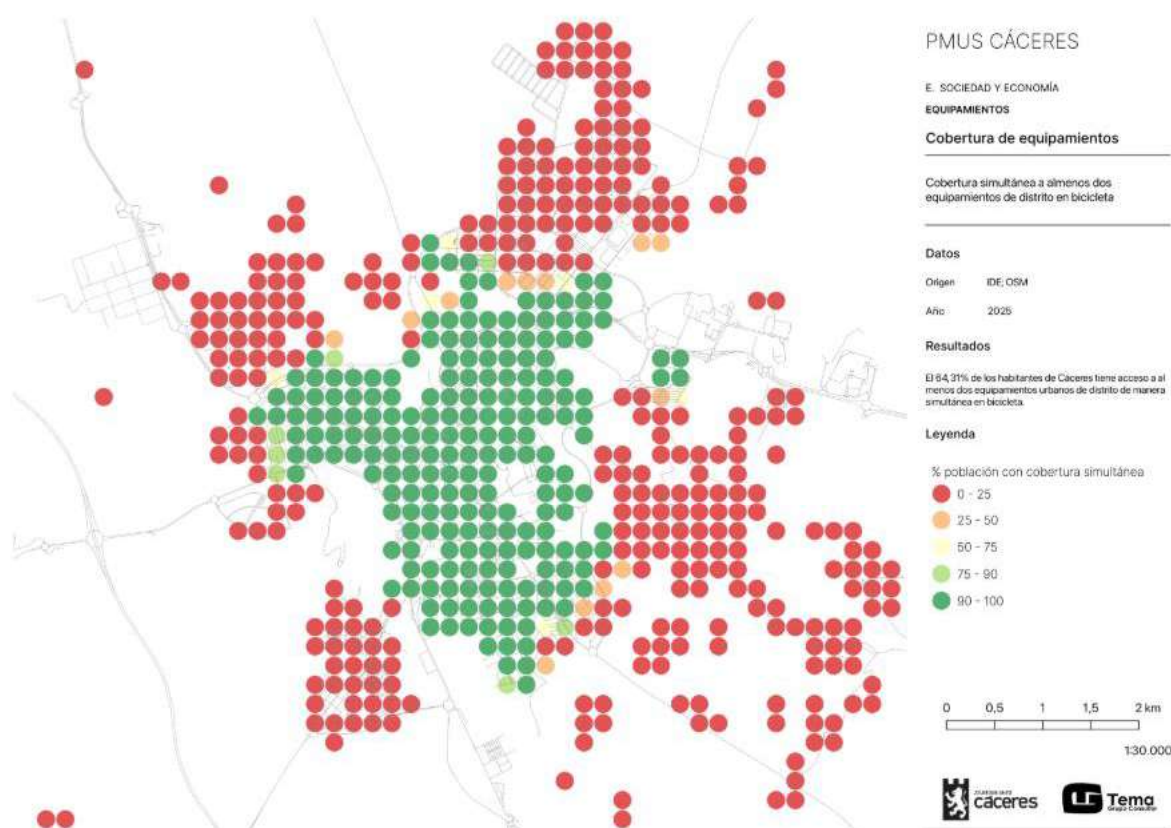


Fig 206. Cobertura de equipamientos en bicicleta. Fuente: Elaboración propia

El porcentaje de población con cobertura simultánea a al menos dos equipamientos de distrito en bicicleta presenta una situación muy favorable en la mayor parte de los barrios. En un grupo muy amplio, la cobertura alcanza el 100 % o valores prácticamente universales. Esto indica que, para buena parte de la ciudad, la bicicleta permite un acceso muy amplio y combinado a los equipamientos cotidianos.

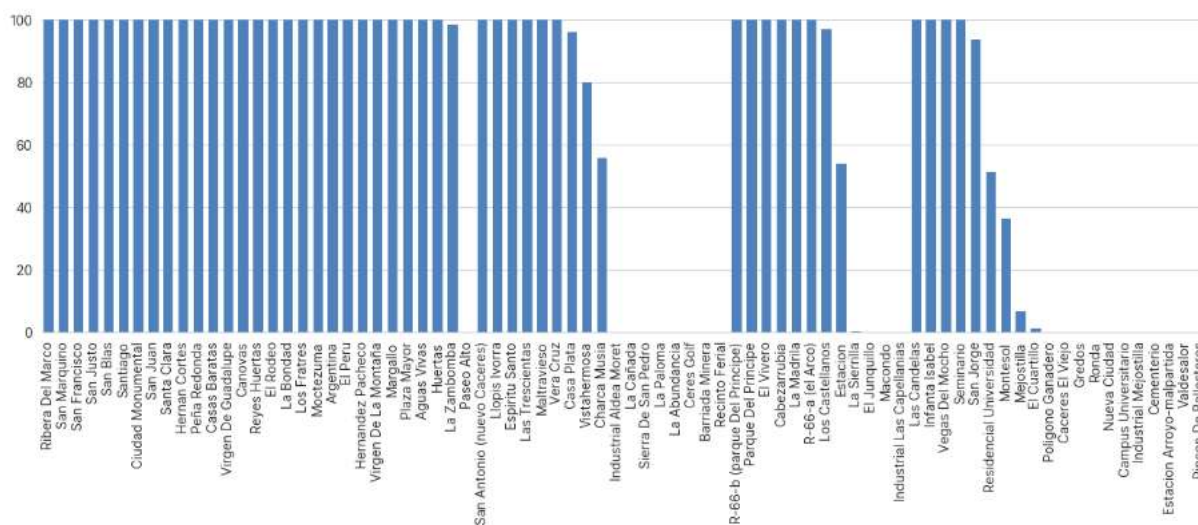


Fig 207. Accesibilidad en bici por barrios / Cobertura. Fuente: Elaboración propia

En un segundo escalón aparecen barrios con coberturas medias como Montesol (51,2 %) o Mejostilla (36,7 %), donde la accesibilidad ciclista se revela más desigual.

En el extremo inferior se sitúan barrios con coberturas muy reducidas o nulas, como Cáceres el Viejo, Ronda, Nueva Ciudad, o las pedanías en su totalidad.

En conjunto, el patrón refleja de nuevo una cobertura ciclista muy amplia en los tejidos consolidados, frente a déficits localizados en ámbitos periféricos, dispersos o especializados.

Accesibilidad en autobús

El estudio de la cartografía nos informa de una amplia cobertura de los equipamientos de distrito en autobus, quedando solamente fuera de alcance a una distancia de 3 kilómetros entornos perifericos distantes sin población significativa.

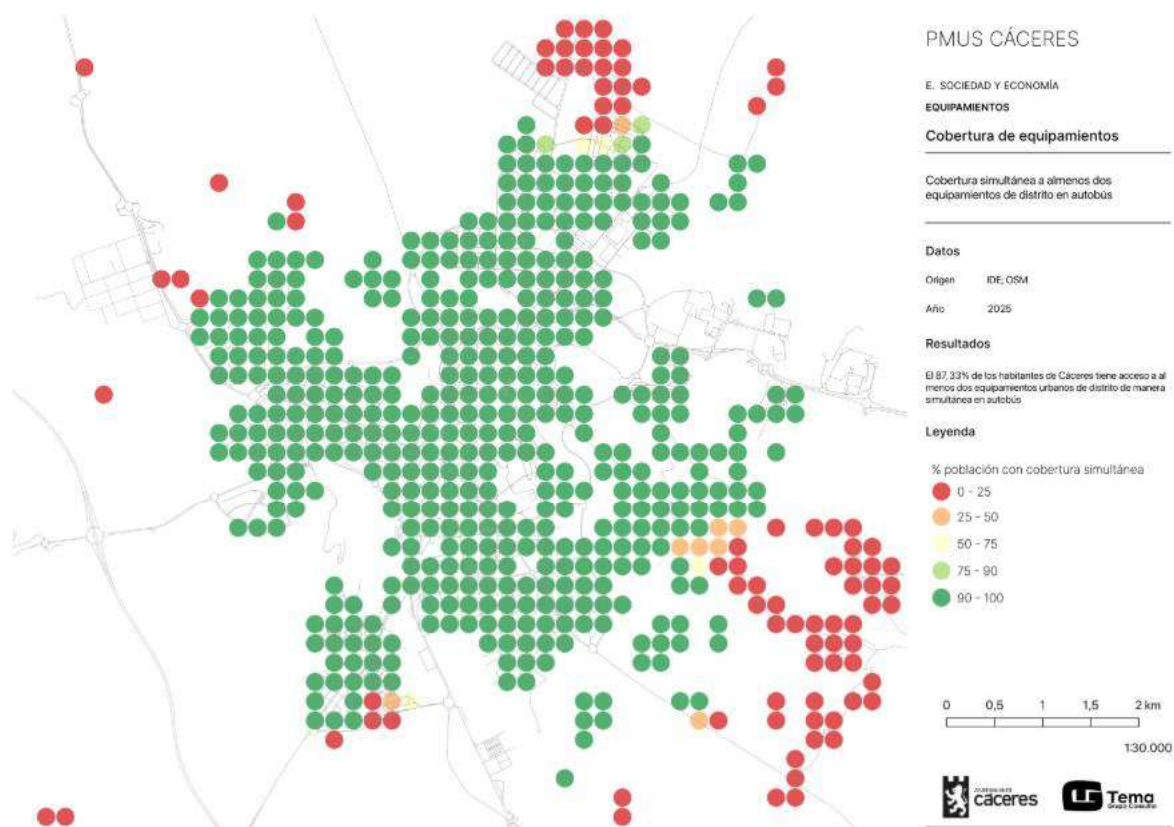


Fig 208. Cobertura de equipamientos a pie. Fuente: Elaboración propia.

Los datos agregados por barrios confirman la situación descrita anteriormente, arrojando coberturas prácticamente totales en todos los barrios, manteniendo al margen de la accesibilidad a los equipamientos de rango intermedio los ámbitos con población escasa, dispersa o nula, además de las pedanías.

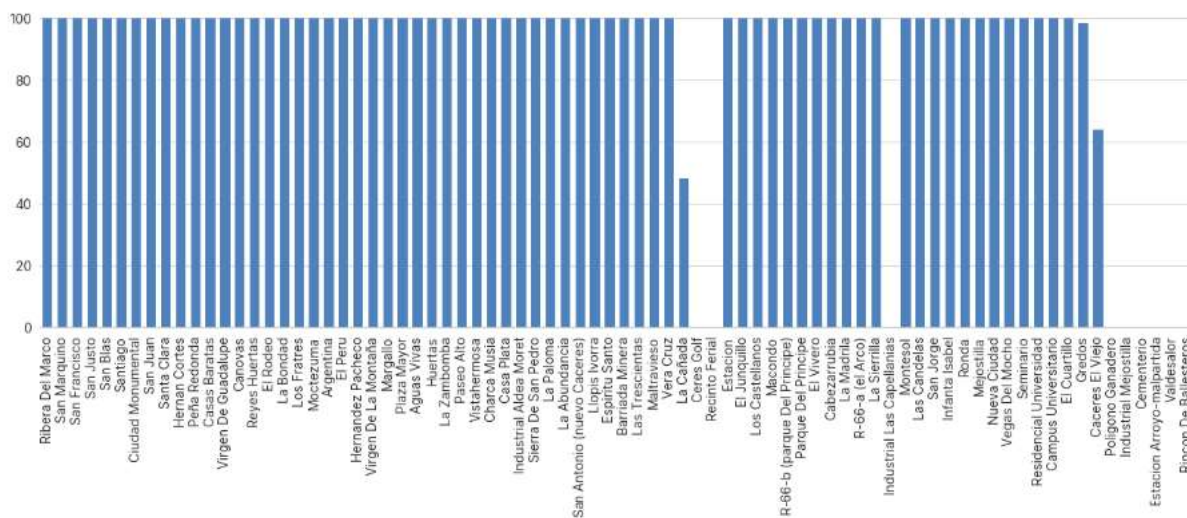


Fig 209. Accesibilidad a pie por barrios / Cobertura. Fuente: Elaboración propia

Equipamientos de ciudad

Los equipamientos de ciudad representan el nivel superior de la jerarquía de servicios urbanos, con un área de influencia que abarca el conjunto del municipio e incluso el territorio metropolitano. Hospitales, universidades, estadios, grandes pabellones deportivos y oficinas de administración pública generan desplazamientos de mayor distancia y menor frecuencia, pero de alta intensidad en determinadas franjas horarias, lo que los convierte en nodos críticos para la planificación del transporte público. Su accesibilidad no puede depender exclusivamente del vehículo privado sin comprometer la equidad del sistema urbano, ya que son precisamente estos equipamientos los que concentran servicios de los que toda la ciudadanía debe poder disponer con independencia de su capacidad económica o su modo de transporte habitual. Una conexión eficiente mediante transporte colectivo es, por tanto, condición indispensable para garantizar su función vertebradora del conjunto de la ciudad.

La cobertura simultánea se calcula en este caso sobre tres tipos de equipamientos de manera coincidente de los cuatro detectados descritos en el párrafo anterior.

De nuevo observamos una gran cobertura en todo el ámbito urbano, mostrándose valores inferiores solamente en sectores del distrito oeste.

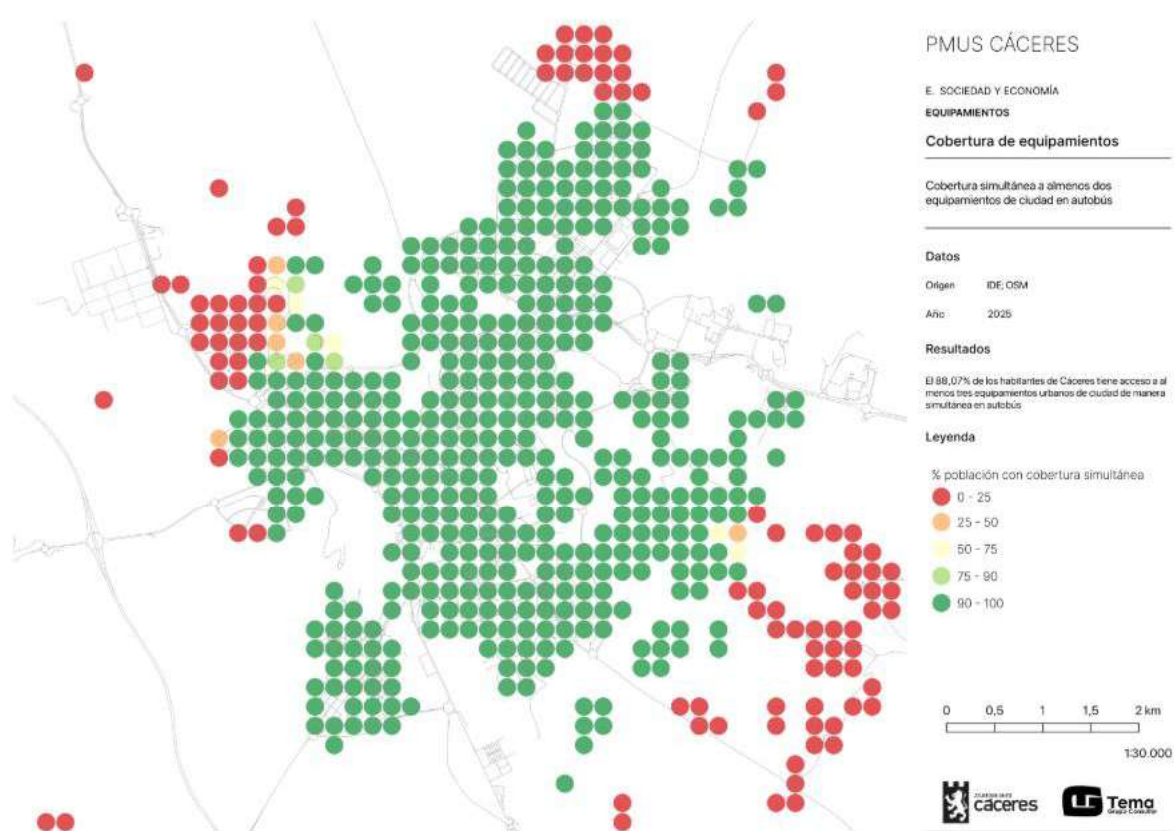


Fig 210. Cobertura de equipamientos a pie. Fuente: Elaboración propia

La lectura de los datos agregados por barrio confirma las intuiciones mostradas en la cartografía, dejando al margen de la accesibilidad en transporte público los barrios más periféricos de la ciudad,

los sectores de baja densidad y los ámbitos funcionales especializados, así como las pedanías inscritas en el término municipal.

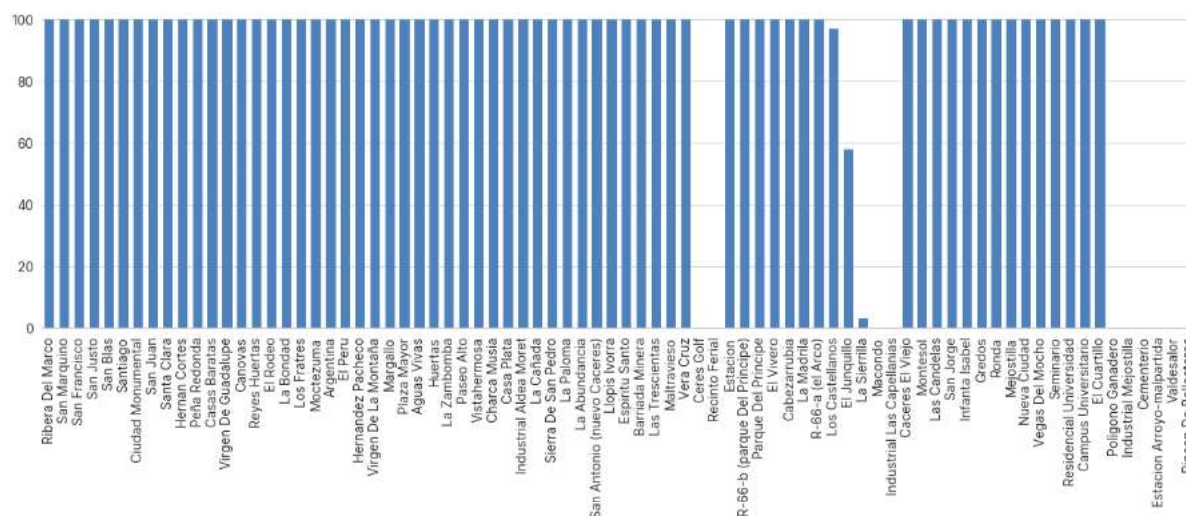
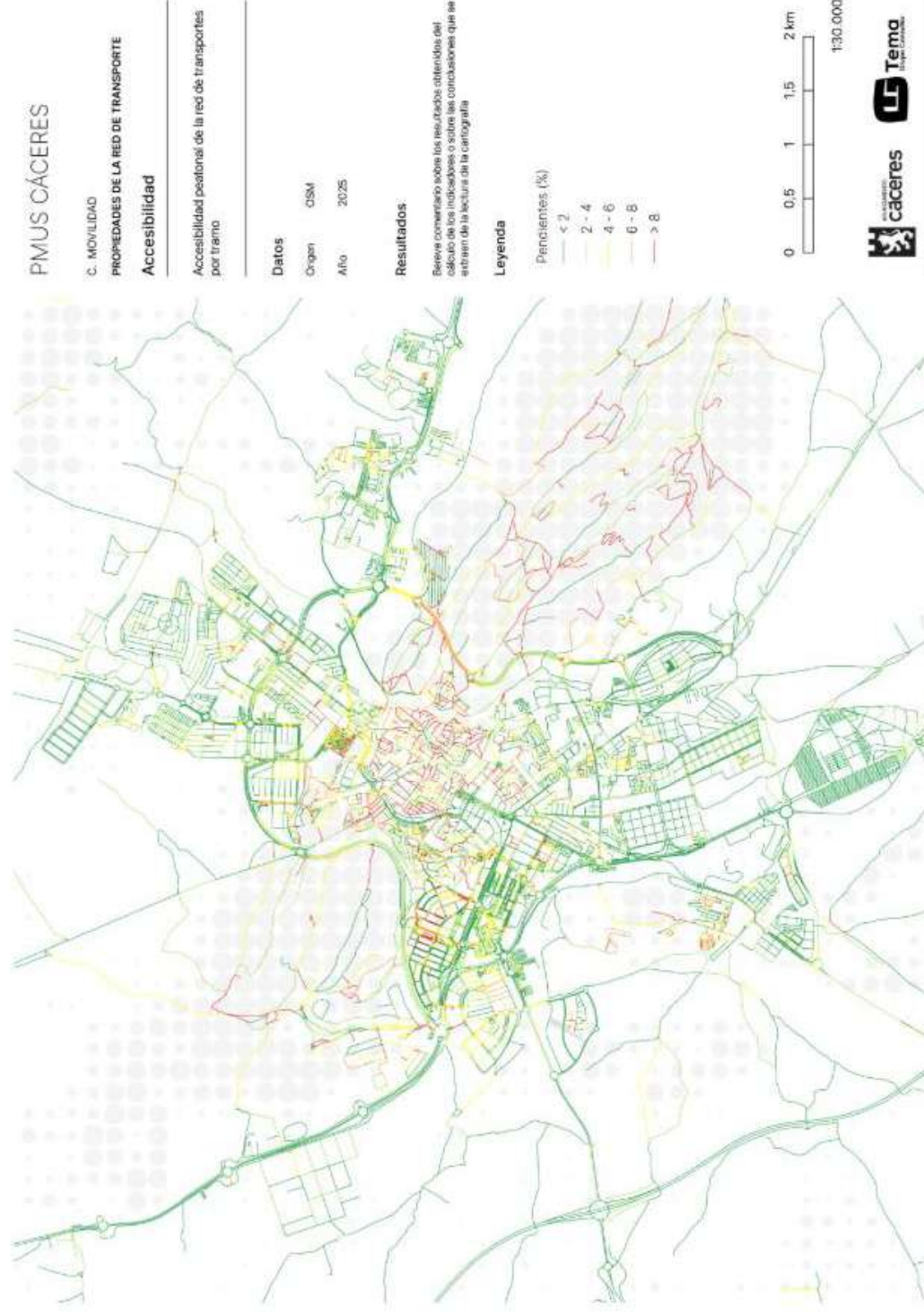


Fig 211. Accesibilidad en bici por barrios / Cobertura. Fuente: Elaboración propia

1.8.4. Pendientes

En este apartado se analiza la pendiente de la red viaria y su distribución por barrios, con el objetivo de evaluar su influencia en la accesibilidad urbana. Para ello, se calcula el porcentaje de la longitud total de calles de cada barrio que presenta pendientes superiores al 6 %, umbral a partir del cual la movilidad peatonal comienza a verse dificultada. La lectura de la cartografía pone de manifiesto una clara concentración de tramos con mayores pendientes en el ámbito central de la ciudad, configurando un gradiente que disminuye hacia la periferia. Este patrón responde a la directriz impuesta por el relieve de la Sierrilla y la Sierra de la Mosca, afectando principalmente a los barrios del centro histórico y a las vertientes que se desarrollan a ambos lados del eje del Paseo de Cánovas.

Fig 212. Pendiente de la red viaria y accesibilidad peatonal en Cáceres. Fuente: Elaboración propia.



El estudio de los datos agregados a nivel de barrio nos muestra como la problemática principal se da en el distrito Centro, donde el 27,79% de la longitud de los tramos presenta una pendiente superior al 6% de inclinación. Son los barrios de Santiago, Ciudad Monumental, Peña Redonda, San Marquino, Plaza Mayor y Santa Clara los que presentan datos más desfavorables, con más del 50% de su viario con una pendiente que ya ofrece problemas de accesibilidad.

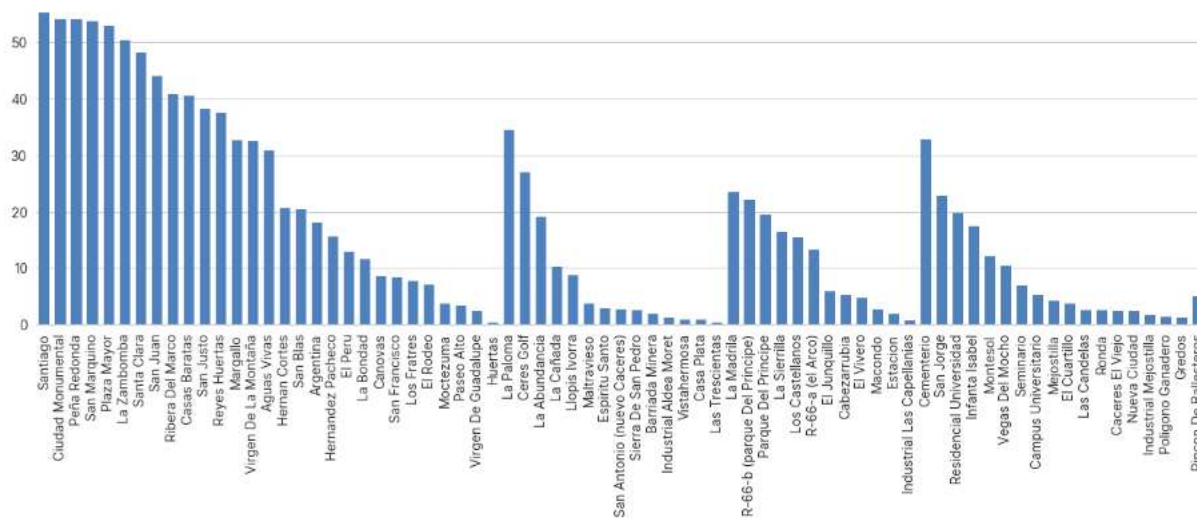


Fig 213. Porcentaje de la red viaria con pendiente superior al 6 % por barrio en Cáceres. Fuente: Elaboración propia

Los valores más altos a nivel de barrio se registran en Santiago (en torno al 55%), Ciudad Monumental, Peña Redonda, San Marquino, Plaza Mayor y La Zambomba, seguidos de San Blas, Ribera del Marco, Casas Baratas y Reyes Huertas. En estos ámbitos, solamente algo más de un tercio o incluso cerca de la mitad de la red presenta condiciones topográficas relativamente favorables para la accesibilidad peatonal.

En un nivel intermedio se sitúan barrios como Hernán Cortés, Cánovas, Argentina, Llopis Ivorra, San Jorge, Residencial Universidad o Infanta Isabel, con valores moderados que indican una accesibilidad parcial, combinando tramos cómodos con otros más exigentes.

En el extremo inferior aparecen barrios con porcentajes muy reducidos, como Las Capellanías, Seminario, Cementerio, Polígono Ganadero, Valdesalor o Gredos, donde predominan claramente los tramos accesibles según este criterio.

1.8.5. Rutas turísticas accesibles

En Cáceres se han desarrollado distintas iniciativas de turismo accesible que, si bien aún presentan limitaciones, permiten mejorar la experiencia de visita para personas con diversidad funcional. En el ámbito urbano, destaca la ruta accesible por la Ciudad Monumental, que plantea un itinerario adaptado desde la Plaza Mayor hacia el recinto histórico, seleccionando recorridos que evitan en la medida de lo posible escaleras, fuertes pendientes y pavimentos irregulares. Este itinerario permite acceder a los principales espacios patrimoniales desde el exterior y a determinados edificios adaptados, facilitando la visita a personas con movilidad reducida, personas mayores o familias con carritos.



Esta propuesta se complementa con la denominada ruta de la Ciudad Monumental accesible, promovida desde el ámbito turístico municipal, que identifica calles y recorridos practicables dentro del casco histórico, incorporando criterios de accesibilidad en la señalización, información al visitante y acondicionamiento del espacio público. No obstante, la propia configuración medieval del conjunto histórico, caracterizada por calles estrechas, pavimentos empedrados y desniveles, condiciona la accesibilidad universal, limitando la continuidad de los itinerarios plenamente adaptados.

Por otro lado, la oferta de turismo accesible se amplía en el entorno próximo a la ciudad, donde existen itinerarios específicamente diseñados bajo criterios de accesibilidad universal. Destaca el caso de Malpartida de Cáceres y el paraje natural de Los Barruecos, donde se han habilitado rutas como la “Ruta de los Sentidos”, totalmente accesible, que incorpora recursos interpretativos adaptados, elementos táctiles, señalización inclusiva y recorridos sin barreras físicas. Asimismo, en otros espacios naturales de la provincia, como el Parque Nacional de Monfragüe, se han desarrollado itinerarios accesibles que incluyen recursos para personas con discapacidad visual, como guías sonoras o paneles adaptados.

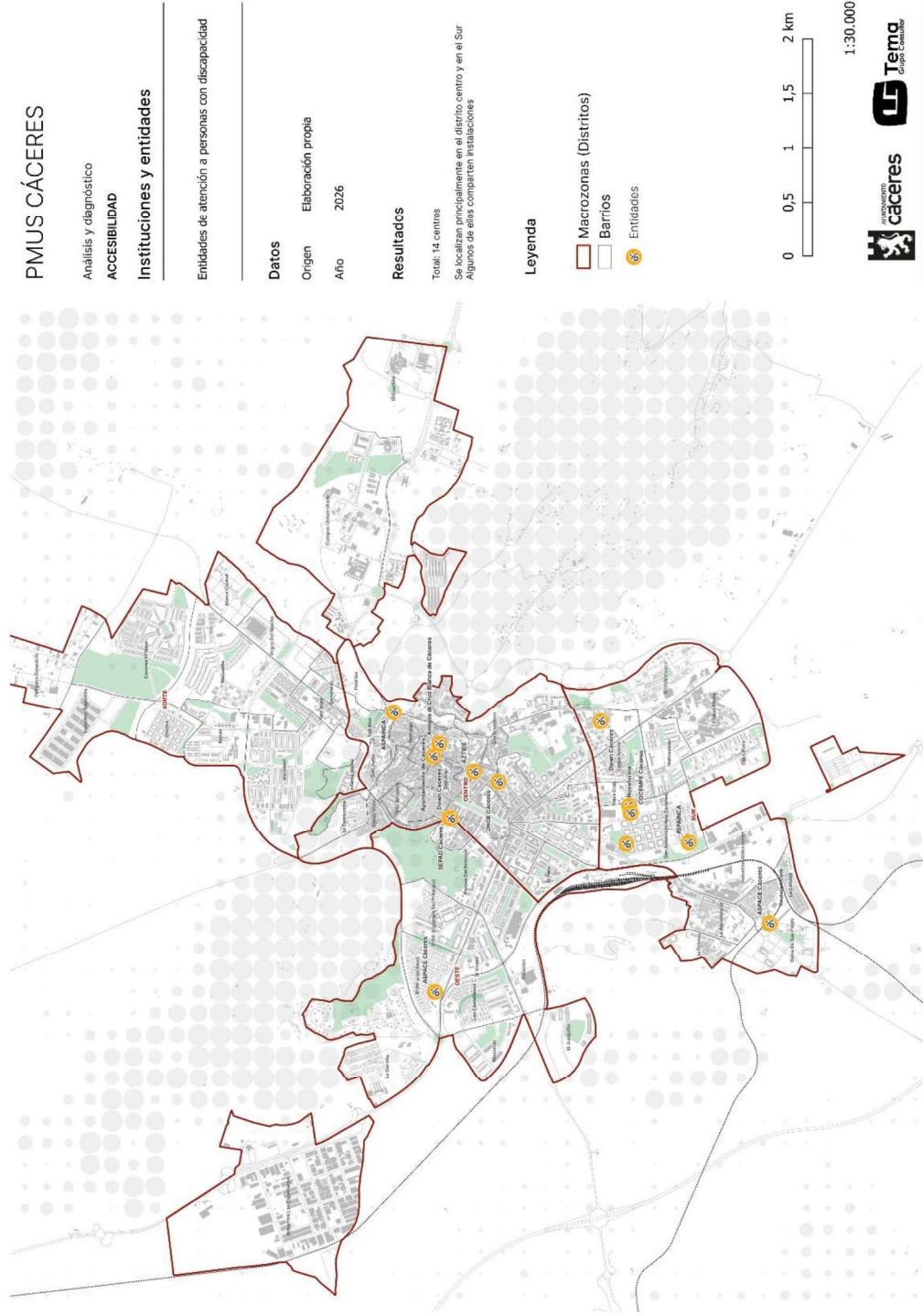
1.8.6. Instituciones y entidades de Cáceres

A continuación, se recopilan las instituciones y entidades cuyo fin se relaciona con la cooperación e integración social de las personas con discapacidad, localizadas en la ciudad de Cáceres.

Tabla 57. Instituciones y entidades de personas con discapacidad de Cáceres

Entidad	Descripción
COCEMFE Cáceres	Federación provincial de personas con discapacidad física y orgánica.
ASPAINCA	Asociación de Padres para la Integración en Cáceres.
Down Cáceres	Entidad dedicada a la inclusión de personas con síndrome de Down.
ASPACE Cáceres	Atención integral a personas con parálisis cerebral.
AZTIDE	Asociación de zooterapias y terapias para la integración.
Amigos de Cruz Blanca de Cáceres	Asociación vinculada a la Casa Familiar Virgen de la Montaña.
Ayuntamiento de Cáceres	Administración local responsable de políticas municipales de accesibilidad e inclusión.
IMAS - Instituto Municipal de Asuntos Sociales	Servicio municipal de asuntos sociales y atención ciudadana.
ONCE - Agencia de Cáceres	Entidad de referencia para personas con discapacidad visual.
Novaforma	Inserción sociolaboral de personas con discapacidad intelectual.
SEPAD	Organismo público autonómico.
Consejo Sectorial de Personas con Discapacidad de Cáceres	Órgano participativo municipal.

Fig 214. Instituciones de personas con discapacidad. Fuente: Elaboración propia



1.9. Distribución Urbana de Mercancías

El tráfico de vehículos de mercancías en el viario urbano y la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) son aspectos claves para el desarrollo de las actividades económicas de cualquier ciudad o municipio, pero al mismo tiempo son también causa de impactos en la calidad ambiental y urbana.

La DUM se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, que apuestan por la optimización de rutas gracias a la implantación de centros de distribución urbana, puntos de recogida y uso de vehículos más sostenibles. Destacan por un incremento de sensibilidad hacia el entorno, un uso del espacio más racional y, en definitiva, por políticas que inviertan de una forma directa en la calidad de vida de sus ciudadanos y favorezcan la imagen de una ciudad más amable y confortable.

Más allá de la adopción de unas medidas determinadas, se trata sobre todo de consolidar ciertas pautas y sensibilidades en la gestión de la DUM, buscando el consenso y la participación de todos los agentes implicados (transportistas, establecimientos, administración, y ciudadanos), manteniendo unas directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de operación e información y toma de decisiones.

La problemática en la que se enmarca el estudio ligado a la ciudad de Cáceres debido a la distribución urbana de mercancías es la siguiente:

- Disminución de la velocidad media de circulación y aumento de la congestión.
- Mayores ruidos y contaminación producidos por los vehículos.
- Conflictos entre vehículos comerciales y otros modos de transporte, coches, peatones, ciclistas y transporte público.
- Ocupación del espacio durante las operaciones de carga y descarga.
- Dificultad de suministro a ciertas áreas de Cáceres con morfología viaria estrecha; zona centro y zonas peatonales (Casco Histórico).
- Limitaciones de acceso por tiempo o por tipo de vehículo en ciertas áreas del municipio.

La ciudad de Cáceres presenta zonas con diferente estructura urbana. Por un lado, cuenta con una estructura irregular y de trazado estrecho en el Centro y la Ciudad Monumental, cuya morfología responde a su origen medieval, con calles estrechas, espacios limitados para la circulación y una elevada presencia peatonal. Por otro lado, en las zonas de expansión más recientes, como Mejostilla, Nuevo Cáceres o Montesol, el viario presenta una estructura más regular y amplia, con calles de mayor sección y una planificación urbana más moderna.

El establecimiento de zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el viario urbano tiene como objetivo garantizar el mantenimiento y desarrollo de las actividades económicas, especialmente en las áreas centrales de la ciudad, donde se concentran establecimientos comerciales, hostelería, restauración y otros servicios, asegurando al mismo tiempo la adecuada convivencia entre la actividad logística, la movilidad urbana y el uso peatonal del espacio público.

Otro aspecto que considerar en los últimos años en las ciudades es el aumento de la actividad del e-commerce (compras electrónicas) y cómo la distribución urbana de mercancías o entregas de última milla está cambiando en los siguientes aspectos:

- Incremento del número de compras/ entregas, la gran mayoría en zonas urbanas (con las restricciones y dificultades que ello conlleva en cuanto a horarios, tráfico, contaminación).
- Descenso del volumen/ tamaño de los artículos entregados, lo que resta eficiencia al servicio de distribución y lo encarece, además de impactar negativamente en el medio ambiente.
- Acortamiento de los plazos de entrega: la entrega el mismo día de la compra es cada vez más demandada por el consumidor, lo que obliga a las empresas a ser ágiles y rápidas.
- Entregas fallidas, particularmente en España (el consumidor no está en casa), lo que duplica la actividad de distribución.

1.9.1. Ordenanza reguladora

El Ayuntamiento de Cáceres aprobó la **Ordenanza Municipal reguladora del sistema de accesos de vehículos al Centro Histórico de Cáceres** mediante el control por cámaras, cuya última modificación fue aprobada por el Pleno de la Corporación el 25 de mayo de 2023 (B.O.P. nº 102, de 1 de junio de 2023). Esta ordenanza se estructura en seis capítulos, en los que se regulan aspectos que van desde el objeto, ámbito de aplicación y normas generales de circulación en la zona restringida hasta el régimen sancionador aplicable. En concreto, es el Capítulo IV, relativo a los vehículos comerciales o industriales destinados a realizar operaciones de carga y descarga para el suministro de productos, donde se establecen las condiciones y requisitos para la realización de estas operaciones en el ámbito del Centro Histórico:

Artículo 20. Carga y descarga:

- 1. Las labores de carga y descarga se realizará mediante vehículos destinados al transporte de mercancías o por medio de aquellos que estén debidamente autorizados para ello.*
- 2. La carga y descarga se autoriza de lunes a viernes de 7.30 a 11.00 horas y sábados de 7.30 a 9.00 horas, pudiendo efectuarse en aquellas zonas de la vía más próximas al lugar de suministro, siempre y cuando no se obstaculice el tráfico peatonal o rodado.*
- 3. Cuando las operaciones de carga y descarga se realicen por medio de vehículos con la denominación “cero emisiones” (por ejemplo, los eléctricos) estos, también podrán realizar dichas labores dentro de los días indicados en el párrafo anterior y en horario de 15:00 a 18:00 horas. Fuera de los días y horarios establecidos, las labores de carga y descarga tendrán que gestionarse a través de un permiso temporal.*
- 4. En la plaza Mayor, las tareas de carga y descarga se efectuarán exclusivamente los miércoles y jueves de 7:00 a 10:00 horas, siendo de aplicación lo mencionado en el punto anterior en lo relativo a la obtención del permiso temporal.*

5. *Los horarios y días establecidos podrán ser alterados por el Ayuntamiento en caso de eventos o cuando concurren circunstancias especiales, lo que será comunicado previamente a través de la página Web del Ayuntamiento o a través de cualquier medio de comunicación.*
6. *Son documentos que deben aportar los suministradores, para la obtención de la autorización periódica, los siguientes:*
 - a) *Fotocopia del documento que acredite su alta en la actividad económica de que se trate, así como fotocopia del Documento Nacional de Identidad del Ordenanza municipal reguladora del sistema de accesos de vehículos al Centro Histórico de Cáceres mediante el control por Cámaras Página 17 TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: Pleno de la Corporación, de 25 de mayo de 2023 (B.O.P. n.º 102, de 1 de junio de 2023). representante legal de la misma.*
 - b) *Fotocopia de los permisos de circulación de los vehículos de su flota para los que se solicita la autorización, teniendo en cuenta que está prohibido el acceso para vehículos cuyo peso y dimensiones sean superiores a las establecidas en el artículo 6.5 de esta Ordenanza.*
 - c) *Copia del último recibo del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, que deberá ser comprobado de oficio por la Administración.*
 - d) *Listado de los establecimientos comerciales e industriales emplazados en la zona restringida con las que se tiene relación comercial. El Ayuntamiento se reserva el derecho a poder comprobar, en cualquier momento, la autenticidad de la relación facilitada.*
7. *Las empresas destinadas a paquetería o similares que, por razones debidamente justificadas o de urgencia, tengan que entrar en la zona restringida para atender a un cliente puntual, fuera del horario de carga y descarga, deberán obtener previamente el correspondiente permiso temporal y ceñirse a las condiciones establecidas en el mismo*

Por otro lado, la **Ordenanza Municipal reguladora del tráfico en el casco urbano**, publicada en el *Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres (B.O.P. n.º 0140, de 22 de julio de 2022)*, establece las normas generales de circulación, parada, estacionamiento y operaciones de carga y descarga en el conjunto del viario urbano, definiendo las condiciones básicas para la realización de estas operaciones y su régimen sancionador:

El Ayuntamiento establecerá zonas destinadas a la carga y descarga, bien a iniciativa propia o a petición de los particulares con el pago de la tasa correspondiente. Esta zona reservada se indicará expresamente con las señales correspondientes y con la limitación horaria correspondiente

Las operaciones de carga y descarga se llevarán a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias.

Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, en el arcén y zonas peatonales. Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada empleando los medios suficientes para que se realice con celeridad y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias.

También, a iniciativa del Ayuntamiento o del particular mediante el pago de una tasa de 30 Euros/anuales, podrán establecerse vados para el paso de vehículos a través de la acera a un inmueble o solar. A tales efectos, se adjunta como anexo II la ordenanza reguladora de los mismos. Para ello, las personas o entidades interesadas en la concesión de los aprovechamientos regulados en esta Ordenanza deberán solicitar previamente la correspondiente licencia.

Queda prohibido estacionar: En zonas señalizadas para carga y descarga.

1.9.2. Aspectos que favorecen las operaciones de carga y descarga

Para poder facilitar las operaciones de carga y descarga dentro del entorno urbano es conveniente garantizar los siguientes puntos:

- Exista una oferta adecuada de plazas reservadas para carga y descarga con relación a las actividades desarrolladas en el entorno.
- Distancia de la zona de carga y descarga al establecimiento no sea superior a 200 metros.
- Las dimensiones de las plazas de carga y descarga sean las adecuadas para poder realizar las operaciones de carga y descarga sin necesidad de invadir acera o calzada. Se estima que la longitud media necesaria por los vehículos para hacer la maniobra de carga y descarga es de aproximadamente 10 metros.
- La sección de la calle debe permitir establecer una zona de estacionamiento en línea suficiente que no dificulte el paso de otros vehículos.

1.9.3. Análisis de la DUM en el municipio

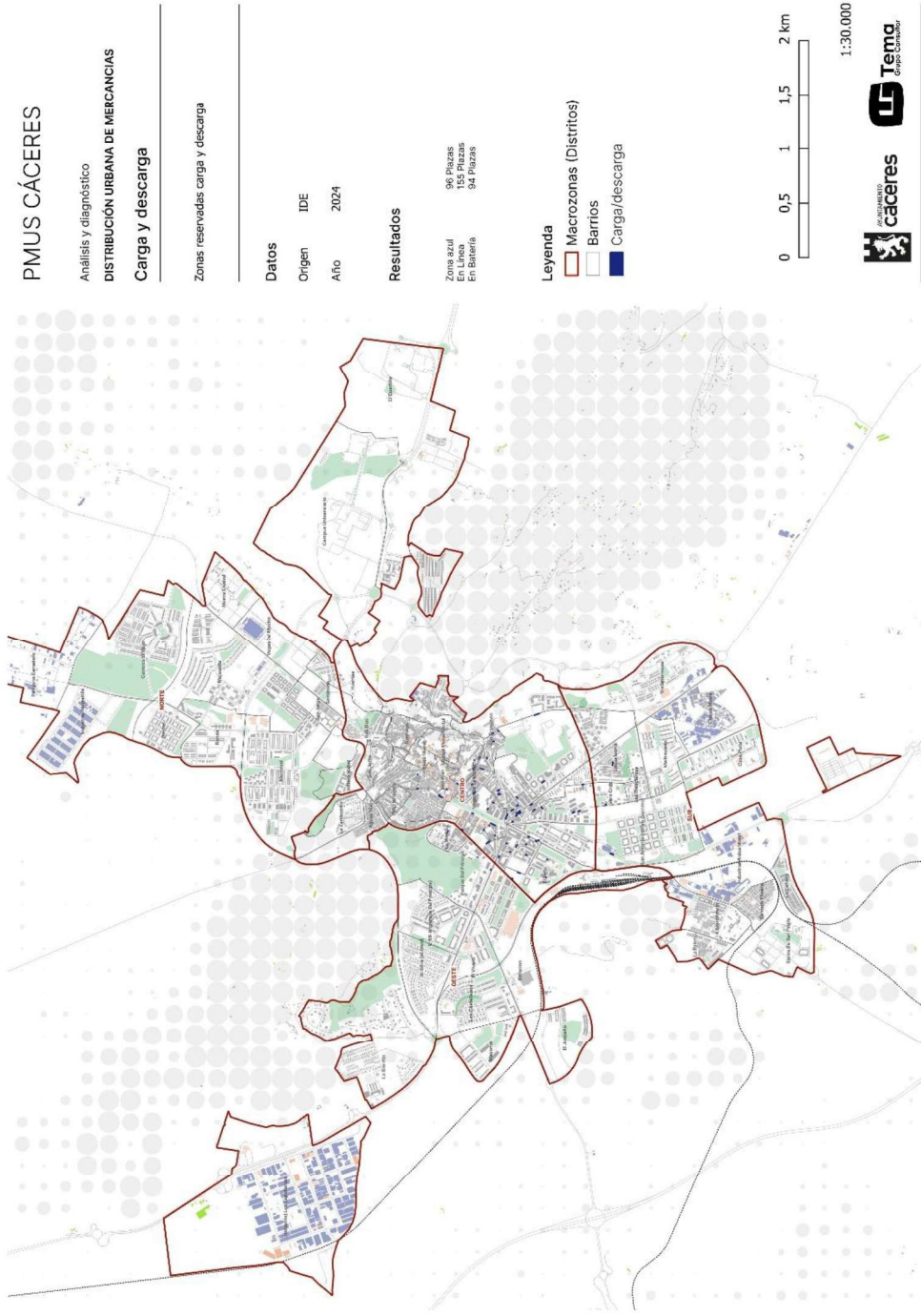
El análisis de la distribución de plazas de carga y descarga en el municipio de Cáceres constituye un elemento fundamental para comprender el funcionamiento actual de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM). A partir de la información disponible, se identifican un total de más de 200 plazas distribuidas en diferentes puntos del viario urbano, organizadas en diversas tipologías como plazas en línea, en batería y asociadas a zonas reguladas (zona azul).

Desde el punto de vista territorial, se observa una clara concentración en el distrito Centro, donde se localiza la mayor parte de la oferta. Barrios como Cánovas, Moctezuma, Reyes Huertas, Virgen de Guadalupe o Argentina reúnen un número significativo de plazas, vinculadas a la alta densidad de actividad comercial, administrativa y de servicios. En este sentido, destacan ejes estructurantes como la Avenida de España, con hasta 9 plazas en varios tramos, la calle Comandante Sánchez Herrero (también con agrupaciones de hasta 9 plazas), la Avenida Antonio Hurtado (con hasta 8 plazas) o la Ronda del Carmen, que alcanza el valor más elevado con 18 plazas en batería.

En relación con la tipología, predominan las plazas en línea, distribuidas de forma más capilar en calles secundarias, mientras que las configuraciones en batería concentran un mayor número de plazas en puntos concretos, como la calle Álvaro López Núñez (hasta 17 plazas sumando varias agrupaciones) o la calle Túnez (15 plazas en el distrito Sur). Por su parte, las plazas asociadas a zona azul se sitúan principalmente en el entorno central, integrándose en áreas de alta rotación y regulación del estacionamiento.

En contraste, la presencia de plazas en distritos periféricos como Oeste o Sur es más limitada y puntual, con ejemplos como la Avenida Rodríguez de Ledesma o la Avenida Ruta de la Plata, lo que evidencia una distribución desigual de la oferta en el conjunto del municipio.

Fig 215. Zonas reservadas para carga y descarga. Fuente: Elaboración propia



Los flujos de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera en los principales accesos a la ciudad de Cáceres se detallan en el apartado de Tráfico interurbano donde se muestran las intensidades medias diarias de vehículos pesados del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento para el año 2023 tal y como se recoge en la siguiente imagen.

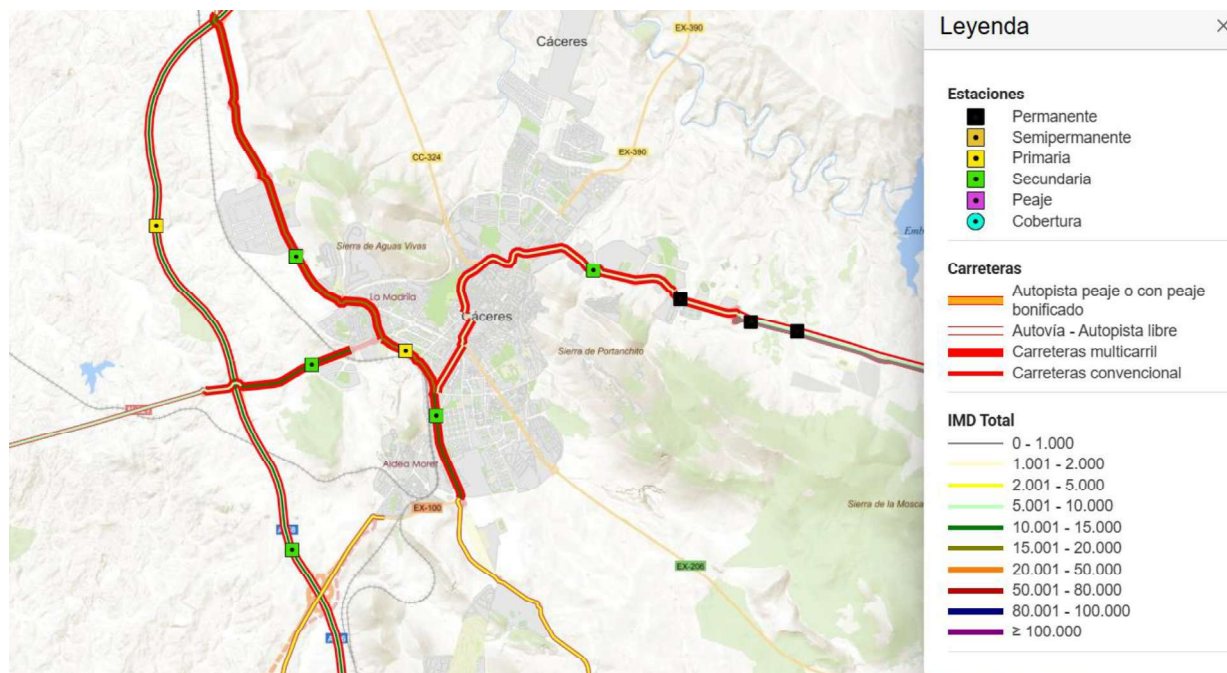


Fig 216. Mapa de Tráfico. Fuente: Mapa de Tráfico 2023. Ministerio de Fomento

De este apartado se extraen las siguientes conclusiones:

- La N-630 constituye el principal acceso viario a la ciudad de Cáceres en términos de volumen total de tráfico, alcanzando su tramo más intenso 19.519 vehículos diarios, con otros segmentos situados entre 13.000 y 16.000 veh/día. Aunque el volumen total es elevado, el porcentaje de vehículos pesados se mantiene moderado, entre 2,9 % y 5,8 %, lo que indica un uso principalmente asociado a desplazamientos locales y metropolitanos.
- La N-521 presenta intensidades de tráfico más moderadas, con aproximadamente 13.396 veh/día en el tramo oeste y 6.651 veh/día hacia el este. En esta vía el porcentaje de vehículos pesados es ligeramente superior al observado en algunos tramos de la N-630, situándose entre 3,9 % y 5,4 %, lo que refleja la presencia de flujos mixtos de tráfico urbano y movimientos comarcales de mercancías.
- La A-66, pese a registrar intensidades totales más contenidas, entre 11.682 y 13.197 veh/día, concentra el mayor peso relativo de vehículos pesados, superando el 21 % del total del tráfico en ambos sentidos. Este comportamiento confirma su papel como corredor de largo recorrido y vía preferente para el tránsito de mercancías, permitiendo canalizar el tráfico pesado sin necesidad de acceder al interior de la ciudad.

En conjunto, los datos muestran que la N-630 canaliza los mayores flujos de acceso a la ciudad, la N-521 soporta intensidades intermedias, mientras que la A-66 absorbe la mayor parte del transporte pesado en el entorno de Cáceres, actuando como infraestructura principal para los desplazamientos de mercancías de largo recorrido.

El parque de vehículos de transporte de mercancías (camiones y furgonetas) en la ciudad de Cáceres alcanza los 8.644 vehículos, lo que representa aproximadamente el 11,6 % del parque móvil total del municipio.

Tabla 58. Parque de vehículos. Fuente: Dirección General de Tráfico (diciembre 2024)

Tipo	Número	%
Camiones	3.811	5,1%
Furgonetas	4.833	6,5%
Turismos	52.95	70,9%
Motocicletas	8.245	11%
Ciclomotores	2.862	3,8%
Otros vehículos	490	2,7%
Total	58.173	100,0%

La ciudad de Cáceres puede dividirse, desde el punto de vista funcional y logístico, en dos ámbitos principales que conviene analizar de manera diferenciada debido a sus características urbanísticas y de accesibilidad: la Ciudad Monumental o Centro Histórico y el resto de la ciudad.

En la Ciudad Monumental y su entorno inmediato se concentra una parte importante de la actividad turística, comercial y de restauración del municipio, con establecimientos de hostelería, comercio y servicios vinculados en gran medida a la actividad turística. Las características urbanísticas de esta zona, calles estrechas, elevada presencia peatonal y control de accesos mediante cámaras condicionan las operaciones de carga y descarga.

En concreto, la carga y descarga en el ámbito del Centro Histórico se autoriza de lunes a viernes entre las 7:30 y las 11:00 horas y los sábados entre las 7:30 y las 9:00 horas, pudiendo realizarse en aquellas zonas de la vía más próximas al lugar de suministro, siempre que no se obstaculice el tráfico peatonal ni la circulación rodada.

En este apartado, dentro del análisis de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en Cáceres, se recogen algunos casos concretos de plazas de carga y descarga que se observaron durante los trabajos de campo realizados para el PMUS. La idea es mostrar ejemplos reales que ayuden a entender mejor cómo funcionan estos espacios en el día a día y qué problemas o situaciones se repiten.

La siguiente plaza de aparcamiento, situada en la Avenida de España, se encuentra integrada dentro del ámbito regulado por la zona ORA. Este tipo de espacios presenta un uso mixto en función del horario: durante el periodo establecido para operaciones de carga y descarga, la plaza está reservada

exclusivamente para este fin, mientras que, una vez finalizado dicho horario, pasa a funcionar como una plaza convencional de estacionamiento regulado (zona azul).

Esta dualidad de uso puede generar cierta confusión entre los usuarios y favorecer usos indebidos del espacio si la señalización no resulta suficientemente clara, lo que puede afectar al correcto desarrollo de las operaciones de distribución urbana de mercancías.

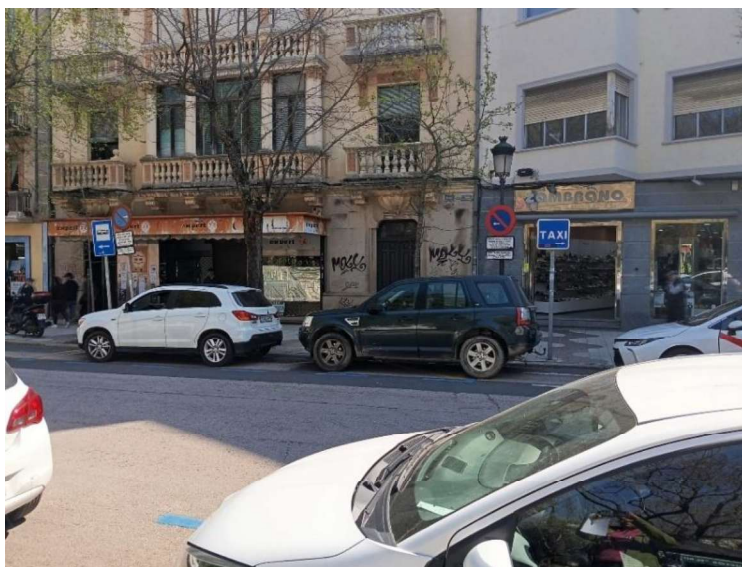


Fig 217. Avenida de España. Carga y descarga. Fuente: Archivo propio

En este caso, situado en la calle Colonial, se observa una plaza de carga y descarga delimitada en la calzada junto a un edificio de uso comercial. El pavimento de la calzada se encuentra irregular y con signos de desgaste, lo que puede dificultar la correcta parada de los vehículos y las maniobras de carga y descarga.

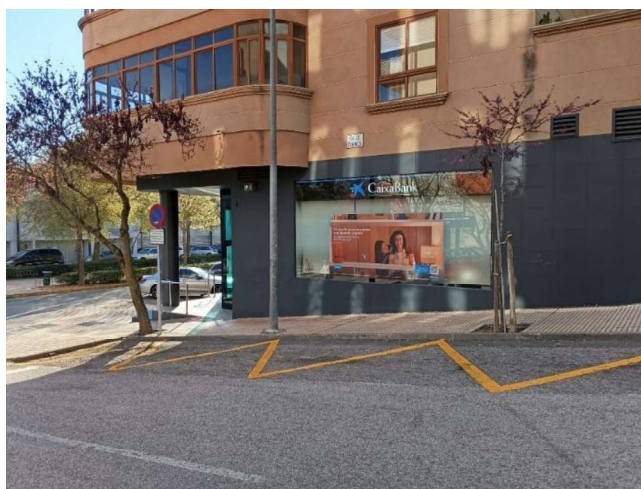


Fig 218. Calle Colonial. Carga y descarga. Fuente: Archivo propio

En este caso, situado en la calle San Antón, frente al Gran Teatro, se observa una zona claramente peatonal en la que, aun así, existe regulación para operaciones de carga y descarga.

Lo más llamativo en este punto es la discrepancia en los horarios. La señalización indica un horario de carga y descarga de 8:00 a 14:00 y de 17:00 a 20:00, mientras que en la ordenanza municipal se recogen franjas horarias diferentes. Esta falta de coherencia puede generar confusión entre los usuarios y dificultar el correcto cumplimiento de la normativa.



Fig 219. Calle San Antón. Carga y descarga. Fuente: Archivo propio

En este caso, en la plaza Hernán Cortés, se observa cómo un camión está realizando labores de carga y descarga fuera de una zona habilitada para ello, ocupando parte de la calzada en doble fila.

Esta situación genera interferencias en la circulación, obligando al resto de vehículos a maniobrar para continuar su recorrido, y puede suponer un riesgo para la seguridad vial. Además, pone de manifiesto la falta de espacios adecuados o su posible mala ubicación

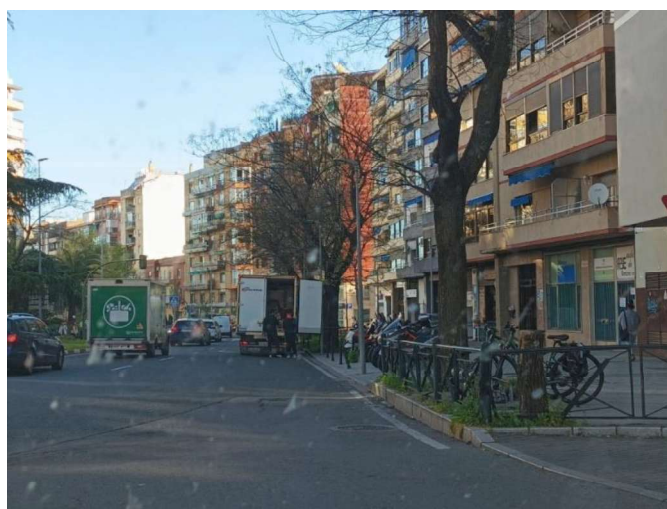


Fig 220. Plaza de Hernán Cortés. Carga y descarga. Fuente: Archivo propio

En este punto de la Ronda del Carmen se puede ver cómo el horario de carga y descarga es muy específico, ya que solo se permite los jueves en una franja determinada. Esto llama la atención porque no sigue un criterio uniforme con respecto a otras zonas del municipio, donde los horarios son diferentes.

Este tipo de situaciones refleja cómo, según la ubicación, las condiciones cambian bastante, lo que puede generar dudas a la hora de interpretar correctamente la normativa.

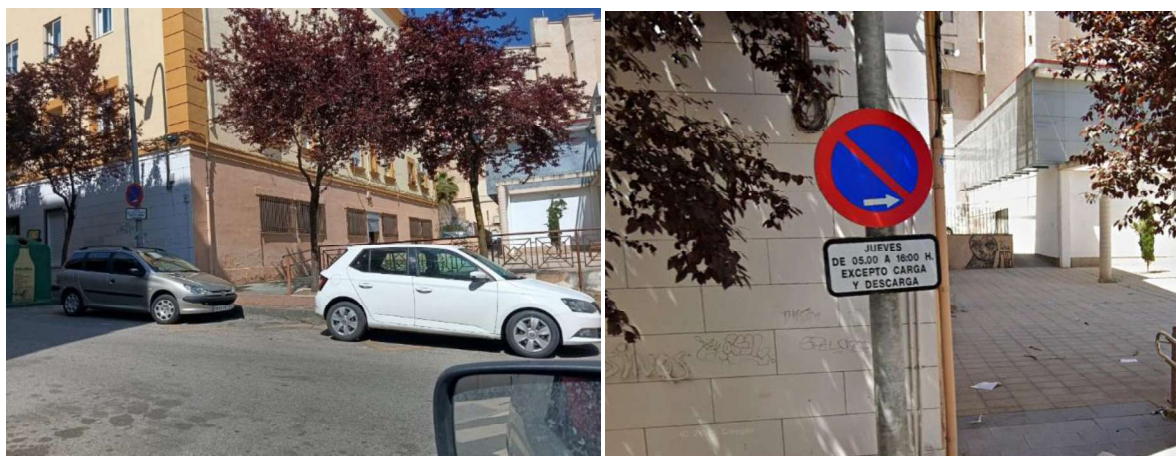


Fig 221. Ronda del Carmen. Carga y descarga. Fuente: Archivo propio

Otra problemática que encontramos en los ejes que se usan para la distribución de mercancía es que, debido a la morfología de las calles del casco antiguo, de sección muy reducida e intrincadas, el paso de vehículos de grandes dimensiones es muy dificultoso y en ocasiones al pasar se producen desperfectos y deterioros en las calles y en el mobiliario urbano. Esto unido a que apenas existe espacio físico disponible de estacionamiento y la realización de las operaciones de carga y descarga interfiere de forma negativa en la movilidad peatonal tan necesaria en esta zona de la ciudad.

De lo analizado en Cáceres, especialmente en el Centro Histórico y su entorno, se pueden destacar las siguientes conclusiones:

- Estacionamiento irregular en zonas no habilitadas, incluyendo doble fila o espacios peatonales.
- Saturación puntual de las zonas de carga y descarga en áreas con alta actividad comercial y hostelera.
- Dificultades para ajustarse a los horarios establecidos y falta de coherencia entre señalización y normativa en algunos casos.
- Interferencias en la circulación por vehículos de reparto y problemas asociados al estado del firme en ciertas ubicaciones.

En conjunto, el modelo actual presenta limitaciones, especialmente en el Centro Histórico, donde la morfología del viario y las restricciones de acceso condicionan las operaciones. La ordenanza establece horarios concretos (principalmente en horario de mañana y con ampliación para vehículos “cero emisiones”), aunque en el resto de la ciudad existe una gran variabilidad según la señalización de cada zona.

Este escenario refleja una falta de homogeneidad en la regulación y una dependencia del acceso directo de los vehículos de reparto hasta el destino final, lo que no siempre resulta eficiente ni adecuado, especialmente en las zonas más sensibles.

1.10. Seguridad vial

1.10.1. Aspectos que influyen en la seguridad vial

La seguridad vial en las ciudades viene determinada por una serie de factores que son los causantes o los que evitan, bien de forma independiente o por acumulación de varios de ellos, según el caso, los accidentes que se producen en las mismas. Entre estos factores que condicionan la seguridad vial se encuentran los siguientes.

Características y trazado de la vía

El principal elemento que condiciona la seguridad vial en las ciudades lo constituye el trazado de las vías y calles en las que se desarrolla la movilidad urbana. En general, en lo que se refiere a este aspecto, existen en la ciudad diferencias entre los viales pertenecientes al casco histórico de las ciudades y los de las zonas de desarrollos posteriores.

En el primer caso, generalmente, se trata de calles y vías con trazados cuyo diseño no sigue ningún criterio de ordenación planificado previamente, por lo que suelen presentar trazados sinuosos, en ocasiones, sin continuidad. Además, presentan una sección transversal de anchura reducida en la que se hace difícil la convivencia entre los modos de transporte motorizados y los no motorizados. Como consecuencia de estas características se obtienen espacio limitado a compartir entre los diferentes usuarios de la vía y como hándicap la limitación de espacio dificulta la circulación a altas velocidades.

En el caso de **Cáceres**, el casco histórico se caracteriza por un entramado de calles estrechas e irregulares, propio de su origen medieval, en el que predominan los espacios de carácter peatonal y el acceso restringido al tráfico rodado. Esta configuración convive con algunas vías próximas al centro donde el vehículo tiene mayor presencia, lo que puede generar situaciones de interacción y posible conflicto entre peatones y vehículos, especialmente en los puntos de transición entre zonas peatonales y viarios con circulación permitida.

Los viales exteriores al casco histórico son el resultado de propuestas de planes de ordenación cuyas características geométricas se han definido a partir de estudios específicos, por lo que su trazado ya sigue una ordenación determinada. En estos casos se trata, generalmente, de trazados rectos y secciones transversales más generosas que permiten la segregación, en algunos casos, de espacios entre los vehículos motorizados, peatones y, más recientemente, bicicletas, lo que resulta favorable desde el punto de vista de la seguridad vial. Estas calles suelen presentar altas intensidades de tráfico y velocidades de circulación más elevadas, por lo que la accidentalidad en ellas suele ser mayor.

Tráfico

El número de accidentes que se producen en las ciudades, tanto entre vehículos a motor, como entre vehículos a motor y peatones o ciclistas, está directamente relacionado con la intensidad de tráfico. En dicha intensidad debe tenerse en cuenta, no sólo los valores absolutos de IMD registrados en las calles sino, además, los valores correspondientes a los movimientos que resultan peligrosos desde el

punto de vista de la seguridad vial, como por ejemplo giros a la izquierda o giros en intersecciones en las que existen cruces con carriles bici.

De esta forma, la influencia que el tráfico tiene sobre la seguridad vial varía en función de los niveles de intensidad de tráfico existentes en cada momento. Así, durante el día la accidentalidad es superior a la noche, especialmente en horas punta. De igual forma, los días laborables generalmente resultarán más desfavorables que los días festivos o fines de semana.

Además, generalmente, los tramos de mayor intensidad de tráfico suelen coincidir con los que presentan velocidades medias de circulación más elevadas, por lo que en ellos la accidentalidad, y gravedad de los accidentes, suele ser mayor, como se puede ver por ejemplo en el eje de la avenida de Portugal donde las altas intensidades y velocidades se reflejan en una alta peligrosidad en las glorietas de esta vía.

Velocidad

La velocidad inadecuada, especialmente la excesiva, es uno de los principales factores de riesgo para la seguridad vial. En el caso de las vías urbanas se supera la velocidad entre un 20% y un 80%, según el informe "*Reducing Casualties Involving Young Drivers and Riders in Europe*" elaborado por el Consejo Europeo de Transportes.

Esta velocidad excesiva es especialmente peligrosa en las vías urbanas debido a la alta presencia de usuarios vulnerables como pueden ser peatones (sobre todo, niños y personas mayores), ciclistas o motociclistas. La congestión de los núcleos urbanos y la convivencia de los peatones con el tráfico rodado hacen que respetar la velocidad sea especialmente importante para evitar atropellos.

En general, la velocidad que adoptan los conductores en una vía estará condicionada por los siguientes aspectos:

- Límites legales establecidos en el código de la circulación.
- Características de la vía por la que circulan como su trazado, cruces e intersecciones, regulación semafórica o no, existencia de badenes y elevaciones en la calzada, estrechamientos.
- Tipología y estado del pavimento.
- Visibilidad.
- Intensidad de tráfico y presencia de otros usuarios como peatones y ciclistas.

En Cáceres podemos encontrar grandes avenidas donde los excesos de velocidad son frecuentes, como se puede ver a la entrada a la ciudad en la avenida de Alemania, donde la transición entre la N-630 provoca estas altas velocidades que intentan ser apaciguadas con señales informativas. Otros puntos con altas velocidades se dan en la Avenida de la Hispanidad, Juan Pablo II, Avenida Dulcinea, Avenida de la Montaña.

Pavimento

La tipología y características del pavimento y su estado de conservación influyen y condicionan la seguridad vial.

Respecto a la tipología, la solución elegida deberá adaptarse de la mejor forma posible en cada caso a las condiciones particulares de uso.

Para el caso de las calzadas y viario principal priman los criterios de adherencia y evacuación de aguas, en vías secundarias y locales se utiliza un pavimento diferente que incita a reducir la velocidad, pero presenta menor rugosidad, incrementando el riesgo de deslizamiento. En estos casos, si no hay anchura suficiente para la diferenciación entre zonas para tránsito peatonal y tráfico rodado, se suele adoptar una pavimentación uniforme en toda la sección, evitando los bordillos.

En las aceras la solución más empleada ha sido habitualmente la de pavimentos con baldosa hidráulica o terrazo separadas de la calzada mediante encintados ejecutados con bordillos de hormigón, granito o piedra natural.

Por último, las vías ciclistas suelen proyectarse con pavimentos continuos de hormigón a los que se añade algún tipo de colorante para diferenciarlos de la zona destinada al tráfico de vehículos o peatones.

Respecto al estado de conservación del pavimento, es fundamental garantizar que el mismo sea el adecuado para el objeto para el que fue diseñado, estableciendo programas de mantenimiento periódicos o su renovación y sustitución cuando su grado de deterioro y agotamiento así lo pongan de manifiesto.

El estado de los pavimentos en las vías urbanas de Cáceres, concretamente en la zona del Campus Universitario, se encuentra lleno de desperfectos, baches, grietas, blandones o roturas completas que deben ser atendidas.



Fig 222. Pavimento zona Campus Universitario. Fuente: Archivo propio

Con el objetivo de mejorar el estado del pavimento y garantizar una circulación más segura, el Ayuntamiento de Cáceres ha puesto en marcha diversas campañas de asfaltado. En 2025 se inició la primera fase de la campaña municipal de asfaltado, que contempla el fresado y reasfaltado de más de 22.000 m² de calzada en diferentes zonas de la ciudad y polígonos industriales, incluyendo barrios como La Madrila, Antonio Canales, Fratres o Cabezarrubia.

Posteriormente, se puso en marcha una segunda fase de esta campaña destinada a la conservación del pavimento y a la mejora de la accesibilidad en distintos viales urbanos. Estas actuaciones se desarrollan en barrios como Aldea Moret y Nuevo Cáceres, en el polígono industrial de Charca Musia, en zonas del centro urbano y en pedanías como Valdesalor, con el objetivo de mejorar el estado de las infraestructuras viarias y favorecer una circulación más segura y cómoda para los usuarios.

Señalización

La señalización, sus características y mantenimiento, son otros aspectos que condiciona la seguridad vial. Las características deseables para la señalización son:

- **No contradictoria ni repetitiva.** La señalización no debe dar lugar a confusión en su interpretación, por el riesgo que esto supone para la seguridad vial, ni tampoco ser contradictoria. Además, aunque debe disponerse toda la que sea necesaria en cada caso, hay que evitar su sobredimensionamiento, pues ello dificulta en gran medida su apreciación e interpretación por parte de los usuarios.
- **Intuitiva y coherente.** El tipo de señalización adoptada debe ser coherente con el factor o aspecto de la circulación que se quiere señalar, pues de esta forma los usuarios de la vía la verán más “creíble” y se facilitará su cumplimiento.
- **Situada en el lugar adecuado.** La correcta ubicación de las señales, del tipo que sea, determinará en gran medida su contribución a la seguridad vial e, incluso será un elemento negativo para la misma si la misma no es la correcta.
- **Actualizada.** Se deben disponer señales vigentes en el código de la circulación retirando toda aquella que quede obsoleta o que haya sido sustituida por otra de diseño diferente.
- **Visible.** Como elemento fundamental que es para la seguridad vial, se debe garantizar que las señales sean visibles, evitando la presencia de cualquier elemento del entorno urbano que impida su apreciación, ya sean árboles, rótulos, quioscos, etc. Para ello, además, debe comprobarse de forma regular su estado de conservación, retirando y sustituyendo las señales verticales que estén deterioradas, repintando las marcas viales que se hayan desgastado por el paso de los vehículos o reemplazando elementos luminosos estropeados en semáforos.

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial y reducir el riesgo de atropellos, en la ciudad de Cáceres se ha comenzado a implementar la instalación de señales luminosas LED asociadas a la señal S13 de paso de peatones ubicados a la altura de la calle Obispo Jesús Domínguez, en la intersección con Santa Joaquina de Vedruna y en el cruce con Obispo Segura Sáez.

Se observa la necesidad de seguir reforzando este tipo de actuaciones en determinados puntos de la red viaria urbana donde se han detectado situaciones de riesgo, como ocurre en la avenida de la Hispanidad.



Fig 223. Avda. Virgen de Guadalupe. Fuente: Archivo Propio

También se ha observado una deficiencia en la señalización en la zona del Campus Universitario, tanto en la señalización vertical como en la horizontal, así como un estado de conservación deteriorado de la misma.

Visibilidad

La visibilidad está condicionada por los siguientes factores:

- Presencia de obstáculos como mobiliario urbano, árboles, señales, vehículos estacionados, contenedores de basura, etc.
En este sentido se han observado vehículos ilegales, en esquinas y doble fila que dificultan la visibilidad en intersecciones y vehículos aparcados, en ocasiones legalmente, o mobiliario urbano que dificultan la visibilidad en pasos de peatones.
- Trazado del viario. El trazado del viario resulta decisivo para conseguir una visibilidad adecuada. En una ciudad como Cáceres, en que la mayoría de sus calles poseen formas más sinuosas y elevadas pendientes, hay puntos en los que la falta de visibilidad en tomar ciertas curvas o acceder a ciertas intersecciones que la limitación de velocidad y una correcta señalización es fundamental en la seguridad vial.
- En los cruces es muy importante evitar diseños sesgados en los que existen ángulos muertos que limitan considerablemente la visibilidad, siendo preferibles por el contrario los cruces ortogonales. Este aspecto es especialmente importante en la interacción automóvil-bicicleta o automóvil-peatón.
- Grado de iluminación de las vías. Durante la noche, la visibilidad está totalmente condicionada por los elementos de iluminación que existan en las vías y calles, por lo que un diseño adaptado a cada tipo de vía y el adecuado mantenimiento de estos resultan fundamentales. Además, es importante garantizar que, además de unos adecuados sistemas de iluminación, no existan obstáculos, como árboles, por ejemplo, que reduzcan la visibilidad que generan estos sistemas.
- Hora del día. Las horas centrales del día constituyen lógicamente las más favorables para la visibilidad, aunque es importante destacar el riesgo que suponen las horas de amanecer y ocaso, en las que la posición del sol produce con frecuencia deslumbramientos que reducen de forma considerable la visibilidad. Este efecto es especialmente apreciable en las calles y avenidas con orientación este-oeste.

Destaca la falta de visibilidad en muchas de las intersecciones del Casco Histórico y en algunos barrios cercanos como Casas Baratas, ya que, debido a la estrechez de las calles y la falta de señalización en las intersecciones, presentan problemas de visión como se puede observar en la imagen.



Fig 224. Barrio Casas Baratas. Fuente: Archivo propio

Protección/segregación peatón-bici-moto

La existencia en el viario de zonas diferenciadas y segregadas para la circulación de vehículos a motor, bicicletas y peatones, aportan un elemento de seguridad para reducir la accidentalidad. Este hecho se deberá de tener en cuenta en el diseño a futuro de la red de carriles bici de la ciudad, ya que los elementos separadores proporcionan una mayor seguridad a los ciclistas.

En la red ciclista de Cáceres se detectan diversos problemas relacionados con la **protección y segregación entre peatones, ciclistas y tráfico motorizado**. Gran parte de las infraestructuras existentes se resuelven mediante acera-bici o itinerarios compartidos, con escasa o nula segregación física entre peatones y ciclistas, lo que genera conflictos frecuentes entre ambos. En muchos casos, además, la anchura disponible resulta insuficiente para itinerarios bidireccionales, reduciendo el confort y la seguridad de la circulación. Además, varias de estas infraestructuras se han implantado como adaptaciones del espacio peatonal mediante cambios de pavimento o señalización horizontal, sin una planificación específica para la movilidad ciclista.

A ello se suma que, en determinadas zonas del centro urbano, se ha optado por medidas de calmado de tráfico basadas en zonas 30 y ciclocarriles, donde las bicicletas deben circular compartiendo la calzada con los vehículos motorizados. Aunque estas actuaciones buscan favorecer la coexistencia entre modos, en la práctica la falta de segregación física y el incumplimiento frecuente de los límites de velocidad generan una percepción elevada de inseguridad para los ciclistas, lo que limita el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

Climatología

Las condiciones climatológicas suponen otro condicionante que influye en la seguridad vial, pudiendo ser determinantes en circunstancias especiales como días de niebla, lluvias intensas, nieve, etc. Sobre este factor no es posible actuar para reducir sus efectos desfavorables, sino que únicamente pueden adoptarse medidas para limitar al máximo su efecto.

Cáceres presenta unas condiciones climatológicas generalmente favorables para la movilidad, ya que la frecuencia de precipitaciones u otras situaciones meteorológicas que puedan dificultar la circulación es relativamente baja. Asimismo, el clima resulta propicio para la movilidad activa, puesto que, aunque durante el verano pueden registrarse temperaturas elevadas, estas se concentran principalmente en las horas centrales del día, permitiendo que durante buena parte de la jornada las condiciones sean adecuadas para desplazamientos a pie o en bicicleta.

1.10.2. Situación actual

La progresiva consolidación del vehículo privado como modo de transporte predominante ha contribuido a incrementar los problemas de seguridad y de presión sobre el espacio urbano en las ciudades, tanto a escala nacional como internacional.

En el caso de Cáceres, esta tendencia se refleja claramente en la evolución reciente de su parque de vehículos, que entre 2019 y 2024 ha registrado un incremento aproximado del 2,3 %, pasando de algo más de 73.000 vehículos a cerca de 74.800, con un crecimiento continuado hasta 2023 y un ligero descenso en el último año del periodo analizado.

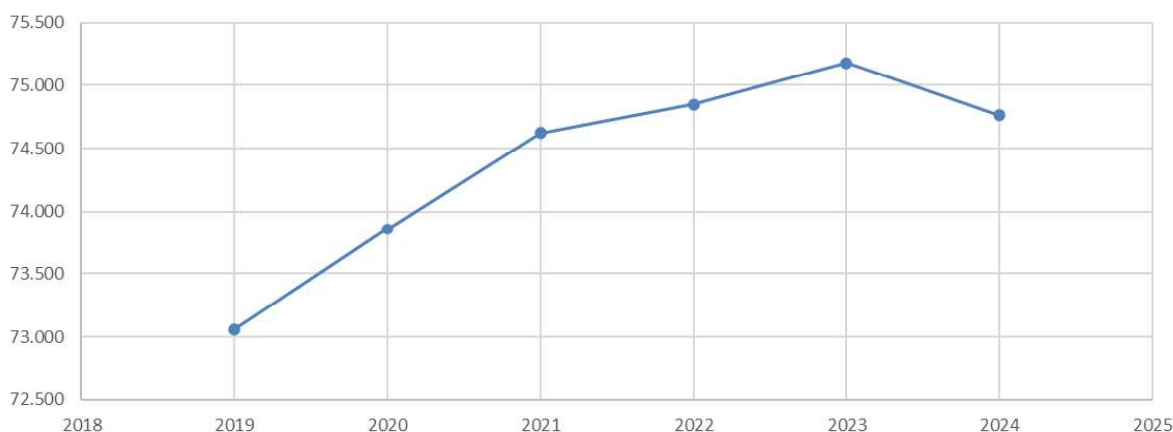


Fig 225. Evolución del parque de vehículos en Cáceres. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Esta situación se une a un factor también determinante, la velocidad de los vehículos en las ciudades. Datos como que 9 de cada 10 vehículos no cumplen con las restricciones de velocidad en vías marcadas con limitaciones de 20 km/h y que la velocidad inadecuada estuvo presente en el 20% de los accidentes mortales en 2015 a nivel nacional ponen de manifiesto los efectos de los excesos de velocidad.

Según los datos de siniestralidad vial de la DGT disponibles para el municipio de Cáceres, se registraron un total de 160 heridos leves y 4 heridos graves. Atendiendo a la desagregación por tipo de usuario o vehículo, los turismos concentran el mayor número de heridos leves (81), seguidos de las motocicletas, con 40 heridos leves y 2 heridos graves. Los peatones registran 17 heridos leves y 1 herido grave, mientras que el grupo de otros vehículos presenta 9 heridos leves y 1 herido grave. El resto de los modos, bicicletas (4 heridos leves), ciclomotores (4), furgonetas (3) y autobús (2) presentan únicamente heridos leves, no registrándose víctimas en el caso de los camiones.

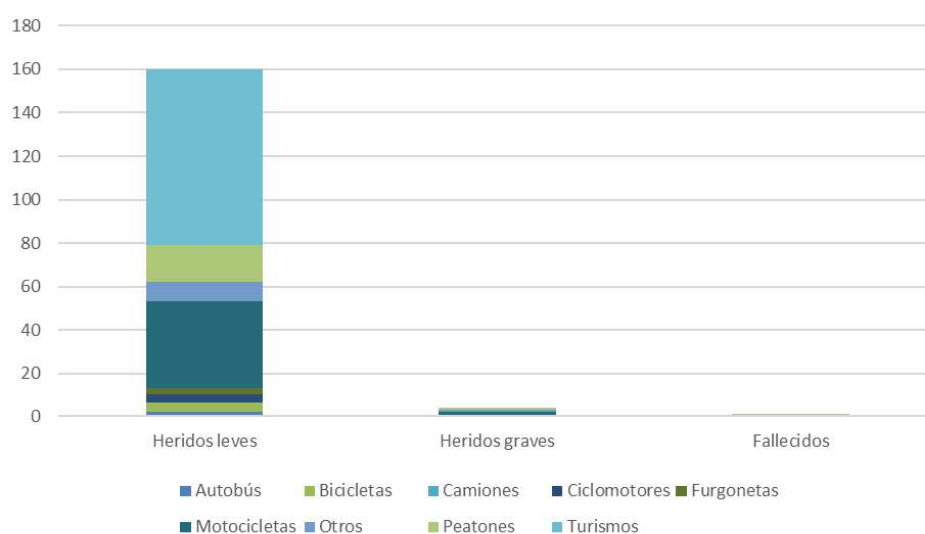


Fig 226. Siniestralidad vial 2015. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Analizando la evolución de la siniestralidad en el municipio de Cáceres en vías urbanas durante el periodo 2015-2024, se observa que 2018 fue el año con mayor número de accidentes con víctimas, alcanzándose 145 siniestros, siendo además uno de los años en los que se registró un mayor número de personas fallecidas, con 2 fallecidos. A partir de ese momento se aprecia una tendencia general de descenso, de manera que 2022 fue el año en el que se registró el número más bajo de accidentes con víctimas, con 85 siniestros y sin víctimas mortales. No obstante, en los años posteriores se produce un nuevo repunte de la siniestralidad, con 126 accidentes con víctimas en 2023 y 124 en 2024, aunque sin registrarse fallecidos en este último año.



Fig 227. Siniestralidad vías urbanas 2013-2019. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

1.10.3. Educación vial

La educación vial constituye una herramienta fundamental para la reducción de la siniestralidad en entornos urbanos, especialmente en un contexto de creciente complejidad en la movilidad. En Cáceres, las actuaciones en esta materia se orientan a la formación de futuros usuarios de la vía pública, con el objetivo de fomentar comportamientos seguros y responsables desde edades tempranas.

No obstante, el análisis de las iniciativas existentes pone de manifiesto que, si bien se han realizado esfuerzos continuados en materia de sensibilización, estas actuaciones presentan un carácter puntual, no sistematizado y con un alcance limitado, lo que reduce su impacto a medio y largo plazo.

Las acciones desarrolladas persiguen objetivos como la difusión de normas básicas de circulación, el fomento de hábitos de movilidad segura, la promoción del respeto a la señalización y a las normas de tráfico, la mejora de la convivencia entre usuarios de la vía y la incorporación progresiva de la accesibilidad universal.

En la práctica, estas actuaciones se desarrollan principalmente en el ámbito escolar, mediante charlas impartidas por la Policía Local, actividades didácticas, talleres de sensibilización y otras acciones puntuales en centros educativos. Estas iniciativas se complementan con actividades prácticas, como la instalación de circuitos temporales de educación vial, en los que el alumnado puede experimentar situaciones de tráfico mediante el uso de bicicletas o simulaciones como peatones, facilitando la comprensión del funcionamiento del entorno urbano.

Asimismo, se incorporan acciones de sensibilización en materia de accesibilidad, mediante actividades prácticas en las que el alumnado experimenta desplazamientos con limitaciones simuladas,

identificando barreras urbanas y analizando la accesibilidad de itinerarios habituales como el recorrido al centro educativo.

Estas iniciativas presentan limitaciones relevantes, como la falta de continuidad, la ausencia de un programa estructurado a nivel municipal y la escasa coordinación con las políticas de movilidad y accesibilidad urbana. En este sentido, resulta necesario avanzar hacia un modelo más integrado y estable de educación vial, que permita mejorar su eficacia y contribuir de forma más significativa a la reducción de la siniestralidad y a la construcción de una movilidad más segura e inclusiva.

1.10. Energía y medioambiente

1.10.1. Situación global

Las emisiones a la atmósfera derivadas de las actividades humanas pueden clasificarse en dos grandes grupos en función de su escala de impacto y sus efectos: por un lado, los contaminantes atmosféricos con efectos a corto plazo y escala local, que inciden directamente en la calidad del aire y la salud de la población; y por otro, los gases de efecto invernadero (GEI), con efectos a largo plazo y escala global, responsables del cambio climático.

El cambio climático es consecuencia de la alteración del balance energético del sistema climático terrestre, provocado principalmente por el incremento de la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera. El efecto invernadero es un fenómeno natural mediante el cual determinados gases presentes en la atmósfera, principalmente dióxido de carbono (CO_2), metano (CH_4), óxido nitroso (N_2O) y gases fluorados, retienen parte de la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre, contribuyendo a mantener una temperatura compatible con la vida. Sin embargo, el aumento de la concentración de estos gases debido a actividades humanas, especialmente la quema de combustibles fósiles intensifica este efecto, provocando un calentamiento global acelerado. Según el IPCC, la temperatura media global ha aumentado aproximadamente 1,1 °C respecto a los niveles preindustriales, mientras que la concentración de CO_2 en la atmósfera ha superado las 420 partes por millón (ppm), alcanzando niveles sin precedentes en la historia reciente del planeta. Este incremento está directamente relacionado con el modelo energético actual, fuertemente dependiente de los combustibles fósiles, siendo el transporte uno de los sectores con mayor contribución al consumo energético y a las emisiones asociadas.

El transporte constituye una actividad altamente intensiva en el uso de energía y es responsable de una parte significativa de las emisiones a la atmósfera. En España, este sector representa en torno al 27–29% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero, situándose como uno de los principales contribuyentes al cambio climático. Estas emisiones provienen fundamentalmente de la combustión de carburantes fósiles en los motores de los vehículos, aunque también deben considerarse otras fuentes como la evaporación de combustibles o las emisiones no relacionadas con la combustión, como el desgaste de neumáticos, frenos y pavimentos, que contribuyen a la generación de partículas en suspensión.

Desde el punto de vista de los efectos a corto plazo y escala local, el transporte es una fuente relevante de contaminantes atmosféricos. Entre los principales contaminantes asociados destacan los óxidos de nitrógeno (NOx), especialmente el dióxido de nitrógeno (NO₂), las partículas en suspensión (PM10 y PM2.5), el monóxido de carbono (CO) y los compuestos orgánicos volátiles (COV). Las partículas finas (PM2.5), debido a su reducido tamaño, penetran profundamente en el sistema respiratorio y están asociadas a enfermedades respiratorias y cardiovasculares, así como a un aumento de la mortalidad prematura. Por su parte, los óxidos de nitrógeno actúan como precursores del ozono troposférico y contribuyen a procesos de acidificación, siendo responsables de numerosos episodios de mala calidad del aire en entornos urbanos.

La regulación ambiental aplicable al sistema de movilidad urbana se articula a través de un marco normativo amplio, que integra calidad del aire, cambio climático, zonas de bajas emisiones, ruido, evaluación ambiental, seguridad vial, planificación urbana y transición energética. Este marco resulta especialmente relevante en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, ya que la movilidad no solo condiciona la funcionalidad urbana, sino también la salud pública, el consumo energético, las emisiones de gases de efecto invernadero, la exposición al ruido y la calidad ambiental del espacio urbano.

En el ámbito europeo, la calidad del aire se ha regulado tradicionalmente mediante la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que fija valores límite, valores objetivo y criterios comunes de evaluación para contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO₂), las partículas PM10 y PM2,5, el dióxido de azufre (SO₂), el monóxido de carbono (CO), el ozono troposférico (O₃), el benceno, el plomo y otros contaminantes relevantes. Esta directiva ha sido el marco básico para evaluar la exposición de la población a la contaminación atmosférica y para exigir a las administraciones competentes la implantación de redes de medición, sistemas de información y planes de mejora cuando se superan los valores establecidos. A este marco se suma la Directiva (UE) 2016/2284, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, que establece compromisos de reducción para contaminantes como SO₂, NOx, compuestos orgánicos volátiles no metánicos, amoníaco y partículas finas PM2,5. Su importancia en materia de movilidad reside en que el transporte por carretera constituye una fuente significativa de NOx y partículas, especialmente en ámbitos urbanos. Además, la Directiva (UE) 2024/2881, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, actualiza y refunde el marco europeo de calidad del aire, sustituyendo progresivamente a las Directivas 2008/50/CE y 2004/107/CE. Esta nueva norma introduce valores más exigentes, con una mayor aproximación a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, y deberá ser transpuesta por los Estados miembros antes del 11 de diciembre de 2026, estableciendo nuevos objetivos de cumplimiento, con carácter general, para 2030.

En España, la transposición y desarrollo de este marco se realiza principalmente mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que regula la evaluación, mantenimiento y mejora de la calidad del aire, así como la elaboración de planes nacionales, autonómicos y locales. Este real decreto establece los valores límite y objetivos de calidad para los principales contaminantes y define los métodos y criterios de evaluación, por lo que constituye una norma básica para cualquier diagnóstico ambiental urbano. Posteriormente, el Real Decreto 34/2023

modificó el Real Decreto 102/2011 y otras normas ambientales con el fin de incorporar el Plan Marco de acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación, aprobado en 2021. Esta modificación resulta relevante para la planificación municipal porque refuerza la necesidad de disponer de información suficiente, protocolos de actuación y medidas coordinadas ante episodios de contaminación por PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, O₃ y SO₂.

En materia climática, la norma estatal de referencia es la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Esta ley establece objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mejora de la eficiencia energética y aumento de la penetración de energías renovables, con el horizonte de alcanzar la neutralidad climática antes de 2050. En el ámbito de la movilidad urbana, su artículo 14 es especialmente relevante, ya que regula la promoción de la movilidad sin emisiones y obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a adoptar planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

El desarrollo reglamentario específico de las zonas de bajas emisiones se recoge en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Esta norma establece los requisitos mínimos que deben cumplir las ZBE municipales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021. Su importancia para el PMUS es directa, ya que exige que las ZBE se apoyen en objetivos medibles de mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático, reducción del ruido y cambio modal, así como en sistemas de seguimiento e indicadores que permitan evaluar su eficacia. Asimismo, debe tenerse en cuenta el Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se regula el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, y se establece la obligación de calcular y publicar la huella de carbono por parte de determinadas organizaciones. Esta norma no regula directamente las ZBE, pero sí refuerza el marco de contabilidad climática y reducción de emisiones, desarrollando la Ley 7/2021. Su relevancia para el PMUS se encuentra en la necesidad de avanzar hacia una gestión cuantificada de las emisiones, mediante metodologías homogéneas, factores oficiales y planes de reducción, lo que conecta directamente con el análisis energético y de emisiones del sistema de movilidad.

Junto a la normativa climática y de calidad del aire, el ruido ambiental constituye otro componente fundamental del análisis ambiental de la movilidad. En este ámbito, la Directiva 2002/49/CE establece el marco europeo para la evaluación y gestión del ruido ambiental, mientras que en España la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica para evitar daños sobre la salud humana, los bienes y el medio ambiente. Esta ley se desarrolla mediante el Real Decreto 1513/2005, relativo a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, que regula la zonificación acústica, los objetivos de calidad acústica y las emisiones acústicas. Estas normas son relevantes para el PMUS porque el tráfico rodado es una de las principales fuentes de ruido urbano y porque las medidas de movilidad pueden contribuir de forma directa a reducir la exposición acústica de la población.

Desde el punto de vista de la planificación, también debe considerarse la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que regula la evaluación ambiental estratégica de planes y programas y la evaluación de impacto ambiental de proyectos. Aunque la aplicación concreta depende

del tipo de instrumento y de su tramitación, esta ley es relevante porque establece el marco para integrar los efectos ambientales en la toma de decisiones desde las fases iniciales de planificación. En Extremadura, este marco se completa con la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que regula los instrumentos de intervención administrativa ambiental aplicables a planes, programas, proyectos y actividades susceptibles de afectar al medio ambiente o a la salud de las personas.

En materia de movilidad y competencias municipales, resultan igualmente relevantes la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que atribuye a los municipios competencias en tráfico, movilidad, transporte colectivo urbano, medio ambiente urbano y ordenación del espacio público; el Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, que incorpora la movilidad sostenible como principio de actuación pública; y, más recientemente, la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, que configura un marco estatal específico para la planificación, financiación y gobernanza de la movilidad sostenible, reforzando la integración de criterios ambientales, climáticos, sociales y de seguridad en las políticas públicas de transporte y movilidad.

En el ámbito europeo de la descarbonización del transporte, el Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea establecen la necesidad de transformar profundamente el sistema de transporte para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Esta estrategia plantea una reducción del 90% de las emisiones del transporte para mediados de siglo, lo que implica actuar sobre la movilidad urbana, el transporte público, la electrificación, la intermodalidad, la digitalización y la reducción de la dependencia del vehículo privado. También debe considerarse el Reglamento (UE) 2019/631, que fija normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos, contribuyendo a la progresiva reducción de emisiones del parque móvil.

Finalmente, aunque no tienen carácter normativo estricto, deben considerarse como referencias estratégicas la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda Urbana Española y las guías metodológicas para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, especialmente las promovidas por el IDAE y el Ministerio competente en materia de movilidad urbana. Estos documentos refuerzan la necesidad de orientar la planificación hacia un modelo de ciudad más saludable, eficiente, accesible, bajo en carbono y menos dependiente del vehículo privado.

En conjunto, este marco normativo y estratégico confirma que la movilidad urbana debe analizarse no solo desde el punto de vista funcional, sino también desde su impacto ambiental, energético, climático y sanitario. La reducción de emisiones, la mejora de la calidad del aire, la disminución del ruido, la mitigación del cambio climático, la mejora de la seguridad vial y la recuperación del espacio público constituyen obligaciones y objetivos transversales que deben incorporarse al diagnóstico y a las futuras propuestas del PMUS.

1.10.2. Medio ambiente y salud pública en la ciudad de Cáceres

El análisis de la calidad ambiental en el municipio de Cáceres se encuentra condicionado por la limitada disponibilidad de información pública y actualizada en materia de calidad del aire, lo que dificulta una evaluación precisa de la exposición de la población a contaminantes atmosféricos y de sus efectos sobre la salud pública.

En el ámbito autonómico, la vigilancia de la calidad del aire se articula a través de la Red de Protección e Investigación de la Calidad del Aire de Extremadura (REPICA), gestionada por la Junta de Extremadura en colaboración con la Universidad de Extremadura. En el caso de Cáceres, esta red dispone de una única estación fija de medición, ubicada en el entorno del campus universitario, en una zona de carácter suburbano.



Fig 228. Cabina de calidad del aire de la red REPICA en la Facultad de Turismo y Ciencias Empresariales, Campus Universitario (Cáceres). Fuente: Red Extremeña de Protección e Investigación de la Calidad del Aire (REPICA).



Fig 229. Ubicación de la estación fija de calidad del aire de REPICA en Cáceres. Fuente: Elaboración propia.

Esta localización, si bien permite obtener una referencia general del estado de la atmósfera, presenta limitaciones significativas para la caracterización de la calidad del aire en zonas urbanas con mayor intensidad de tráfico, donde se concentran las principales fuentes de emisión y la exposición directa de la población. Además, el acceso a datos actualizados presenta importantes carencias. Los últimos datos disponibles de la estación REPICA en Cáceres corresponden al año 2022, no existiendo información pública accesible posterior que permita analizar la evolución reciente de los principales contaminantes atmosféricos. Esta situación puede deberse tanto a la falta de publicación de los datos como a posibles incidencias en el funcionamiento de la estación, sin que exista información pública que permita esclarecer esta circunstancia. En cualquier caso, la ausencia de datos actualizados impide realizar un seguimiento continuo y fiable de la calidad del aire en el municipio.

En relación con el marco normativo, la evaluación y gestión de la calidad del aire en España se encuentra regulada por el Real Decreto 102/2011, que establece la obligación de las administraciones competentes de evaluar la calidad del aire mediante redes de medición adecuadas, garantizar la representatividad de los puntos de muestreo y poner a disposición del público información actualizada sobre los niveles de contaminación. Este marco ha sido reforzado mediante el Real Decreto 34/2023, que introduce mecanismos adicionales para la gestión de episodios de contaminación, y más recientemente por el Real Decreto 214/2025, que consolida la necesidad de avanzar hacia una gestión más rigurosa, cuantificada y transparente de las emisiones y su seguimiento. Asimismo, estas disposiciones se enmarcan en la Directiva 2008/50/CE, que exige a los Estados miembros garantizar la

evaluación continua de la calidad del aire, así como la disponibilidad de información fiable y accesible para la ciudadanía. En conjunto, este marco normativo refuerza la importancia de disponer de sistemas de medición operativos, actualizados y representativos del entorno urbano, especialmente en zonas con presencia de tráfico rodado. En este contexto, la falta de actualización de los datos de calidad del aire en Cáceres desde 2022 y la limitada representatividad de la única estación existente suponen una limitación relevante para la evaluación continua de la calidad del aire conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente, dificultando la adopción de medidas basadas en evidencia y el seguimiento de su eficacia.

Por otra parte, en el ámbito estatal, el sistema de información sobre calidad del aire muestra que la estación de referencia más próxima con datos disponibles de forma continua se localiza en el entorno del Parque Nacional de Monfragüe. No obstante, esta estación se ubica en un entorno natural, alejado del núcleo urbano y de las principales fuentes de emisión asociadas al tráfico rodado, por lo que no resulta representativa de las condiciones reales de exposición de la población en la ciudad de Cáceres.

A pesar de estas limitaciones, y ante la ausencia de una red de medición urbana más completa, los datos disponibles tanto de la estación REPICA hasta 2022 como de la estación de Monfragüe constituyen las únicas referencias existentes para aproximar el estado de la calidad del aire en el ámbito territorial, si bien deben interpretarse con cautela debido a su limitada representatividad. En consecuencia, el diagnóstico de la calidad del aire en Cáceres se encuentra condicionado por la escasez y discontinuidad de los datos disponibles, lo que limita el grado de detalle del análisis. Por este motivo, en el apartado 1.10.5 relativo al cálculo de emisiones y análisis de la calidad del aire se emplearán las series disponibles de la red REPICA hasta 2022, complementadas con la información procedente de la estación de Monfragüe, asumiendo las limitaciones derivadas de su localización y representatividad.

1.10.3. Participación en iniciativas climáticas y cálculo de huella de carbono

El Ayuntamiento de Cáceres cuenta con antecedentes recientes en materia de planificación climática y energética. En abril de 2019, el municipio aprobó su adhesión al Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía, asumiendo el compromiso de reducir las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero, así como de elaborar un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible. En dicha adhesión se indicaba que el Ayuntamiento venía trabajando en esta materia desde finales de 2016. Como resultado de este proceso, Cáceres dispone del Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de Cáceres 2019-2030, aprobado el 24 de abril de 2019. Este documento constituye el principal instrumento municipal de referencia en materia de mitigación y adaptación al cambio climático, incorporando objetivos de reducción de emisiones, mejora de la eficiencia energética y transición hacia un modelo urbano más sostenible.

Asimismo, la Agenda Urbana de Cáceres incorpora la sostenibilidad ambiental y climática dentro de la estrategia municipal hasta 2030, planteando actuaciones vinculadas a la eficiencia energética, la reducción de emisiones, la movilidad sostenible y la mejora de la calidad urbana. Esta agenda refuerza la necesidad de integrar la planificación de la movilidad dentro de una estrategia urbana más amplia, orientada a reducir la dependencia de los combustibles fósiles y mejorar la habitabilidad de la ciudad.

En relación con la Red Española de Ciudades por el Clima, se ha identificado la presencia del Ayuntamiento de Cáceres en documentación reciente de la red, lo que permite vincular al municipio con este marco de cooperación local en materia de cambio climático. No obstante, no se ha localizado una ficha pública específica de cálculo de huella de carbono municipal comparable a la elaborada para otros municipios, con desglose de emisiones por instalaciones fijas, consumo eléctrico, climatización y flota municipal. Esta ausencia constituye una limitación importante. El cálculo de la huella de carbono municipal permite conocer con precisión las emisiones asociadas a la actividad propia del Ayuntamiento, identificar los principales focos emisores y establecer planes de reducción verificables. Sin una huella de carbono municipal publicada y actualizada, el seguimiento de la contribución real de la administración local a la reducción de emisiones queda debilitado y resulta más difícil evaluar la eficacia de las medidas implantadas.

En este sentido, aunque Cáceres dispone de instrumentos estratégicos relevantes —Pacto de los Alcaldes, PACES, Agenda Urbana y Zona de Bajas Emisiones—, la información pública disponible no permite comprobar con claridad la existencia de un sistema consolidado de medición, actualización y seguimiento periódico de la huella de carbono municipal. Esta carencia resulta especialmente relevante en el contexto actual, marcado por la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, y por la obligación de implantar medidas de mitigación en municipios de más de 50.000 habitantes.

La implantación de la Zona de Bajas Emisiones se enmarca precisamente en esta obligación. En 2025, el Ayuntamiento aprobó la modificación del PMUS para su adaptación a la Ley 7/2021 y para establecer la ZBE en el área urbana de acceso controlado por cámaras del centro de la ciudad.

Por tanto, el municipio presenta una debilidad clara en la disponibilidad pública de indicadores cuantitativos actualizados sobre emisiones municipales. Para que la planificación climática y de movilidad sea realmente eficaz, resulta necesario reforzar el cálculo, publicación y seguimiento periódico de la huella de carbono municipal, incorporando de forma diferenciada las emisiones vinculadas a edificios, instalaciones, alumbrado público, flota municipal, transporte público y otros servicios urbanos.

1.10.4. Composición del parque de vehículos de la ciudad de Cáceres

Un elemento clave para el análisis ambiental del sistema de movilidad es la composición del parque móvil en función del tipo de carburante, ya que este determina en gran medida las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero asociadas al transporte.

Ante la ausencia de datos desagregados a escala estrictamente municipal, se ha recurrido a la información oficial proporcionada por la Dirección General de Tráfico (DGT) a nivel provincial, correspondiente al año 2023, considerada representativa del contexto urbano de Cáceres.

Tabla 59. Parque de vehículos por tipo de carburante. Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT), 2023

Tipo de carburante	Nº de vehículos	%
Gasolina	111.834	33,9%
Gasóleo (diésel)	216.417	65,7%
Otros	1.293	0,4%
TOTAL	329.544	100,0%

Tal y como se recoge en la tabla anterior, el parque de vehículos de la provincia de Cáceres presenta un claro predominio de los vehículos diésel, que representan el 65,7% del total, frente al 33,9% de vehículos de gasolina. El resto de las tecnologías, que incluyen vehículos eléctricos, híbridos y otros combustibles alternativos, tienen una presencia meramente testimonial, con un peso conjunto del 0,4%. Este reparto evidencia una fuerte dependencia de los combustibles fósiles en el sistema de movilidad, con una penetración todavía muy reducida de tecnologías de bajas o cero emisiones. Esta situación es coherente con la estructura del parque móvil en ciudades medias españolas, donde el proceso de electrificación avanza de forma progresiva pero aún insuficiente para generar un impacto significativo en la reducción de emisiones.

Desde el punto de vista ambiental, el predominio de los vehículos diésel resulta especialmente relevante, dado que este tipo de motorización se asocia a mayores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas en suspensión, contaminantes directamente relacionados con problemas de calidad del aire y efectos adversos sobre la salud. Por su parte, los vehículos de gasolina, aunque presentan menores emisiones de NOx, contribuyen igualmente a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), principal gas responsable del cambio climático.

Si se analiza la distribución por tipo de vehículo, se observa que los turismos, que constituyen la mayor parte del parque, concentran el mayor volumen de vehículos tanto de gasolina como diésel, mientras que los vehículos pesados, como camiones, furgonetas y autobuses, presentan una clara dominancia del diésel como fuente energética. En el caso de las motocicletas, la práctica totalidad del parque utiliza gasolina, en línea con la tendencia general observada a nivel nacional.

En conjunto, la composición del parque móvil pone de manifiesto que el sistema de movilidad en Cáceres continúa sustentándose mayoritariamente en tecnologías convencionales de combustión interna, lo que supone un condicionante relevante para la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Esta situación refuerza la necesidad de impulsar medidas orientadas a la renovación del parque, la electrificación del transporte y el fomento de modos de movilidad más sostenibles, en coherencia con los objetivos establecidos en la normativa vigente y en los instrumentos de planificación climática y energética.

1.10.5. Cálculo de emisiones, costes y externalidades

1.10.5.1. Análisis de la calidad del aire

El análisis de la calidad del aire en Cáceres se ha realizado a partir de los datos disponibles de la estación fija de la Red REPICA ubicada en el municipio, correspondientes al periodo 2017-2022. Esta información permite realizar una aproximación a la evolución de los principales contaminantes

atmosféricos medidos en la ciudad, aunque presenta una limitación relevante: no se dispone de datos públicos posteriores a 2022, lo que impide evaluar la situación actual con el grado de actualización deseable.

Tabla 60. Evolución de contaminantes atmosféricos registrados en la estación REPICA de Cáceres, 2017-2022.

Fuente: Elaboración propia a través de los datos REPICA.

Contaminante	Unidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CO	mg/m ³	0,22	0,24	0,31	0,26	0,25	0,22
SO ₂	µg/m ³	1,40	0,48	1,50	0,45	0,73	0,19
NO ₂	µg/m ³	8,0	7,7	6,3	5,5	5,89	5,8
Benceno	µg/m ³	0,12	0,13	0,15	0,08	0,10	0,17
PM10	µg/m ³	13,0	8,9	4,9	11,6	12,0	14,0
PM2,5	µg/m ³	6,3	5,8	3,2	–	–	3,2

Los valores registrados muestran, en términos generales, niveles reducidos respecto a los valores límite establecidos en la normativa vigente. El dióxido de nitrógeno (NO₂), contaminante especialmente vinculado al tráfico rodado en entornos urbanos, presenta una tendencia descendente entre 2017 y 2022, pasando de 8,0 µg/m³ a 5,8 µg/m³. Las partículas PM10 muestran una evolución más irregular, con valores de 13,0 µg/m³ en 2017, descenso hasta 4,9 µg/m³ en 2019 y posterior incremento hasta 14,0 µg/m³ en 2022. En el caso de PM2,5, la serie disponible es incompleta, al no contar con datos para 2020 y 2021, lo que limita la interpretación de su evolución.

Tabla 61. Comparación de los valores registrados en 2022 con los valores límite normativos y valores guía de la OMS. Fuente: Elaboración propia a partir de los Datos REPICA, Real Decreto 102/2011 y Directrices mundiales de calidad del aire de la OMS 2021.

Contaminante	Valor Cáceres 2022	Valor límite RD 102/2011	Valor guía OMS 2021	Lectura
CO	0,22 mg/m ³	10 mg/m ³	4 mg/m ³	Muy inferior
SO ₂	0,19 µg/m ³	125 µg/m ³ diario / 350 µg/m ³ horario	40 µg/m ³ diario	Muy inferior
NO ₂	5,8 µg/m ³	40 µg/m ³ anual	10 µg/m ³ anual	Inferior a normativa y OMS
Benceno	0,17 µg/m ³	5 µg/m ³ anual	–	Muy inferior
PM10	14,0 µg/m ³	40 µg/m ³ anual	15 µg/m ³ anual	Inferior a normativa; próximo al valor OMS
PM2,5	3,2 µg/m ³	25 µg/m ³ anual	5 µg/m ³ anual	Inferior a normativa y OMS

La comparación con los valores límite establecidos por el Real Decreto 102/2011 muestra que, en el último año disponible, todos los contaminantes se sitúan por debajo de los umbrales legales aplicables. No obstante, la lectura cambia parcialmente si se toman como referencia los valores guía de la Organización Mundial de la Salud de 2021, más exigentes desde el punto de vista sanitario. En este caso, las PM10 se sitúan próximas al valor guía anual de 15 µg/m³, lo que aconseja no interpretar los resultados únicamente desde una óptica de cumplimiento legal mínimo. A esta limitación se suma la representatividad de la estación. La estación fija de Cáceres se ubica en el entorno del campus

universitario, en una localización suburbana que no necesariamente refleja las condiciones de exposición en los ejes urbanos con mayor intensidad de tráfico. Por ello, aunque los datos disponibles indican una situación favorable en términos normativos, no permiten caracterizar con precisión la exposición real de la población en las áreas más afectadas por el tráfico rodado.

Para complementar la información disponible, puede considerarse la estación de Monfragüe incluida en el sistema estatal de información de calidad del aire. No obstante, esta estación se localiza en un entorno natural y de fondo rural, alejado del núcleo urbano de Cáceres y de sus principales fuentes de emisión. Según el MITECO, el Índice Nacional de Calidad del Aire considera PM₁₀, PM_{2,5}, O₃, NO₂ y SO₂, y los visores estatales permiten consultar datos en tiempo real y evolución histórica de los contaminantes con valores legislados para la protección de la salud. Por tanto, la estación de Monfragüe puede aportar una referencia territorial o de fondo regional, pero no debe interpretarse como representativa de la calidad del aire urbano de Cáceres. Su utilidad para este PMUS es limitada y debe entenderse únicamente como apoyo complementario ante la ausencia de datos urbanos actualizados posteriores a 2022.

Diversos estudios recientes han analizado la evolución de los principales contaminantes atmosféricos registrados en la estación de fondo rural de Monfragüe para el periodo 2012-2024, permitiendo identificar tendencias relevantes a escala regional. En términos generales, se observa una disminución significativa de las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO₂), con una reducción aproximada del 35% en el periodo analizado, lo que refleja una tendencia positiva asociada a la reducción de emisiones del tráfico y mejoras tecnológicas en los vehículos. Por el contrario, las partículas PM₁₀ presentan una ligera tendencia al alza, con incrementos en los últimos años que sitúan los valores en torno a 16 µg/m³, lo que podría estar relacionado con factores de origen natural como intrusiones de polvo sahariano o condiciones meteorológicas. Las PM_{2,5} se mantienen relativamente estables a lo largo del periodo, sin variaciones significativas, mientras que el ozono troposférico (O₃) muestra una elevada variabilidad interanual, aunque con una tendencia global descendente, estimada en torno al 55% en términos de días de superación. Este comportamiento es característico de estaciones de fondo rural, donde el ozono depende en gran medida de procesos fotoquímicos y transporte atmosférico a escala regional. En conjunto, estos resultados permiten contextualizar la calidad del aire en el entorno territorial de Cáceres, si bien, como se ha indicado, su representatividad para el análisis urbano es limitada debido a la ausencia de fuentes locales de emisión significativas en el entorno de medición.

En conjunto, el análisis disponible muestra que los contaminantes registrados en la estación REPICA de Cáceres se sitúan por debajo de los valores límite legales en el periodo analizado. Sin embargo, la falta de datos publicados desde 2022, la ausencia de una red urbana más completa y la localización suburbana de la estación limitan la capacidad de evaluar con precisión la calidad del aire real en las zonas más expuestas al tráfico. Esta carencia resulta especialmente relevante para la planificación de la movilidad, ya que impide vincular de forma robusta los patrones de tráfico, la composición del parque móvil y la exposición de la población a contaminantes atmosféricos.

1.10.5.2. Aproximación a las emisiones del sistema de movilidad

La estimación de las emisiones asociadas al sistema de movilidad en el municipio de Cáceres se encuentra condicionada por la ausencia de información detallada relativa a los patrones de movilidad,

tales como el número de desplazamientos, distancias recorridas o consumos energéticos asociados. Esta limitación impide la realización de un cálculo cuantitativo preciso de emisiones mediante herramientas de modelización del transporte, como las empleadas en otros municipios.

No obstante, a partir de la información disponible sobre la composición del parque de vehículos y los datos de calidad del aire analizados previamente, es posible realizar una aproximación cualitativa a las emisiones del sistema de movilidad.

En este sentido, el parque móvil presenta una clara predominancia de vehículos impulsados por combustibles fósiles, especialmente diésel, que representa en torno al 65,7% del total, seguido de la gasolina con un 33,9%, mientras que las tecnologías alternativas, incluyendo vehículos eléctricos e híbridos, tienen una presencia residual. Esta estructura implica una elevada dependencia de fuentes energéticas convencionales y, por tanto, una contribución significativa a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), principal gas de efecto invernadero, así como a otros contaminantes atmosféricos.

Desde el punto de vista de la calidad del aire, los principales contaminantes asociados al tráfico rodado son los óxidos de nitrógeno (NO_x) y las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}). Aunque los datos disponibles en la estación de Cáceres muestran niveles por debajo de los valores límite normativos, la composición del parque móvil sugiere que el transporte continúa siendo una fuente relevante de emisiones, especialmente en las zonas urbanas con mayor intensidad de tráfico, que no quedan completamente representadas en la estación de medición existente.

En conjunto, el sistema de movilidad en Cáceres se caracteriza por una fuerte dependencia del vehículo privado y de tecnologías de combustión interna, lo que limita la capacidad de reducción de emisiones a corto plazo. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de impulsar medidas orientadas a la renovación del parque móvil, la electrificación del transporte y el fomento de modos de movilidad más sostenibles, en coherencia con los objetivos de descarbonización y mejora de la calidad del aire establecidos en la normativa vigente.

1.10.5.3. Costes y externalidades de la movilidad

El sistema de movilidad urbana genera una serie de impactos que trascienden los costes directos asumidos por los usuarios, dando lugar a lo que se conoce como costes externos o externalidades. Estos costes no son percibidos ni asumidos de forma directa por quienes realizan los desplazamientos, sino que recaen sobre el conjunto de la sociedad en forma de afecciones a la salud, al medio ambiente, a la economía y a la calidad de vida urbana.

Entre las principales externalidades asociadas a la movilidad, destaca en primer lugar la contaminación atmosférica, que constituye uno de los principales riesgos ambientales para la salud pública. La exposición a contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}), estrechamente vinculados al tráfico rodado, se asocia con un incremento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, así como con un aumento de la mortalidad prematura. Organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud han señalado la contaminación del aire como uno de los factores ambientales con mayor impacto sobre la salud, estimando que millones de muertes anuales a nivel global están relacionadas con la exposición a aire contaminado.

Desde el punto de vista económico, estos impactos sobre la salud se traducen en costes significativos para los sistemas sanitarios, así como en pérdidas de productividad asociadas a bajas laborales, enfermedades crónicas y disminución de la calidad de vida. De este modo, la movilidad basada en el uso intensivo del vehículo privado no solo genera emisiones, sino también una carga económica indirecta que debe ser asumida por las administraciones públicas y la sociedad en su conjunto.

A estas externalidades se suma la contribución del transporte al cambio climático, a través de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) derivadas del uso de combustibles fósiles. Este fenómeno tiene efectos a escala global, pero también repercusiones locales en forma de aumento de temperaturas, intensificación de fenómenos extremos y alteraciones en los ecosistemas urbanos.

Por otra parte, el sistema de movilidad influye de forma directa en la calidad del entorno urbano. El predominio del vehículo privado implica una elevada ocupación del espacio público, reduciendo la disponibilidad de áreas para usos peatonales, zonas verdes y espacios de convivencia. Este modelo urbano limita la habitabilidad de la ciudad y reduce su capacidad para ofrecer entornos saludables, accesibles y adaptados a las necesidades de la población.

En este contexto, cobra especial relevancia el papel de la infraestructura verde y la biodiversidad urbana. La calidad del aire, el ruido y la presión del tráfico influyen en el estado de los ecosistemas urbanos, afectando a la fauna y flora presentes en la ciudad. La degradación de estos ecosistemas conlleva una pérdida de servicios ecosistémicos, tales como la regulación de la calidad del aire, la mitigación del efecto isla de calor, el control biológico de plagas o la mejora del bienestar psicológico de la población. En consecuencia, la calidad ambiental urbana no solo tiene implicaciones ecológicas, sino que repercute directamente en la salud y el bienestar de las personas.

Este enfoque está alineado con los principios de la Agenda 2030, que promueve ciudades más sostenibles, inclusivas y saludables, así como con las políticas europeas y nacionales orientadas a la descarbonización del transporte y la mejora de la calidad ambiental urbana.

En conjunto, el modelo actual de movilidad, basado en el uso predominante del vehículo privado y en tecnologías de combustión interna, genera una serie de costes sociales, ambientales y económicos que no se reflejan directamente en el coste del desplazamiento. La consideración de estas externalidades resulta fundamental para la planificación de la movilidad urbana, ya que permite orientar las políticas públicas hacia un modelo más eficiente, saludable y sostenible, en el que se prioricen los modos de transporte menos contaminantes y se promueva una ciudad más habitable y adaptada a los retos ambientales actuales.

1.10.6. Gestión de la reducción del ruido

La contaminación acústica constituye uno de los principales factores ambientales que afectan a la calidad de vida en los entornos urbanos, con efectos directos sobre la salud de la población, tales como estrés, alteraciones del sueño o enfermedades cardiovasculares. En este sentido, la gestión del ruido ambiental se configura como un elemento clave dentro de la planificación de la movilidad sostenible.

El marco normativo en materia de ruido viene establecido a nivel estatal por la Ley 37/2003 del Ruido, que tiene como objetivo prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, así como evitar y reducir los daños que de ésta se puedan derivar para la salud humana y el medio ambiente. Esta ley se desarrolla mediante el Real Decreto 1513/2005, que regula la elaboración de los Mapas Estratégicos

de Ruido y los planes de acción, y el Real Decreto 1367/2007, que establece los objetivos de calidad acústica en función de los distintos usos del suelo. En este contexto, uno de los principales instrumentos para la gestión del ruido urbano son los Mapas Estratégicos de Ruido (MER), que permiten evaluar la exposición de la población a distintos niveles sonoros y establecer medidas correctoras. Sin embargo, en el caso de Cáceres no se dispone en la actualidad de un Mapa Estratégico de Ruido de carácter municipal, lo que supone una limitación significativa para la evaluación global del problema y la planificación de medidas específicas.

No obstante, existen diversos estudios técnicos y científicos que permiten aproximar la caracterización acústica de la ciudad. Entre ellos destaca el estudio “Caracterización acústica de las calles de barrio de la ciudad de Cáceres”, desarrollado por la Universidad de Extremadura, en el que se analizaron distintas zonas representativas del municipio mediante mediciones normalizadas de niveles sonoros. Los resultados de este estudio ponen de manifiesto que incluso en calles de carácter residencial o con menor intensidad de tráfico se registran niveles equivalentes superiores a 55 dB(A) en la mayoría de los casos, lo que indica la presencia generalizada de ruido ambiental en el conjunto del tejido urbano. Este umbral es considerado por las directrices europeas como potencialmente molesto en exposiciones prolongadas, especialmente en entornos residenciales. Asimismo, los niveles de ruido presentan variaciones significativas en función de la localización y las características urbanas, observándose valores más elevados en áreas céntricas y comerciales, donde confluyen el tráfico rodado, la actividad económica y una mayor densidad de población. En las zonas periféricas, aunque los niveles medios son inferiores, se identifican episodios puntuales asociados a infraestructuras viarias o actividades sociales.

En relación con las infraestructuras de transporte, los Mapas Estratégicos de Ruido de la Red de Carreteras de Extremadura aportan información complementaria sobre la afección acústica en el entorno del municipio. En particular, las vías EX-100 y EX-206 concentran los principales niveles de ruido en los accesos a la ciudad, registrándose valores del indicador L_{den} superiores a 55 dB(A) en determinados tramos próximos a zonas residenciales.

De forma general, el análisis conjunto de las fuentes disponibles permite concluir que el tráfico rodado constituye la principal fuente de contaminación acústica en Cáceres, afectando tanto a las vías de mayor capacidad como a calles de carácter más local. A ello se suman otros factores como la morfología urbana, la densidad edificatoria y la actividad social, que condicionan la propagación del sonido y la exposición de la población.

En conjunto, la ausencia de un sistema estructurado de evaluación acústica a escala municipal, junto con la evidencia proporcionada por los estudios existentes, pone de manifiesto la necesidad de incorporar la variable acústica en la planificación de la movilidad urbana. En este sentido, medidas como la reducción del tráfico motorizado, la implantación de zonas de bajas emisiones o la mejora del espacio público pueden contribuir de forma significativa a la disminución del ruido ambiental y a la mejora de la calidad de vida en la ciudad.

2. Diagnóstico

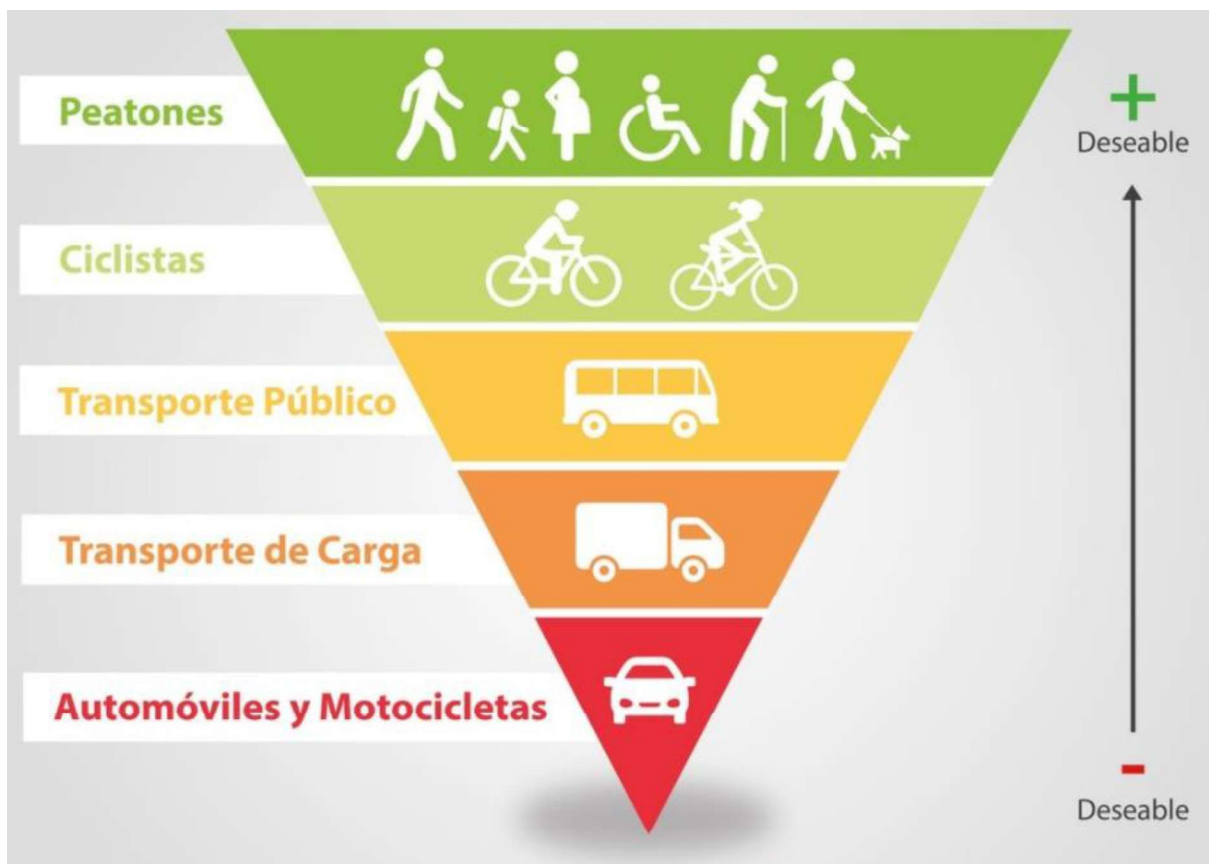
Como resumen del Análisis se realiza un Diagnóstico de la movilidad en Cáceres, que permite identificar los problemas y buenas prácticas que en la actualidad se llevan a cabo en la ciudad.

Con el objetivo de orientar y conformar un marco de toma de decisiones en la resolución de problemas y elaboración de futuras propuestas, se estructura la información del análisis y diagnóstico por cada una de las temáticas del sistema de movilidad y en base a un esquema DAFO, que permite identificar las características del sistema desde un punto de vista funcional como:

- Debilidades del propio sistema de movilidad
- Amenazas externas al sistema
- Fortalezas del sistema
- Oportunidades que se presentan ajenas al sistema.

En primer lugar, se recopilan las conclusiones del análisis realizado que conforman la base del Diagnóstico presentado a continuación en formato tabla.

Fig 230. Pirámide de movilidad urbana. Fuente: Elaboración propia



2.1. Condicionantes socioeconómicos y movilidad general

El municipio de Cáceres presenta una dinámica demográfica prácticamente estabilizada, con 96.651 habitantes en 2025 y un crecimiento muy reducido en los últimos años, apenas un 1,08% en la última década y un 0,41% desde 2020.

La densidad municipal es baja, con 55,2 hab/km² sobre un término muy extenso de 1.750,23 km², lo que refleja un modelo territorial poco compacto a escala municipal, aunque esta cifra esconde una fuerte concentración en el conjunto urbano principal generando un contraste entre un núcleo relativamente denso y unas periferias más dispersas.

En términos demográficos se observa un claro proceso de envejecimiento, con un 19,1% de población mayor de 64 años frente a un 13,7% de menores de 15, un índice de envejecimiento de 1,39 y un elevado sobre envejecimiento del 28,09%, lo que indica un peso importante de población de más de 80 años además el índice de reemplazo de activos de 0,77 pone de manifiesto una insuficiente renovación generacional a medio plazo a lo que se suma una mayor presencia femenina, especialmente en edades avanzadas este contexto apunta a una demanda creciente de servicios accesibles y de proximidad

La distribución espacial de la población responde a un patrón claramente concentrado, con un fuerte protagonismo de la macrozona Centro que concentra el 41,0% de los habitantes (38.351), mientras que Norte y Sur presentan pesos similares en torno al 21% y el Oeste queda en una posición secundaria con el 16,6%. Las pedanías, por su parte, tienen un peso prácticamente residual, lo que refuerza el carácter monocéntrico del municipio.

El parque automovilístico de Cáceres refleja una alta dependencia del vehículo privado, con 74.763 vehículos en 2024 y un claro predominio de turismos (70,9%), además de una tasa de motorización elevada (549 turismos por cada 1.000 habitantes), lo que confirma el peso del coche en la movilidad diaria.

En los últimos años se observa un crecimiento moderado del parque (+9,5%), destacando especialmente el aumento de motocicletas.

Desde el punto de vista ambiental, se trata de un parque poco renovado y mayoritariamente convencional, con predominio de diésel y gasolina, escasa presencia de vehículos electrificados (0,3%) y una antigüedad media elevada (13,3 años), lo que implica un impacto relevante en emisiones. En cuanto a la seguridad vial, la siniestralidad se concentra principalmente en vías urbanas (82,1%), con una tendencia a la baja en los últimos años, pero con cierto repunte reciente

El sistema de equipamientos de Cáceres actúa como un **importante generador de movilidad**, con especial peso de los equipamientos administrativos, educativos y deportivos

A nivel espacial se observa un modelo poco homogéneo, con fuerte concentración de equipamientos administrativos, culturales y turísticos en el centro, mientras que usos clave como el hospital, la universidad o los polígonos industriales se sitúan en la periferia, generando desplazamientos radiales

Los usos productivos y grandes superficies comerciales periféricas refuerzan la dependencia del vehículo privado, mientras que el centro mantiene un modelo más accesible y peatonal

En conjunto, se configura un modelo de movilidad centralizado con focos periféricos relevantes, que obliga a mejorar la accesibilidad y la conexión entre áreas para reducir la dependencia del coche

En conjunto, Cáceres presenta un modelo de movilidad muy motorizado, con un parque envejecido y baja penetración de tecnologías limpias, lo que supone un reto para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura

En conjunto, Cáceres configura un modelo demográfico envejecido, con escaso crecimiento y una estructura espacial fuertemente concentrada en el centro urbano, lo que condiciona de forma directa la movilidad y plantea la necesidad de adaptar el sistema a una población más envejecida, garantizar la accesibilidad y mejorar la eficiencia del transporte en las áreas menos densas.

Fig 231. Diagnóstico de la movilidad. Condicionantes socioeconómicos y movilidad general.

Fuente: Elaboración propia

Condicionantes socioeconómicos y movilidad general		Análisis DAFO
Ubicación	Posición estratégica en el eje de la A-66 (Ruta de la Plata), que facilita la conexión norte-sur y el potencial logístico y económico	Oportunidad
	Situación en una región periférica respecto a los grandes ejes nacionales.	Debilidad
	Pendientes en todo el municipio, sobre todo en el Casco Histórico	Debilidad
	Posición territorial de Cáceres como centralidad urbana y funcional respecto a su entorno municipal, pedanías y municipios próximos, con capacidad de atracción de desplazamientos laborales, administrativos, educativos, sanitarios, comerciales y de servicios	Fortaleza
	Relación cotidiana significativa con el ámbito territorial próximo, que exige integrar la movilidad urbana con la movilidad interurbana,	Oportunidad
	Dependencia de los accesos viarios para canalizar los desplazamientos externos, con riesgo de presión sobre entradas urbanas, aparcamiento y centralidades receptoras.	Amenaza
	La movilidad está muy condicionada por los desplazamientos obligados, especialmente al trabajo, lo que concentra la demanda en horas punta.	Debilidad
Población	Pérdida relativa de población en tejidos centrales compactos y activos, con riesgo de debilitamiento de la masa crítica que sostiene la proximidad, el comercio urbano y el transporte público y crecimiento residencial en periferias menos densas y con menor complejidad funcional, lo que incrementa la dependencia del vehículo privado	Amenaza
	Presencia de grupos con necesidades diferenciadas de movilidad —personas mayores, jóvenes, mujeres, población con menor renta o menor acceso al vehículo privado— que requieren incorporar criterios de equidad, seguridad y accesibilidad universal	Debilidad
	Peso relevante de la movilidad de proximidad, los desplazamientos intrazonales y los viajes cotidianos de corta distancia, especialmente importantes para mujeres, jóvenes y personas mayores.	Oportunidad
	Población envejecida. Índice de envejecimiento del 1,39	Debilidad
	Asentamientos densos en torno a un Casco Histórico y centro que favorece la movilidad en Tte. Público a pie y en bicicleta.	Fortaleza
	Desarrollos residenciales dispersos con periferias de baja densidad.	Amenaza
Parque automovilístico	Arraigo social del vehículo privado de combustión	Amenaza
	Crecimiento del parque automovilístico un 9,5% en los últimos seis años	Amenaza
Economía	Concentración de actividad económica, diversidad funcional y servicios	Fortaleza

Condicionantes socioeconómicos y movilidad general		Análisis DAFO
	Desajuste entre zonas que concentran actividad y zonas donde crece la población, generando desplazamientos obligados desde periferias residenciales hacia centralidades urbanas.	Debilidad
	Vulnerabilidad socioeconómica localizada en determinados tejidos, donde coinciden menor renta, mayor desempleo y mayor dependencia potencial del transporte público.	Debilidad
	Riesgo de que las desigualdades sociales se traduzcan en desigualdades de acceso a empleo, equipamientos, servicios y oportunidades urbanas si no se prioriza la mejora del transporte público y la accesibilidad en los barrios más vulnerables	Amenaza
Equipamientos	Concentración de la mayoría de los equipamientos universitarios en una zona concreta	Oportunidad
	Grandes centros atractores en extremos de la ciudad; Polígono Industrial, Hospital Universitario	Amenaza
	Equipamientos administrativos y puntos turísticos concentrados en el Casco Histórico	Fortaleza
	Resto de equipamientos diversificados por el resto del municipio.	Debilidad
	Presencia de grandes centros atractores en posiciones no siempre integradas plenamente en redes peatonales, ciclistas o de transporte público competitivo, lo que puede reforzar el acceso en vehículo privado.	Debilidad
	La accesibilidad peatonal a equipamientos de barrio presenta una lógica relativamente autónoma, por lo que puede mejorarse mediante redistribución de equipamientos, itinerarios de proximidad y mejora del espacio público sin depender exclusivamente de grandes transformaciones urbanas.	Oportunidad
	Posibilidad de articular nodos de intercambio y corredores multimodales hacia equipamientos universitarios, sanitarios, administrativos, comerciales y turísticos	Oportunidad
Impulso político	Oportunidad de usar el PMUS como instrumento de coordinación entre movilidad, espacio público, urbanismo, equipamientos, estacionamiento, transporte público y regeneración urbana.	Oportunidad
	Riesgo de que las propuestas se limiten a actuaciones sectoriales si no se integran adecuadamente la escala urbana, la escala territorial, la equidad social y la estructura funcional de la movilidad.	Amenaza
	Existencia de una base analítica sólida procedente de indicadores urbanos, socioeconómicos, de accesibilidad y de la matriz origen-destino, que permite fundamentar técnicamente las decisiones del PMUS	Fortaleza
	El equipo de gobierno ha desarrollado importantes actuaciones y voluntad de conseguir una movilidad más sostenible	Oportunidad
Movilidad general	La mayor parte de la movilidad cotidiana se concentra en el núcleo urbano consolidado, lo que permite intervenir sobre distancias relativamente contenidas y corredores urbanos identificables.	Fortaleza
	Existencia de una estructura clara de zonas emisoras, receptoras y equilibradas, que permite reconocer relaciones funcionales entre barrios residenciales, centralidades urbanas y ámbitos especializados.	Fortaleza
	Concentración de los principales flujos internos en un número reducido de relaciones urbanas, especialmente entre Sur-Nuevo Cáceres, Centro-El Rodeo, Centro Histórico, Oeste-Estación y Norte-Mejostilla.	Oportunidad
	Existencia de viajes intrazonales y de corta distancia con potencial para reforzar la movilidad peatonal, la accesibilidad universal, la pacificación del tráfico y la ciudad de proximidad.	Oportunidad
	Potencial de cambio modal en desplazamientos inferiores a 1 km, entre 1 y 3 km y entre 3 y 5 km, especialmente mediante marcha a pie, bicicleta, bicicleta eléctrica y transporte público urbano.	Oportunidad
	La movilidad cotidiana no responde solo a desplazamientos laborales, sino también a cuidados, compras, gestiones, estudios, ocio y retornos al hogar, lo que exige una oferta flexible y continua a lo largo del día.	Debilidad

Condicionantes socioeconómicos y movilidad general		Análisis DAFO
	Desequilibrio funcional entre grandes barrios residenciales emisores y centralidades receptoras, lo que genera dependencia cotidiana entre zonas y necesidad de conexiones eficaces.	Debilidad
	La distribución horaria presenta tres momentos principales de concentración, mañana, mediodía y tarde, que pueden generar presión sobre transporte público, red viaria, entornos escolares, accesos y estacionamiento.	Amenaza
	Riesgo de que las distancias cortas no se transformen en movilidad activa efectiva si persisten barreras de pendiente, discontinuidad peatonal, falta de seguridad vial, mala calidad del espacio público o ausencia de red ciclista continua.	Amenaza

2.2. Diagnóstico de la movilidad en transporte público

El transporte urbano de Cáceres cuenta con una red amplia y bien implantada, con 13 líneas, 40 autobuses y una cobertura que alcanza al 93% de la población a menos de 300 metros de una parada, por lo que, en términos generales, el servicio llega bien a la ciudad consolidada

La demanda es significativa, con 12,7 millones de viajeros al año y 34.837 viajeros diarios de media, aunque está muy concentrada en unos pocos corredores principales. La L8 es la línea con mayor uso (21,6% de la demanda), seguida de la L2 (17%) y de la línea Campus (12,6%), lo que confirma el peso de los ejes centrales y universitarios en la movilidad cotidiana

La red funciona sobre todo de forma radial y centralizada, con una fuerte concentración de viajeros en el entorno de Clara Campoamor, Plaza de América y Múltiples, que actúa como principal nodo del sistema. Esta estructura resulta eficaz para conectar barrios con el centro, pero genera una dependencia clara de unos pocos puntos y corredores

Como principales limitaciones, el sistema presenta frecuencias más discretas fuera de las líneas principales, menor eficacia en algunos sectores periféricos y ausencia de servicio nocturno regular, lo que reduce su competitividad frente al coche.

Además, debe tenerse en cuenta que la futura ampliación del Hospital Universitario de Cáceres, supondrá un incremento de la demanda de movilidad hacia el entorno sanitario. Esta situación puede aumentar la presión sobre la línea 3 de autobús urbano, actualmente la única conexión directa en transporte público con el complejo hospitalario. La ampliación refuerza, por tanto, la necesidad de mejorar la capacidad y competitividad del transporte público hacia este ámbito estratégico de la ciudad.

El ferrocarril en Cáceres tiene un papel relevante a nivel regional, con buenas conexiones y más de 364.000 viajeros en larga distancia, aunque su uso para la movilidad cotidiana es limitado.

La estación está bien conectada pero algo periférica, y la ausencia actual de alta velocidad reduce su competitividad, quedando su potencial de mejora ligado a la futura puesta en marcha del corredor Madrid–Extremadura.

El transporte interurbano por autobús en Cáceres se articula en torno a una estación bien posicionada y con buenas conexiones, que actúa como nodo clave tanto a escala regional como nacional, con rutas frecuentes a ciudades como Madrid o Mérida.

El sistema presenta una oferta amplia (24 rutas y 8 compañías) que garantiza la conexión con el entorno y cubre gran parte del territorio, aunque con frecuencias desiguales según destinos

Sin embargo, se observan importantes deficiencias en la calidad del servicio fuera de la estación, especialmente en las paradas: cerca del 70% carece de equipamiento básico y alrededor del 80% no es accesible, además de existir una falta generalizada de información al usuario y problemas de seguridad en entornos poco urbanos.

El taxi en Cáceres complementa bien al transporte público, con 12 paradas bien distribuidas y buena cobertura en el centro, lo que facilita el acceso a las principales zonas urbanas. La oferta es moderada (75 licencias) y con pocos vehículos adaptados

La ausencia de VTC refuerza su papel, pero limita alternativas, por lo que presenta margen de mejora en accesibilidad y diversidad del servicio

En conjunto, se trata de un sistema bien estructurado en cuanto a red y conectividad, pero con claras carencias en accesibilidad, confort e información, especialmente en el ámbito interurbano más disperso

En conjunto, Cáceres dispone de un autobús urbano con buena cobertura y una demanda importante, pero con margen de mejora en frecuencia, conexión transversal y atención a áreas periféricas y horarios de menor servicio

Fig 232. Diagnóstico de la movilidad. Movilidad en transporte público. Fuente: Elaboración propia

Movilidad en transporte público		Análisis DAFO
Transporte ferroviario	Volumen significativo de viajeros en larga distancia (más de 364.000)	Fortaleza
	Ausencia de alta velocidad en la actualidad	Debilidad
	El Plan de Movilidad deberá considerar las propuestas de ubicación de la futura línea proyectada de alta velocidad Madrid-Extremadura	Oportunidad
Transporte urbano	Amplia cobertura territorial (93% de la población a 300 m de una parada)	Fortaleza
	Debido a la configuración de la ciudad la red de autobuses urbanos tiende a realizar muchos kilómetros al año en comparación a la demanda que atiende. Baja rentabilidad económica.	Debilidad
	Frecuencias bajas en muchas líneas (20–45 min)	Debilidad
	Solapamiento de cobertura de población en diferentes líneas de autobuses	Debilidad
	Red poco eficiente en conexiones transversales (muchos viajes obligan a pasar por el centro)	Debilidad
	Los principales Centros Atractores quedan atendidos con al menos una línea de autobús	Fortaleza
	Conectividad limitada con algunos equipamientos (hospital universitario)	Amenaza
	Falta de concienciación del uso del transporte público	Debilidad
	La mayor parte de la demanda se concentra en el Casco Histórico y el Centro de la ciudad	Fortaleza
	Ausencia de servicio nocturno	Debilidad
	Hay zonas con muy baja demanda de viajeros	Debilidad
	No existen carriles reservados u otras medidas de prioridad al transporte público que mejoren su competitividad frente al vehículo privado	Debilidad
	El transporte público urbano tiene presencia en el reparto modal y se utiliza especialmente como alternativa económica al coche.	Fortaleza
	La ampliación del Hospital Universitario incrementará la atracción de viajes hacia un ámbito con única línea de autobús urbano.	Amenaza
	Parte de la población señala falta de servicio, lejanía de paradas o mala calidad como motivos para usar el coche.	Debilidad
	Aprovechar el potencial de las TIC para mejorar los servicios	Oportunidad
	Existe margen para captar usuarios del coche mediante mejoras en frecuencia, proximidad, información y fiabilidad.	Oportunidad
	Déficit de la señalización tanto en la identificación de las paradas como de los itinerarios	Debilidad

Transporte interurbano	Existencia de paradas-poste sin información al usuario y con deficiencias en accesibilidad	Debilidad
		Amenaza
	Alrededor del 70% de las paradas no cuentan con equipamiento básico	Debilidad
Taxi	Estación de autobuses bien localizada y conectada	Fortaleza
	Amplia oferta de rutas	Fortaleza
	Plazas reservadas para taxis ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad	Fortaleza
Taxi	Escasa disponibilidad de vehículos adaptados en el servicio de taxi	Debilidad
	En la ciudad no existen ninguna licencia de VTC activa	Oportunidad

2.3. Diagnóstico de la movilidad en vehículo privado

La red viaria de Cáceres presenta una buena conexión exterior, apoyada en ejes como la A-66, la N-630, la N-521, la EX-100 y la EX-206, que garantizan la relación del municipio con su entorno regional y nacional. La N-630 destaca como uno de los principales accesos a la ciudad, con intensidades de hasta 19.519 vehículos diarios, mientras que la A-66 asume el papel de corredor de largo recorrido y concentra el mayor peso del tráfico pesado, con porcentajes superiores al 21%.

En el interior de la ciudad, la movilidad rodada se estructura a través de varios ejes principales que canalizan buena parte del tráfico urbano. Destacan la Avenida Juan Pablo II, con una IMD de 12.810 vehículos, la Avenida de Alemania, Hernán Cortés, Avenida de España y Clara Campoamor. Estos corredores cumplen una función esencial de distribución, pero también concentran los mayores volúmenes de tráfico, especialmente en las horas punta de entrada al trabajo y colegios, mediodía y tarde.

El centro histórico presenta una situación singular, debido a su trama estrecha e irregular, con calles de difícil adaptación al tráfico rodado. Aunque existen áreas de acceso restringido y prioridad peatonal, en el resto del viario del casco antiguo la coexistencia entre vehículos y peatones genera conflictos, especialmente por la ocupación indebida del espacio público y las limitaciones de accesibilidad.

En cuanto al tráfico interurbano, los datos muestran una situación relativamente estable en los últimos años. La estación CC-7-0 refleja un crecimiento moderado de la IMD total desde 2006, del 10,61%, y una reducción del tráfico pesado del 19,22%, lo que indica que no se aprecia una tendencia estructural de fuerte crecimiento, aunque sí una recuperación tras la caída registrada en 2020.

La campaña de aforos realizada en 2026 confirma el predominio del vehículo ligero en todos los accesos analizados. Los mayores volúmenes se registran en la N-521 y la N-630, consolidándose como los principales ejes de entrada y salida. El periodo de mediodía concentra, en general, los mayores flujos, seguido de la punta de mañana. En el caso de la N-521, además de funcionar como uno de los principales accesos orientales de la ciudad, constituye la vía de acceso al Hospital Universitario de Cáceres, uno de los mayores polos generadores de movilidad del municipio. Esta situación provoca ya episodios de congestión y elevada intensidad circulatoria en determinados periodos del día, especialmente asociados a los desplazamientos laborales, sanitarios y universitarios. La futura ampliación del complejo hospitalario supondrá un incremento adicional de la demanda de movilidad

y de la presión sobre este corredor viario. El periodo de mediodía concentra, en general, los mayores flujos, seguido de la punta de mañana.

El aparcamiento constituye uno de los elementos más sensibles del sistema de movilidad. Cáceres cuenta con una oferta amplia y diversa, formada por aparcamientos subterráneos, bolsas en superficie, plazas en viario, zona ORA, plazas PMR y puntos de recarga eléctrica. Se estima una oferta de unas 14.600 plazas en aparcamientos en superficie y más de 40.000 plazas en viario, predominando el aparcamiento en línea frente al de batería.

Sin embargo, esta oferta no se distribuye ni se utiliza de forma homogénea. El trabajo de campo muestra que la disponibilidad de plazas libres disminuye a lo largo del día, pasando de una media de 2,45 plazas libres por la mañana a 1,38 al mediodía y 1,10 por la tarde. Además, existen diferencias importantes entre zonas y calles concretas, combinándose ámbitos con elevada presión de estacionamiento con otros donde se detecta una disponibilidad puntual elevada.

Entre los espacios con mayor presión de estacionamiento destacan el entorno del Hospital Universitario y el Campus Universitario, dos de los principales polos generadores de movilidad de la ciudad. En ambos casos se registran episodios recurrentes de saturación en horario lectivo y laboral, favoreciendo estacionamientos irregulares y ocupación de espacios no habilitados. En el Hospital Universitario, esta situación puede agravarse con la futura ampliación del complejo sanitario. Asimismo, en varios aparcamientos del Campus Universitario se ha detectado un estado de conservación deficiente, con pavimentos deteriorados y señalización horizontal desgastada, reduciendo la calidad funcional de estas áreas de estacionamiento.

El aparcamiento ilegal aparece como una disfunción relevante del sistema. Las infracciones aumentan a lo largo del día, concentrándose el 48% en horario de tarde. La doble fila representa el 49,3% de los casos y la ocupación de aceras el 39,7%, lo que evidencia impactos directos sobre la fluidez del tráfico, la seguridad vial y la accesibilidad peatonal. En este sentido, el problema no parece responder únicamente a una falta global de plazas, sino también a problemas de gestión, control y comportamiento en puntos concretos.

El sistema de distribución urbana de mercancías en Cáceres cuenta con una oferta significativa de plazas de carga y descarga, pero presenta una distribución desigual, concentrándose principalmente en el centro urbano, donde también se localiza la mayor actividad económica. Esto genera una mayor presión en estas zonas frente a una menor dotación en áreas periféricas.

A nivel funcional, se identifican dos realidades diferenciadas: el **Centro Histórico**, con fuertes limitaciones por su morfología y regulación de accesos, y el resto de la ciudad, con mayor accesibilidad pero problemas puntuales de gestión. Además, la coexistencia de plazas de carga y descarga con la zona ORA introduce un uso mixto que puede generar confusión.

El trabajo de campo evidencia problemas de saturación puntual, uso indebido de los espacios y falta de coherencia en la señalización, así como interferencias en la circulación. En conjunto, el modelo actual presenta limitaciones operativas y de gestión, lo que hace necesario mejorar la organización y regulación de la DUM en el municipio.

Fig 233. Diagnóstico de la movilidad. Viario, circulación y aparcamiento. Fuente: Elaboración propia

Viario, circulación y aparcamiento		Análisis DAFO
Red viaria	Buena conexión territorial mediante infraestructuras de alta capacidad (A-66, N-630, N-521)	Fortaleza
	Presencia de espacios peatonales que reducen los conflictos vehículo-peatón	Fortaleza
	Existencia de puntos conflictivos del diseño viario en la circulación	Debilidad
	Concentración del tráfico en viarios alternativos debido a la restricción de acceso al centro, lo que puede aumentar la presión y el riesgo en calles adyacentes.	Debilidad
	Buena canalización del tráfico pesado por la A-66 sin penetrar en la ciudad.	Amenaza
	Problemas de congestión por falta de capacidad en horas punta. Existen tres horas punta a lo largo del día (HPM, HPMed y HPT)	Amenaza
	Exceso de espacio dedicado al coche	Debilidad
	Uso excesivo del coche en el reparto modal	Debilidad
	Exceso de movilidad en vehículo privado para movilidad escolar, fuerte impacto en entrada y salida de centros educativos	Debilidad
	Exceso de tráfico de paso por las principales calles del centro (Juan Pablo II, Alemania, España, Hernán Cortés)	Debilidad
	Necesidad de redefinir la jerarquía viaria desde una lógica funcional, ya que la red actual no siempre refleja la estructura real de la demanda, la densidad, la actividad y la accesibilidad.	Debilidad
	La ampliación del Hospital Universitario incrementará la presión sobre la N-521 y el entorno hospitalario, pudiendo agravar los problemas de congestión	Amenaza
Aparcamiento	Existe una importante oferta de plazas de aparcamiento en viario público y aparcamientos	Fortaleza
	Problemas de disponibilidad de aparcamiento en el viario en determinadas zonas céntricas debido a la dependencia del coche.	Debilidad
	Falta de gestión eficiente del aparcamiento en superficie	Debilidad
	Cercanía de algunos de los aparcamientos al centro de la ciudad lo que provoca que aumente el tráfico de paso en algunos puntos del centro del municipio	Debilidad
	Indisciplina en el aparcamiento. Estacionamiento ilegal/inadecuado	Amenaza
	Potenciación del espacio público y la intermodalidad.	Oportunidad
	Estado de conservación deficiente en varios aparcamientos del Campus Universitario	Debilidad
	La ampliación del Hospital Universitario puede agravar la congestión	Amenaza
DUM	Problemas de congestión en determinadas franjas horarias para el reparto de mercancías en el Casco Histórico.	Amenaza
	Problemas de acceso debido a la morfología de las calles en el Casco Histórico	Debilidad
	Ubicación del polígono industrial en la periferia	Debilidad
	Uso indebido frecuente (doble fila, ocupación fuera de zonas habilitadas).	Debilidad
	Indisciplina en el aparcamiento	Debilidad
	Altos niveles de contaminación atmosférica y acústica	Debilidad
	Mayor número de operaciones cada día (sector en crecimiento; compras electrónicas y servicio a domicilio)	Amenaza
	Implantación de nuevos métodos de gestión	Oportunidad
	Promoción de vehículos menos contaminantes	Oportunidad
	Aumento de la ocupación indebida del espacio público	Amenaza
Seguridad vial	Pavimento lleno de desperfectos en la zona del campus universitario: baches, grietas, blandones o roturas que deberían ser atendidas.	Amenaza
	Educación vial poco estructurada y con escasa continuidad y limitada al ámbito escolar	Debilidad

Viario, circulación y aparcamiento		Análisis DAFO
	Problemas de seguridad en los carriles bici. Carriles estrechos y bordillos no acondicionados. Falta de señalización	Amenaza
	No hay fallecidos en accidentes de tráfico en el último año datado	Fortaleza
	Inicio de actuaciones de mejora (campañas de asfaltado, señalización LED)	Fortaleza
	Frecuente incumplimiento de los límites de velocidad en grandes avenidas	Debilidad

2.4. Diagnóstico de la movilidad peatonal

La movilidad peatonal en Cáceres presenta una situación heterogénea, resultado de la superposición de un tejido urbano histórico condicionado por la topografía y de desarrollos más recientes con características funcionales diferenciadas. En términos generales, la ciudad dispone de condiciones favorables para el desplazamiento a pie en determinados ámbitos, especialmente en el centro urbano, pero presenta importantes limitaciones estructurales que afectan a la continuidad, accesibilidad y competitividad del modo peatonal frente al vehículo privado.

Uno de los principales factores condicionantes es la topografía, ya que el asentamiento histórico sobre una colina genera pendientes acusadas, especialmente en la Ciudad Monumental y en las conexiones con los ensanches. Estas condiciones dificultan la accesibilidad universal, limitando el uso peatonal para personas con movilidad reducida, mayores o con dificultades físicas. Aunque se han incorporado soluciones puntuales como rampas o pasamanos, las pendientes siguen representando una barrera significativa.

Desde el punto de vista de la estructura urbana, Cáceres presenta una organización parcialmente fragmentada. El crecimiento por piezas (casco histórico, ensanches, barrios periféricos, campus universitario y áreas industriales) ha generado una red peatonal con distintos niveles de calidad y conectividad. Mientras que el centro histórico y los barrios consolidados disponen de una red más densa y continua, las áreas periféricas presentan una menor integración, con recorridos menos atractivos y mayor dependencia del vehículo privado.

En relación con la infraestructura peatonal, destaca positivamente la consolidación de amplias zonas peatonales en la Ciudad Monumental y su entorno, donde la prioridad peatonal es clara. Las actuaciones de peatonalización, plataformas únicas y control de accesos han contribuido a mejorar la calidad urbana, reducir el tráfico motorizado y reforzar el carácter estancial del espacio público. Este ámbito constituye el principal foco de atracción de desplazamientos a pie, con una alta accesibilidad interna, ya que puede recorrerse en menos de 15 minutos.

Asimismo, espacios como el Paseo de Cánovas actúan como ejes vertebradores de la movilidad peatonal, ofreciendo condiciones ambientales y de confort muy favorables. Sin embargo, incluso en estos casos, la presencia de grandes avenidas con tráfico intenso limita la permeabilidad transversal y genera puntos de conflicto.

En los ensanches consolidados, la red peatonal presenta en general buenas condiciones, con aceras funcionales y continuidad en los recorridos. No obstante, persisten problemas relacionados con la ocupación del espacio público, especialmente por terrazas en zonas peatonalizadas, lo que reduce la anchura útil de paso y compromete la accesibilidad, incumpliendo en algunos casos los estándares normativos.

Por su parte, en las áreas de expansión urbana, aunque las aceras suelen ser amplias y existe una adecuada dotación de espacios verdes, el principal problema radica en el efecto barrera de las grandes infraestructuras viarias. La elevada intensidad de tráfico, la velocidad de circulación y la escasez de pasos peatonales generan discontinuidades que dificultan la movilidad transversal y reducen la

seguridad y comodidad del peatón. En los nuevos desarrollos del norte, además, la baja densidad y la escasa mezcla de usos limitan la viabilidad del desplazamiento a pie.

Otro aspecto relevante es la presencia de infraestructuras que actúan como barreras urbanas, como la línea ferroviaria o determinadas rondas de circunvalación, que dificultan la conexión entre barrios y reducen la permeabilidad del tejido urbano. Estas discontinuidades afectan especialmente a áreas como Aldea Moret o el entorno universitario.

En cuanto a la accesibilidad a equipamientos, el análisis muestra importantes contrastes. Mientras que el casco histórico y los hospitales integrados en el tejido urbano presentan una buena accesibilidad peatonal, otros equipamientos estratégicos, como el Campus Universitario o el Hospital Universitario, tienen una accesibilidad muy limitada a pie debido a su localización periférica y a la configuración del viario. Esto genera una fuerte dependencia del transporte motorizado y reduce la equidad en el acceso.

Además, se detectan deficiencias en la continuidad de los itinerarios peatonales, especialmente en ejes principales donde el espacio viario sigue estando claramente orientado al vehículo privado. Actuaciones como la implantación de zonas 30 o señalización horizontal han tenido un impacto limitado, sin lograr una reducción efectiva de la velocidad ni una mejora significativa en la percepción de seguridad.

En conjunto, puede concluirse que Cáceres dispone de un potencial elevado para la movilidad peatonal, especialmente en el centro urbano, pero presenta importantes retos relacionados con la accesibilidad, la conectividad y la redistribución del espacio público. La existencia de barreras físicas, la fragmentación urbana y la prioridad histórica del vehículo privado limitan el desarrollo de una red peatonal continua, segura y atractiva a escala urbana.

Fig 234. Diagnóstico de la movilidad. Movilidad peatonal. Fuente: Elaboración propia

Movilidad peatonal		Análisis DAFO
Caracterización infraestructura	Pendientes acusadas en el Casco Histórico y conexiones con ensanches que dificultan la accesibilidad.	Debilidad
	Alto grado de peatonalización en la Ciudad Monumental (≈ 2.854 m lineales de viario peatonal), con prioridad peatonal consolidada.	Fortaleza
	Ocupación del espacio público por terrazas que reduce la anchura útil de paso (inferior a 1,80 m en algunos tramos).	Debilidad
	Grandes avenidas (Avda. de España, Ruta de la Plata) generan efecto barrera y dificultan la permeabilidad peatonal	Amenaza
	Existencia de normativa específica de accesibilidad (Orden VIV/561/2010 y normativa autonómica y municipal)	Oportunidad
	Persistencia de ejes urbanos orientados al tráfico motorizado con escasa redistribución del espacio viario.	Amenaza
	Baja efectividad de medidas de calmado de tráfico (zonas 30 sin reducción real de velocidad).	Amenaza
	Accesibilidad peatonal deficiente en grandes equipamientos periféricos (Campus Universitario y Hospital Universitario).	Amenaza
	Existencia de espacios peatonales de alta calidad ambiental como el Paseo de Cánovas y ejes recientemente reurbanizados.	Fortaleza

Movilidad peatonal		Análisis DAFO
	Proceso de implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)	Oportunidad
Caracterización espacial	Alta accesibilidad peatonal en el Casco Histórico (recorridos internos <15 minutos)	Fortaleza
	Barrios consolidados con buena red peatonal y proximidad a servicios y equipamientos.	Oportunidad
	Modelo urbano fragmentado con barrios periféricos poco conectados peatonalmente	Amenaza
	Presencia de espacios verdes, bulevares y corredores urbanos que pueden reforzar la movilidad peatonal.	Oportunidad
	Red de caminos públicos (210 inventariados) y senderos GR-10 y GR-113 como base para movilidad activa y recreativa.	Oportunidad
Caracterización del usuario y motivos del viaje	La movilidad peatonal recibe una valoración general positiva, especialmente en zonas peatonales, cruces y seguridad.	Fortaleza
	Persisten problemas relacionados con el estado de las aceras, obstáculos y accesibilidad para personas con movilidad reducida.	Debilidad

2.5. Diagnóstico de la movilidad ciclista

La movilidad ciclista en Cáceres, al igual que la movilidad peatonal, está condicionada por la orografía de la ciudad. La presencia de pendientes en distintos ámbitos urbanos, especialmente en las conexiones entre el casco histórico y los ensanches, así como en los accesos a zonas periféricas como el campus universitario o el entorno hospitalario, dificulta el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte, especialmente para usuarios menos experimentados.

Desde el punto de vista de la dotación, Cáceres dispone de una red ciclista amplia, con más de **50 km de carriles bici y más de 44 km de vías con tráfico calmado**, lo que supone una base importante para el desarrollo de la movilidad ciclista. Sin embargo, esta infraestructura no funciona como una red continua, presentando problemas de **fragmentación, discontinuidad y escasa conectividad** entre tramos, lo que limita su funcionalidad como alternativa real al vehículo privado.

Las grandes vías urbanas y rondas de circunvalación, como la Ronda Norte o los accesos asociados a la N-630, concentran parte de la infraestructura ciclista existente, pero su carácter periférico, la escasa permeabilidad con el tejido urbano y la coexistencia con tráfico motorizado o peatonal reducen su utilidad para desplazamientos cotidianos. En muchos casos, los itinerarios ciclistas no conectan de forma directa con los principales destinos urbanos, obligando a los usuarios a circular por calzadas con tráfico intenso.

Las conexiones con grandes equipamientos de la ciudad serían viables por distancia en bicicleta, pero presentan limitaciones importantes. En el caso del **Campus Universitario**, aunque la reciente ejecución del itinerario del Camino de los Carboneros ha mejorado su accesibilidad, la cobertura sigue siendo limitada en el entorno inmediato (921 personas a menos de 5 minutos), ampliándose hasta 57.834 personas en 15 minutos. Por su parte, el **Hospital Universitario** presenta una accesibilidad reducida incluso en bicicleta, con solo 87 personas a menos de 5 minutos y 16.324 en 15 minutos, lo que refleja su escasa integración en la red urbana. En contraste, equipamientos como el **Pabellón Multiusos** presentan una alta accesibilidad ciclista, alcanzando prácticamente a toda la población urbana en 15 minutos (85.193 personas).

A pesar de la existencia de infraestructuras, se detectan importantes **deficiencias de diseño**. Destacan los tramos de acera-bici bidireccionales con anchura insuficiente, sin segregación física y con pavimentos poco adecuados, que generan conflictos con peatones y reducen el confort y la seguridad. Asimismo, existen numerosos tramos con falta de continuidad, finalizaciones abruptas o conexiones deficientes, como ocurre en el entorno del Parque del Príncipe, Avenida de la Constitución o barrios como Montesol y Macondo.

Por otro lado, los carriles compartidos (ciclocarriles 30), ampliamente extendidos en el centro urbano, no garantizan condiciones de seguridad adecuadas, debido a la escasa reducción real de la velocidad del tráfico motorizado. Esta situación genera una percepción de inseguridad que desincentiva el uso cotidiano de la bicicleta.

Como principal elemento estructurante, la ciudad cuenta con una red ciclista perimetral que bordea el núcleo urbano, especialmente a través de la Ronda Norte. No obstante, esta infraestructura

presenta un carácter más vinculado al ocio y al deporte que a la movilidad funcional, debido a su localización periférica, la convivencia con peatones y la limitada conexión con los barrios.

En conjunto, los principales problemas de la movilidad ciclista en Cáceres pueden resumirse en:

- Red amplia pero **no estructurada ni continua**, con desconexiones entre tramos.
- **Infraestructuras de baja calidad** en algunos ámbitos (acera-bici, pavimentos, anchuras insuficientes).
- **Falta de seguridad percibida**, especialmente en carriles compartidos y cruces con tráfico motorizado.
- **Débil conexión con equipamientos estratégicos** y barrios periféricos.
- Uso predominante de la bicicleta con fines recreativos frente a su utilización como medio de transporte cotidiano.

No obstante, Cáceres presenta un importante potencial para el desarrollo de la movilidad ciclista, apoyado en la extensión de su red, la existencia de nuevos proyectos de carriles segregados y la posibilidad de mejorar la conectividad entre barrios y equipamientos. El reto principal reside en transformar la infraestructura existente en una **red continua, segura y funcional**, que permita consolidar la bicicleta como un modo de transporte competitivo dentro del sistema de movilidad urbana.

Fig 235. Diagnóstico de la movilidad. Movilidad ciclista. Fuente: Elaboración propia

Movilidad ciclista		Análisis DAFO
Caracterización infraestructura	Red ciclista extensa (>50 km carril bici y >44 km ciclocarriles) pero discontinua y no estructurada , sin conexión efectiva entre tramos.	Debilidad
	Alta presencia de carriles compartidos con baja seguridad percibida por falta de segregación y escaso respeto a la velocidad 30 km/h.	Amenaza
	Existencia de aceras-bici con anchura insuficiente (<2,5 m bidireccional) y sin segregación, generando conflictos con peatones.	Amenaza
	Infraestructuras con finales abruptos o sin conexión (Parque del Príncipe, Montesol, Macondo, Avda. Constitución), que obligan a incorporarse a la calzada.	Amenaza
	Deficiencias de diseño y mantenimiento (pavimentos deteriorados en campus, adoquines, visibilidad reducida en cruces).	Debilidad
	Nuevas infraestructuras segregadas de calidad (Camino de los Carboneros 2,2 km, Capellanías 2,5 km) que marcan un cambio hacia una red más segura.	Oportunidad
Caracterización espacial	Amplia cobertura de la red ciclista: 48.046 habitantes a menos de 300 m de carril bici segregado .	Fortaleza
	Alta accesibilidad en bicicleta a equipamientos urbanos: hasta 85.193 personas en 15 minutos	Oportunidad
	Posibilidad de conexión entre barrios mediante la red perimetral	Oportunidad
	Mejora reciente de la accesibilidad a zonas periféricas	Oportunidad
	Baja cobertura ciclista en entornos inmediatos de grandes equipamientos periféricos	Debilidad

Caracterización del usuario y motivos del viaje	Las actuaciones de mejora de aceras, rebajes, cruces y eliminación de obstáculos pueden tener un impacto directo en la movilidad cotidiana.	Oportunidad
	La accesibilidad para personas con movilidad reducida es uno de los aspectos peor valorados dentro de la movilidad peatonal.	Debilidad

2.6. Diagnóstico de la accesibilidad del sistema de movilidad

El análisis de la accesibilidad en el municipio de Cáceres muestra la existencia de un marco normativo consolidado y una serie de actuaciones desarrolladas de forma progresiva, aunque con resultados desiguales en el territorio y con margen de mejora en su implementación efectiva.

El análisis de la accesibilidad a equipamientos revela una situación contrastada. En la escala de barrio, la accesibilidad peatonal es desigual, con áreas bien cubiertas en tejidos consolidados frente a otras zonas, especialmente en el centro histórico y algunos barrios periféricos, donde la proximidad a servicios básicos es limitada. Sin embargo, la accesibilidad mejora notablemente al considerar la bicicleta, que permite una cobertura mucho más amplia del conjunto urbano, aunque esta potencialidad depende de la calidad real de las infraestructuras ciclistas existentes. En escalas superiores (distrito y ciudad), la accesibilidad en transporte público es generalmente elevada, garantizando el acceso a equipamientos de mayor rango, si bien persisten déficits en ámbitos periféricos y pedanías.

Uno de los principales condicionantes de la accesibilidad en Cáceres es la topografía. La presencia de pendientes superiores al 6% en una parte significativa del viario, especialmente en el distrito Centro y en el entorno de la Ciudad Monumental, dificulta la movilidad peatonal, afectando especialmente a personas mayores o con movilidad reducida. Esta limitación estructural se suma a las propias características del casco histórico, donde la estrechez de las calles, los pavimentos irregulares y los desniveles condicionan la accesibilidad universal.

La distribución urbana de mercancías (DUM) constituye también un elemento que condiciona la accesibilidad en el municipio, especialmente en las áreas centrales. En el caso de Cáceres, la elevada concentración de actividades comerciales y hosteleras en el Centro Histórico y su entorno genera una alta demanda de operaciones de carga y descarga, que, en un contexto de viario estrecho y alta presencia peatonal, deriva frecuentemente en ocupaciones indebidas del espacio público. Se observan situaciones recurrentes de estacionamiento en doble fila, utilización de zonas no habilitadas o invasión de itinerarios peatonales, lo que dificulta la movilidad de peatones y, de forma más acusada, de personas con movilidad reducida. Asimismo, la falta de homogeneidad en la regulación de horarios y en la señalización de las zonas de carga y descarga genera confusión y favorece usos inadecuados, reduciendo la eficacia del sistema y afectando a la accesibilidad universal.

En relación con la accesibilidad turística, se han desarrollado iniciativas como itinerarios accesibles en la Ciudad Monumental, que permiten mejorar la experiencia de visita. Sin embargo, estas actuaciones presentan limitaciones derivadas de la propia configuración urbana, lo que impide una accesibilidad plena y continua en todo el conjunto histórico.

Desde el punto de vista peatonal y ciclista, en resumen, hay varios elementos importantes para entender los conflictos.

- Distancias de recorridos - el desarrollo urbanístico disgregado del municipio tiene como consecuencia la necesidad de desplazamientos muy largos que no son apropiados para realizar andando.
- Topografía - La topografía en algunas zonas de la ciudad incrementa el tiempo real de desplazamientos tanto a pie como en otros modos.
- Intensidad de tráfico - La intensidad elevada de tráfico es un factor que no favorece los desplazamientos a pie. La localización lejana de los pasos de cebra, as vallas, barreras, medianas etc. que suponen impedimentos para los peatones en general y para las personas discapacitadas en particular.
- Funciones conflictivas de las calles - Existe un claro conflicto entre la necesidad de promover cruces de paso y otras medidas para favorecer al peatón, y aquellas destinadas a mejorar la fluidez del tráfico rodado.

En los barrios de la ciudad hay una existencia generalizada de aceras con anchura adecuada salvo ciertas vías del núcleo tradicional donde las aceras, junto con obstáculos a la circulación peatonal resultan inadecuadas. Además, se pueden encontrar varios tipos de problemáticas en el viario: pavimento de aceras con suficiente adherencia frente al deslizamiento; pendientes adecuadas en la extensión de núcleo y más pronunciadas en el núcleo tradicional y en la conexión entre barrios; existencia de vados peatonales, aunque con algunas carencias en el núcleo tradicional, que permiten el correcto tránsito peatonal; existencia de obstáculos puntuales en las aceras (generalmente vados de vehículos, peldaños y escaleras) que constituyen un obstáculo a la circulación de los viandantes; presencia de generalizada de señalización viaria aunque la enfocada al peatón no tiene uniformidad ni está adaptada para accesibilidad cognitiva; existencia de mobiliario urbano con algunas carencias de diseño y ubicación en cuanto a accesibilidad se refiere e iluminación suficiente en el viario público.

Fig 236. Diagnóstico de la movilidad. Accesibilidad del sistema de movilidad. Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad del sistema de movilidad	Análisis DAFO
Existencia de un marco normativo consolidado en materia de accesibilidad	Fortaleza
Desarrollo progresivo de actuaciones de mejora en el espacio público.	
Desigual accesibilidad peatonal a equipamientos de proximidad.	Debilidad
Condicionantes topográficos (pendientes elevadas) que dificultan la movilidad peatonal, especialmente para personas mayores o con movilidad reducida.	Debilidad
Limitaciones estructurales del casco histórico (calles estrechas, pavimentos irregulares, desniveles) que impiden una accesibilidad universal continua.	Debilidad
Problemas derivados de la DUM (doble fila, ocupación indebida del espacio, falta de homogeneidad normativa)	Debilidad
Incremento de la presión del tráfico y del comercio electrónico, que puede agravar los conflictos entre movilidad motorizada y accesibilidad peatonal.	Amenaza
Alta cobertura de accesibilidad a equipamientos a escala de ciudad mediante transporte público.	Fortaleza
Modelo urbano disperso que genera desplazamientos largos y dependencia del vehículo privado.	Amenaza

Accesibilidad del sistema de movilidad	Análisis DAFO
Deficiencias en la calidad del espacio peatonal: obstáculos, falta de uniformidad en señalización accesible y carencias en diseño del mobiliario urbano.	Debilidad
Si no se corrigen las barreras existentes, puede mantenerse la desigualdad en el acceso al sistema de movilidad.	Amenaza
Potencial de la bicicleta para mejorar la accesibilidad a equipamientos si se desarrolla una red ciclista continua, segura y conectada.	Oportunidad
Intensidades elevadas de tráfico y barreras físicas (medianas, vallados, cruces mal ubicados) que dificultan la permeabilidad peatonal.	Amenaza
Conflicto entre la fluidez del tráfico rodado y la prioridad peatonal en el diseño de la red viaria.	Amenaza
Impulso de estrategias de peatonalización, mejora del espacio público y reorganización de la DUM para favorecer una accesibilidad universal más efectiva.	Oportunidad

2.7. Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad

El análisis del sistema de movilidad de Cáceres desde la perspectiva energética y ambiental evidencia la existencia de importantes carencias estructurales que limitan su sostenibilidad y su capacidad de adaptación a los objetivos climáticos actuales.

En primer lugar, el modelo de movilidad presenta una clara dependencia del vehículo privado y de los combustibles fósiles. Tal y como se ha puesto de manifiesto en el análisis del parque móvil, más del 99% de los vehículos utilizan tecnologías de combustión interna, con un predominio significativo del diésel. Esta estructura implica una contribución directa a las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, y refleja un bajo grado de transición hacia tecnologías de bajas o cero emisiones.

En relación con la calidad del aire, la situación presenta una debilidad relevante desde el punto de vista del diagnóstico. Aunque los últimos datos disponibles (hasta 2022) no reflejan superaciones de los valores límite normativos, la ausencia de información actualizada desde entonces, junto con la existencia de una única estación de medición ubicada, impide evaluar con fiabilidad la situación real de la calidad del aire en el municipio. En consecuencia, no es posible afirmar con rigor técnico que la calidad del aire en Cáceres sea adecuada en la actualidad, ni conocer la evolución reciente de los principales contaminantes en las zonas más expuestas al tráfico. Esta limitación se ve agravada por la inexistencia de un sistema consolidado de cálculo, seguimiento y publicación de las emisiones asociadas al sistema de movilidad o de la huella de carbono municipal. La falta de estos instrumentos supone una debilidad estructural del sistema de planificación, ya que impide disponer de una base objetiva para la toma de decisiones, la evaluación de medidas y el seguimiento de objetivos de reducción de emisiones. En el contexto normativo actual, donde la medición y el reporte de emisiones son elementos clave, esta carencia representa un desfase significativo respecto a las buenas prácticas en planificación urbana y climática.

Desde el punto de vista acústico, la situación es igualmente limitada. A pesar de la evidencia existente sobre la incidencia del tráfico rodado como principal fuente de ruido urbano, el municipio no dispone de un Mapa Estratégico de Ruido que permita evaluar de forma integral la exposición de la población ni definir medidas correctoras estructuradas. Los estudios disponibles indican la presencia generalizada de niveles sonoros potencialmente molestos incluso en zonas residenciales, lo que apunta a una problemática acústica relevante que no está siendo abordada mediante instrumentos de planificación específicos

A todo ello se suma el conjunto de costes externos derivados del modelo de movilidad, entre los que se incluyen la contaminación atmosférica, el ruido, la contribución al cambio climático, la siniestralidad y la ocupación intensiva del espacio público. Estos impactos generan efectos negativos sobre la salud, el medio ambiente y la economía, que no son asumidos directamente por los usuarios del sistema, sino por el conjunto de la sociedad.

En este contexto, aunque el municipio dispone formalmente de instrumentos estratégicos en materia de sostenibilidad (como el PACES, la Agenda Urbana o la implantación de la Zona de Bajas Emisiones),

la ausencia de sistemas efectivos de medición, seguimiento y evaluación limita su capacidad real de implementación y control. La falta de datos actualizados y de indicadores operativos reduce estos instrumentos a un marco estratégico con escasa capacidad de verificación práctica.

Por otro lado, el marco europeo y nacional establece objetivos ambiciosos en materia de reducción de emisiones, como la reducción del 90% de las emisiones del transporte para 2050. El punto de partida de Cáceres, caracterizado por una fuerte dependencia de combustibles fósiles y una limitada capacidad de monitorización ambiental, supone un reto significativo para el cumplimiento de estos objetivos.

Tabla 62. Diagnóstico de la movilidad. Energía y medio ambiente. Fuente: Elaboración propia

Energía y medio ambiente		Análisis DAFO
Calidad urbana y medio ambiente	Existencia formal de instrumentos estratégicos (PACES, Agenda Urbana, ZBE)	Debilidad
	Elevada dependencia del vehículo privado y de combustibles fósiles	Debilidad
	Muy baja penetración de tecnologías de bajas o cero emisiones	Debilidad
	Ausencia de datos actualizados de calidad del aire desde 2022	Debilidad
	Red de medición insuficiente y poco representativa del entorno urbano	Debilidad
	Falta de cálculo y seguimiento de emisiones y huella de carbono	Debilidad
	Ausencia de Mapa Estratégico de Ruido municipal	Debilidad
	Exposición potencial de la población a contaminación y ruido sin evaluación precisa	Debilidad
	Exigencias normativas y objetivos climáticos europeos y nacionales	Amenaza
	Necesidad de adaptación rápida a escenarios de descarbonización	Amenaza

El diagnóstico pone de manifiesto que el principal problema del sistema de movilidad de Cáceres no es únicamente su impacto ambiental, sino la falta de conocimiento preciso sobre dicho impacto. La ausencia de datos actualizados, de sistemas de seguimiento y de herramientas de evaluación impide caracterizar adecuadamente la situación de partida y limita la eficacia de cualquier estrategia de mejora. En este sentido, el municipio no solo enfrenta un reto de transformación de su modelo de movilidad, sino también una necesidad urgente de desarrollar capacidades básicas de medición y gestión ambiental que permitan fundamentar dicha transformación en criterios técnicos y verificables.

2.8. Diagnóstico de la Matriz O-D

El análisis de la matriz de movilidad origen-destino permite interpretar el funcionamiento cotidiano del sistema de desplazamientos de Cáceres desde una perspectiva territorial, funcional y social. Más allá de la cuantificación de viajes, la lectura conjunta de los datos permite reconocer qué ámbitos concentran la movilidad, qué zonas actúan como generadoras o receptoras de desplazamientos, qué relaciones urbanas estructuran los principales flujos, qué potencial existe para el cambio modal y qué necesidades específicas deben incorporarse desde una perspectiva de equidad.

En términos generales, los resultados muestran que Cáceres concentra la mayor parte de su movilidad cotidiana en el núcleo urbano consolidado. Esta concentración responde a una relación desigual entre barrios residenciales, centralidades urbanas y ámbitos especializados. Los grandes barrios residenciales generan una parte sustancial de los desplazamientos diarios, mientras que determinadas zonas centrales o funcionalmente especializadas concentran la atracción de viajes por su dotación de empleo, servicios, equipamientos, actividad administrativa, educativa, sanitaria o comercial.

Esta organización territorial de la movilidad tiene una consecuencia directa para el diagnóstico del PMUS, que consiste principalmente en que las propuestas deben abordar la estructura funcional que produce los desplazamientos. Cáceres presenta una movilidad cotidiana marcada por la dependencia entre barrios, la concentración de flujos en determinados corredores, el peso de los desplazamientos de proximidad y la necesidad de articular mejor la relación entre movilidad urbana y movilidad territorial.

Una movilidad cotidiana concentrada en el núcleo urbano

La primera conclusión relevante es que la movilidad cotidiana de Cáceres se concentra mayoritariamente en el núcleo urbano consolidado. Las zonas centrales y los principales barrios residenciales y funcionales concentran una parte muy significativa de los desplazamientos, lo que confirma que el funcionamiento diario de la ciudad depende, en gran medida, de las relaciones internas entre sus barrios y centralidades.

Esta concentración tiene una lectura positiva desde el punto de vista de la planificación. Al localizarse una parte importante de los desplazamientos dentro de la ciudad consolidada, existe margen para intervenir sobre distancias relativamente contenidas y sobre corredores urbanos identificables. Esto permite orientar el PMUS hacia actuaciones selectivas con capacidad de impacto: mejora del transporte público urbano, refuerzo de itinerarios peatonales, desarrollo de una red ciclista funcional, pacificación del tráfico y mejora de la accesibilidad cotidiana entre barrios.

Sin embargo, esta concentración también evidencia una presión significativa sobre determinados sectores del núcleo urbano. La movilidad no se reparte de forma uniforme, sino que se agrupa en torno a áreas con mayor capacidad de generación y atracción de viajes. Por ello, el diagnóstico debe atender no solo al volumen total de desplazamientos, sino también a la estructura espacial que los organiza.

Junto a esta movilidad interna dominante, Cáceres mantiene una movilidad externa relevante, vinculada a su relación con el término municipal, las pedanías y los municipios próximos. Aunque esta

segunda dimensión representa una proporción menor que la movilidad interna, resulta suficientemente significativa para condicionar los accesos al núcleo urbano, la demanda de estacionamiento, la conectividad interurbana y la necesidad de soluciones de intercambio modal.

Por tanto, el PMUS debe abordar la movilidad de Cáceres desde una doble escala. Por un lado, una escala urbana, centrada en resolver los desplazamientos cotidianos dentro del núcleo consolidado mediante proximidad, caminabilidad, bicicleta, transporte público y pacificación. Por otro lado, una escala territorial, orientada a gestionar los viajes de entrada y salida mediante transporte público interurbano, nodos de intercambio, aparcamientos disuasorios y mejora de la conexión entre accesos y destinos urbanos principales.

Estructura funcional: zonas emisoras, receptoras y equilibradas

Una vez identificada la concentración general de la movilidad en el núcleo urbano, resulta necesario interpretar qué papel desempeña cada zona dentro del sistema cotidiano de desplazamientos. La comparación entre viajes emitidos y recibidos permite distinguir tres grandes tipos de ámbitos: zonas equilibradas, zonas netamente emisoras y zonas receptoras.

Las zonas equilibradas presentan una relación relativamente próxima entre generación y atracción de viajes. Suelen corresponderse con ámbitos donde conviven funciones residenciales, servicios, equipamientos y actividad cotidiana de proximidad. En estos casos, la movilidad tiende a responder a relaciones internas o de escala urbana contenida.

Las zonas emisoras, por el contrario, se asocian principalmente a grandes barrios residenciales. En ellas, la población genera un volumen significativo de desplazamientos hacia otros ámbitos de la ciudad, especialmente hacia zonas donde se concentran empleo, estudios, equipamientos, comercio, servicios o actividad administrativa. Este comportamiento evidencia una dependencia funcional de estos barrios respecto a otras áreas urbanas.

Las zonas receptoras concentran, en cambio, una mayor capacidad de atracción diaria. En Cáceres destacan los ámbitos centrales y especializados que reúnen actividad económica, equipamientos estratégicos o funciones urbanas singulares. Entre ellos pueden identificarse zonas como el Centro Histórico, Oeste-Estación, Norte-Campus Universitario, el Hospital o determinados sectores especializados como Las Capellanías.

Esta relación desigual entre áreas residenciales emisoras y ámbitos receptores constituye una de las claves del diagnóstico. La movilidad cotidiana de Cáceres debe entenderse como la expresión de una estructura urbana en la que determinados barrios dependen funcionalmente de otras zonas para acceder al empleo, la educación, los servicios, los equipamientos y las actividades cotidianas.

Desde esta perspectiva, las zonas emisoras requieren conexiones eficaces, frecuentes y competitivas con los principales destinos urbanos. Las zonas receptoras, por su parte, deben ser objeto de medidas de gestión de accesibilidad, ordenación del estacionamiento, mejora del transporte público y refuerzo de los itinerarios peatonales y ciclistas. En los ámbitos especializados, además, debe prestarse especial atención a la concentración horaria de la demanda, ya que su funcionamiento puede generar picos de movilidad muy marcados.

En consecuencia, el análisis funcional permite pasar de una lectura meramente cuantitativa de la movilidad a una interpretación territorial más útil para la planificación. Identificar qué zonas dependen de otras, qué centralidades concentran actividad y qué barrios generan mayor presión sobre la red permite establecer prioridades de intervención para el PMUS.

Corredores internos y relaciones prioritarias entre barrios

La identificación de zonas emisoras y receptoras debe completarse con la lectura de los flujos concretos entre ellas. Por esto, resulta fundamental reconocer en qué relaciones urbanas se materializa esa movilidad y qué corredores concentran los desplazamientos cotidianos más relevantes.

El análisis de la movilidad interna muestra que los principales flujos se concentran en un número relativamente reducido de relaciones entre barrios y centralidades. En particular, las conexiones entre Sur-Nuevo Cáceres, Centro-El Rodeo, Centro Histórico, Oeste-Estación y Norte-Mejostilla aparecen como relaciones urbanas especialmente significativas dentro del funcionamiento cotidiano de la ciudad.

Esta concentración de flujos ofrece una oportunidad clara para el PMUS, sugiriendo actuaciones selectivas sobre estos ejes que podrían tener un impacto elevado sobre una parte muy relevante de la movilidad diaria. La mejora de la conexión entre los principales barrios residenciales y las centralidades urbanas permitiría reforzar alternativas al vehículo privado en aquellos recorridos donde existe una demanda suficiente para justificar intervenciones prioritarias.

Estos corredores no deben interpretarse únicamente como ejes de tráfico. Desde la perspectiva de la movilidad sostenible, deben entenderse como espacios de conexión urbana en los que pueden coexistir y reforzarse diferentes modos: transporte público, movilidad peatonal, bicicleta, bicicleta eléctrica y soluciones de intermodalidad. Su función además de canalizar desplazamientos, consiste en estructurar una red urbana más accesible, continua y equilibrada.

Al mismo tiempo, los viajes intrazonales tienen una importancia específica. Los desplazamientos que se producen dentro de una misma zona representan el ámbito más favorable para la movilidad activa, especialmente la marcha a pie. Su presencia evidencia la importancia de la proximidad, los equipamientos de barrio, la calidad del espacio público y la accesibilidad cotidiana.

A la luz de esta información, se estima que el PMUS debe combinar dos líneas de actuación complementarias. La primera debe orientarse a mejorar los grandes ejes urbanos de conexión entre barrios y centralidades. La segunda debe reforzar las condiciones de movilidad cotidiana dentro de los propios barrios, mediante actuaciones de caminabilidad, accesibilidad universal, pacificación del tráfico, mejora de cruces, continuidad peatonal y conexión con equipamientos de proximidad.

En síntesis, la movilidad interna de Cáceres se caracteriza por una doble dinámica: por un lado, relaciones interzonales intensas que estructuran los principales corredores urbanos; por otro, desplazamientos de proximidad que muestran el potencial de consolidar una ciudad más caminable, accesible y funcional a escala de barrio.

Movilidad externa y relación con el ámbito territorial

Aunque la movilidad interna constituye el componente dominante del sistema cotidiano de desplazamientos, Cáceres no constituye un sistema urbano cerrado, ya que la ciudad mantiene una relación diaria significativa con su ámbito de influencia, incluyendo pedanías, municipios próximos y otros sectores del territorio.

Esta movilidad externa confirma el papel de Cáceres como centralidad territorial. La ciudad atrae desplazamientos procedentes de su entorno por razones laborales, educativas, administrativas, sanitarias, comerciales y de servicios. Esta dimensión exige una estrategia diferenciada en relación a la movilidad interna, ya que los desplazamientos externos suelen presentar distancias más largas y una mayor dependencia del vehículo privado. En este caso, las medidas deben orientarse a mejorar la competitividad del transporte público interurbano, ordenar los accesos al núcleo urbano, reducir la presión del automóvil sobre las zonas centrales y facilitar el intercambio modal.

Los accesos a la ciudad deben entenderse como puntos de transición entre la movilidad territorial y la movilidad urbana. La llegada diaria de población externa genera demanda de aparcamiento, presión sobre determinados corredores viarios, necesidad de conexión con el transporte urbano y oportunidad para implantar aparcamientos disuasorios o nodos de intercambio. Por ello, la movilidad externa debe vincularse con la política de estacionamiento, la jerarquía viaria, la red de transporte público, la localización de centralidades receptoras y la mejora de la intermodalidad. Las soluciones, en definitiva, pasan por gestionar cómo esos desplazamientos se integran en el sistema urbano una vez alcanzado el núcleo principal.

La lectura territorial introduce, por tanto, una dimensión estratégica para resolver simultáneamente la movilidad interna y su relación funcional con el entorno. La sostenibilidad del sistema dependerá de cómo se articulen ambas escalas.

Distancias recorridas y potencial de cambio modal

La diferenciación entre movilidad interna y externa conduce directamente a una cuestión central: la distancia recorrida. La escala del desplazamiento condiciona de forma decisiva las alternativas modales disponibles y, por tanto, el potencial real de cambio hacia formas de movilidad más sostenibles.

El análisis de las distancias muestra que una parte importante de los desplazamientos cotidianos de Cáceres se produce en rangos compatibles con la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público urbano. Los viajes inferiores a 1 km presentan un potencial claro para la marcha a pie, siempre que existan condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público. Los desplazamientos entre 1 y 3 km pueden resolverse mediante una combinación de red peatonal principal, bicicleta y conexión con equipamientos. Los recorridos entre 3 y 5 km son especialmente adecuados para la bicicleta, la bicicleta eléctrica y el transporte público urbano.

Este potencial, sin embargo, no debe interpretarse de forma automática. Una distancia corta no garantiza por sí misma que un desplazamiento pueda realizarse cómodamente a pie o en bicicleta. En Cáceres, las pendientes, las barreras urbanas, la discontinuidad de itinerarios, la calidad desigual del espacio público, la seguridad de los cruces y la accesibilidad universal condicionan de forma decisiva la elección modal.

Por ello, el cambio modal requiere actuar sobre las condiciones reales de los recorridos. La movilidad peatonal debería reforzarse mediante aceras continuas, itinerarios accesibles, cruces seguros, reducción de velocidades, mejora del confort urbano, iluminación adecuada y conexión directa con equipamientos de proximidad. La movilidad ciclista necesita una red segura, continua, reconocible y conectada con los principales barrios y centralidades. El transporte público urbano debe mejorar su competitividad en los corredores de mayor demanda y en las relaciones de distancia media.

Las conexiones entre Sur-Nuevo Cáceres, Centro-El Rodeo, Centro Histórico, Oeste-Estación y Norte-Mejostilla deben interpretarse, en este sentido, como ejes potenciales de movilidad sostenible. Su importancia no deriva solo del volumen de desplazamientos que concentran, sino también de su capacidad para articular alternativas reales al vehículo privado si se actúa sobre la continuidad peatonal, la seguridad ciclista, la prioridad del transporte público y la reducción de barreras urbanas.

Desde una perspectiva territorial, los desplazamientos externos requieren una estrategia diferente. En estos casos, el potencial de cambio modal se vincula más directamente con el transporte público interurbano, los aparcamientos disuasorios, los nodos de intercambio y la conexión eficiente con los destinos urbanos principales.

Cáceres presenta una estructura de movilidad con un elevado potencial para avanzar hacia modos más sostenibles, sin embargo, ese potencial solo podrá materializarse si el PMUS combina la lectura de distancias con intervenciones concretas sobre accesibilidad, pendientes, seguridad, continuidad, calidad urbana, cobertura del transporte público e intermodalidad.

Ritmos diarios, motivos de viaje y gestión temporal de la demanda

El potencial de cambio modal también está condicionado por el momento del día en que se producen los desplazamientos, el motivo del viaje, la regularidad de los recorridos y las necesidades específicas de cada persona usuaria.

La distribución horaria de la movilidad cotidiana de Cáceres muestra una estructura diaria marcada por tres grandes momentos: una punta matinal en torno a las 8 h, una punta principal de mediodía en torno a las 14 h y una punta vespertina entre las 19 h y las 20 h. Esta organización refleja el peso de los desplazamientos laborales, educativos, de retorno al hogar y de actividades cotidianas de tarde.

La punta de las 8 h se asocia al inicio de la jornada laboral, educativa y de actividades diarias. La punta de las 14 h constituye el principal momento de concentración de movimientos, vinculado al retorno al hogar, la salida laboral, la finalización de actividades matinales y determinados desplazamientos educativos o de cuidados. Las puntas vespertinas, entre las 19 h y las 20 h, responden a una movilidad más diversa, en la que se combinan retornos al hogar, ocio, compras, cuidados, gestiones y actividades de tarde.

La comparación entre número de viajes y kilómetros recorridos permite matizar esta lectura. El número de etapas muestra la intensidad general de la movilidad, mientras que la distancia acumulada permite identificar franjas en las que los desplazamientos son más largos o generan mayor presión territorial. Desde el punto de vista del PMUS, esta diferencia es importante porque las medidas de

gestión de la movilidad, además de al volumen de viajes, deben atender también a su longitud, escala y concentración temporal.

El análisis por motivos confirma que la movilidad cotidiana de Cáceres no responde únicamente a un patrón laboral pendular. Junto a los desplazamientos hacia y desde el trabajo, existe una movilidad vinculada al hogar, los cuidados, las compras, las gestiones, los estudios, los equipamientos y otros destinos frecuentes. Esta movilidad se distribuye de forma más amplia a lo largo del día y requiere condiciones de accesibilidad más continuas, flexibles y próximas.

Esta lectura tiene implicaciones directas. El transporte público debe responder a las horas punta laborales y educativas, pero también a la movilidad de mediodía, a las salidas vespertinas y a la diversidad de horarios asociada a jornadas partidas, turnos o actividades no laborales. La movilidad peatonal y ciclista debe garantizar seguridad y continuidad no solo en los desplazamientos al trabajo, sino también en los recorridos cotidianos hacia equipamientos, centros educativos, comercios, servicios y espacios de cuidado.

Por tanto, las propuestas de las estrategias deben evitar una interpretación excesivamente simplificada de la demanda. La movilidad diaria de Cáceres es compleja, extendida y funcionalmente diversa. La planificación deberá atender tanto a las puntas de mayor intensidad como a la accesibilidad cotidiana sostenida a lo largo del día.

Género, edad y equidad en la movilidad cotidiana

La lectura espacial, funcional y horaria de la movilidad debe completarse con una perspectiva sociodemográfica. Los patrones de desplazamiento no son iguales para todos los grupos de población. Género y edad introducen diferencias relevantes en las distancias recorridas, los motivos de viaje, la dependencia de determinados modos y las necesidades de seguridad, accesibilidad y proximidad.

Desde la perspectiva de género, los resultados refuerzan la importancia de intervenir sobre la movilidad cotidiana de proximidad. La presencia de desplazamientos femeninos en rangos de distancia más cortos y asociados a actividades diversas confirma la necesidad de mejorar la caminabilidad, la seguridad vial, la iluminación, la accesibilidad universal, la continuidad de las aceras, la calidad del espacio público y la conexión con equipamientos de barrio.

Estas medidas no deben entenderse tanto como actuaciones ambientales o funcionales como de equidad urbana. Una ciudad más accesible, segura y continua en las distancias cortas mejora especialmente las condiciones de movilidad de quienes realizan desplazamientos más fragmentados, encadenados o vinculados a tareas de cuidado, compras, gestiones y acompañamiento.

La edad también debe incorporarse como criterio transversal del diagnóstico. Para la población joven, resultan prioritarias la movilidad escolar segura, la autonomía peatonal y ciclista, la conexión con equipamientos educativos, deportivos y de ocio, y la reducción de la dependencia del vehículo privado familiar. Para la población adulta, son especialmente relevantes la eficiencia de los desplazamientos cotidianos, la conexión con áreas de empleo y la compatibilidad entre movilidad laboral, cuidados y otras actividades diarias. Para las personas mayores, la prioridad debe situarse en la accesibilidad

universal, la proximidad, la seguridad peatonal, la reducción de barreras físicas y la disponibilidad de transporte público accesible.

La integración de género y edad en el diagnóstico permite ampliar el enfoque del PMUS. Con la mejora de la eficiencia del sistema se debe garantizar que las propuestas respondan a necesidades diversas. La movilidad sostenible debe ser también una movilidad inclusiva, capaz de atender a la autonomía de jóvenes y mayores, a la seguridad de los desplazamientos cotidianos, a la movilidad de cuidados y a la accesibilidad de quienes presentan mayores limitaciones físicas, económicas o funcionales.

Síntesis integrada

La lectura conjunta de los resultados permite afirmar que la movilidad cotidiana de Cáceres se organiza a partir de una estructura urbana concentrada, pero funcionalmente desigual. La mayor parte de los desplazamientos se produce dentro del núcleo urbano consolidado, lo que ofrece un margen importante para avanzar hacia modos sostenibles. Sin embargo, esa movilidad se articula mediante relaciones de dependencia entre barrios residenciales emisores y centralidades receptoras, lo que exige mejorar las conexiones entre zonas y reforzar los corredores urbanos prioritarios.

En conclusión, el estudio de la matriz origen-destino permite orientar el PMUS de Cáceres hacia una estrategia integrada basada en cuatro principios complementarios:

- proximidad, para reforzar los desplazamientos cotidianos dentro de los barrios y reducir la necesidad de viajes motorizados;
- conectividad, para mejorar las relaciones entre barrios residenciales, centralidades urbanas y ámbitos especializados;
- intermodalidad, para articular transporte público urbano, transporte interurbano, bicicleta, marcha a pie, aparcamientos disuasorios y nodos de intercambio;
- equidad, para garantizar que las mejoras del sistema respondan a las necesidades diferenciadas por edad, género, accesibilidad y condiciones cotidianas de movilidad.

Desde esta perspectiva, el PMUS debe entenderse como una herramienta para reorganizar la movilidad cotidiana de Cáceres en torno a una ciudad más

2.9. Análisis DAFO-CAME

Tras todo lo expuesto anteriormente y para concluir se presenta el análisis DAFO del conjunto de los condicionantes detectados en el diagnóstico. Herramienta que permite conocer la situación actual del municipio, mediante un análisis de sus características internas (**Debilidades** que limitan las posibilidades y **Fortalezas** que permiten un mayor rendimiento de las oportunidades o superar las amenazas) y su situación externa (**Amenazas** a afrontar para conseguir un modelo de movilidad sostenible y **Oportunidades** que pueden otorgar una ventaja competitiva).

Tras este análisis se realizará el **análisis CAME** que servirá como base de las propuestas para **Corregirlas** Debilidades, **Afrontarlas** Amenazas, **Mantener** las Fortalezas y **Explotar** las Oportunidades identificadas anteriormente y que junto con el diagnóstico constituirán la base para el desarrollo de las propuestas determinando la estrategia y los objetivos específicos del Plan.

- **Corregir las debilidades:** hacer que desaparezcan las debilidades. Para ello se toman medidas para que dejen de existir, o para que su afección no sea negativa.
- **Afrontar las amenazas:** se busca evitar que las amenazas se conviertan en debilidades. Para ello se toman medidas que permitan responder a cada una de ellas (evitar que un riesgo suceda, reducir su impacto, actuar para que desaparezca, etc.)
- **Mantener las fortalezas:** tomar medidas para evitar perder las fortalezas del sistema. El objetivo es mantener los puntos fuertes y fortalecerlos para que sigan siendo una ventaja competitiva en el futuro.
- **Explotar las oportunidades:** crear estrategias y planificar acciones para convertir las oportunidades en futuras fortalezas.

Fig 237. Esquema DAFO-CAME. Fuente: Elaboración propia





DEBILIDADES

CORREGIR



1. Modelo urbano **claramente fragmentado**, sin sistema viario ni red de espacios públicos vertebradora.
2. Grandes pendientes en todo el municipio, sobre todo en el Casco Histórico (pendientes superiores a 30°)
3. Población envejecida. Índice de envejecimiento del 1,39
4. Arraigo de la población en el uso del vehículo privado para desplazamientos cotidianos
5. Debido a la configuración de la ciudad la red de autobuses urbanos tiende a realizar muchos kilómetros al año en comparación a la demanda que atiende. Baja rentabilidad económica.
6. Bajas frecuencias y horas de paso irregulares del transporte urbano
7. Solapamiento de cobertura de población en diferentes líneas de autobuses urbanos
8. Falta de concienciación de uso del transporte público
9. Hay zonas con muy baja demanda de viajeros en el transporte público
10. No existen carriles reservados u otras medidas de prioridad al transporte público que mejoren su competitividad frente al vehículo privado
11. Déficit de la señalización tanto en la identificación de las paradas como de los itinerarios
12. Predominio casi absoluto del **suelo no urbanizable (97,5%)**, concentrando la ciudad en un único núcleo con expansiones poco cohesionadas
13. Localización de equipamientos de gran escala en zonas periféricas **sin accesibilidad multimodal adecuada**.
14. Diferencias territoriales en renta y empleo
15. Infraestructura ciclista de baja calidad (aceras-bici en mal estado, carriles compartidos inseguros).
16. Exceso de espacio dedicado al coche
17. Uso excesivo del coche en el reparto modal
18. Exceso de movilidad en vehículo privado para movilidad escolar, fuerte impacto en entrada y salida de centros educativos
19. Exceso de tráfico de paso por las principales calles del centro
20. Problemas puntuales de disponibilidad de aparcamiento en el viario
21. Escasez de aparcamientos disuasorios en los alrededores del centro
22. Red de TP radial y dependiente del centro con mala adaptación a desplazamientos transversales.
23. Problemas de acceso debido a la morfología de las calles en el Casco Histórico
24. Red ciclista escasa sin continuidad y con la mayoría de los tramos con la tipología carril-bici
25. Parque móvil envejecido y poco electrificado.
26. No existen muchos puntos de recarga de vehículo eléctrico en funcionamiento
27. Falta de sistemas de medición ambiental actualizados (aire, ruido).
28. Falta de seguridad y confort para desplazamientos ciclistas
29. La educación vial se centra exclusivamente en centros escolares y muy puntualmente.
30. Dependencia funcional entre barrios emisores y centralidades receptoras.

31. Concentración excesiva de presión sobre pocos corredores (Sur-Nuevo Cáceres, Centro-El Rodeo, Centro Histórico, Oeste-Estación y Norte-Mejostilla)
32. Desajuste entre la red viaria y la demanda real.
33. Barreras topográficas que limitan los modos activos.
34. Vulnerabilidad territorial en movilidad. Barrios con menor renta, mayor desempleo, mayor presencia de población extranjera, envejecimiento o menor accesibilidad real.
35. Elevada dependencia del vehículo privado, predominante en todos los tipos de desplazamiento.
36. Baja utilización de modos sostenibles, especialmente de la bicicleta en términos generales.
37. Percepción negativa sobre la accesibilidad peatonal y el estado de las aceras.
38. Deficiencias percibidas en el transporte público relacionadas con cobertura, proximidad y calidad del servicio.
39. Problemas de continuidad y obstáculos en la red ciclista.
40. Alta dependencia del aparcamiento en vía pública.



1. Desarrollos residenciales dispersos.
2. Arraigo social del vehículo privado de combustión
3. Crecimiento del parque automovilístico en los últimos seis años
4. Valores altos de paro sobre todo en los barrios de La Paloma (24,28 %), Estación Arroyo-Malpartida (21,41 %), Sierra de San Pedro (20,22 %) y La Abundancia (18,79 %).
5. Grandes centros atractores en extremos de la ciudad; Polígono Industrial, Hospital universitario y Campus.
6. Futura ampliación del Hospital Universitario que puede generar problemas de aparcamiento y congestión en su única vía de entrada N-521.
7. Únicamente una línea de la red de autobuses atiende el Campus Universitario y al Hospital Universitario.
8. Barrios vulnerables con peor accesibilidad y riesgo de exclusión.
9. Predominio del vehículo privado en el reparto modal, con un **58,2% de los viajes**, frente al 32,7% andando, 7,0% en transporte público y 2,2% en bicicleta.
10. Concentración del **45,79% de los viajes en Centro y Casco Histórico**, generando presión sobre los ámbitos más sensibles de la ciudad
11. Problemas de congestión en el viario urbano por falta de capacidad en horas punta. Existen tres horas punta a lo largo del día (HPM, HPMed y HPT)
12. Exceso de movilidad en vehículo privado para movilidad escolar, fuerte impacto en entrada y salida de centros educativos
13. Indisciplina en el aparcamiento. Estacionamiento ilegal/inadecuado
14. Operaciones de carga y descarga en doble fila, como en Plaza Hernán Cortés, que obligan a maniobras y aumentan el riesgo vial.
15. Frecuencias menos competitivas fuera de las líneas principales y ausencia de servicio nocturno regular, lo que puede mantener la ventaja del coche.
16. Pavimento lleno de desperfectos en la zona del Campus Universitario
17. Papel limitado del tren y pérdida de competitividad por ausencia actual de alta velocidad.
18. Problemas de seguridad en los carriles bici. Carriles estrechos y bordillos no acondicionados. Falta de señalización
19. La pronunciada topografía del Casco Histórico incrementa el tiempo real de acceso a pie
20. Las motocicletas presentan una siniestralidad relevante, con **40 heridos leves y 2 graves**.
21. Las rotondas del núcleo urbano de gran tamaño tienen un diseño que prioriza la fluidez del tráfico y penaliza al peatón con recorridos peatonales largos y distancias excesivas entre los pasos de peatones
22. Baja efectividad real de zonas 30, sin reducción suficiente de velocidad en algunos ámbitos.
23. Los desplazamientos por trabajo o estudio son principalmente realizados fuera del barrio, destacando los polígonos
24. Tramos de acera-bici bidireccionales con ancho insuficiente para la bicicleta y el peatón
25. Tramos de carriles bici con problemas accesibilidad, falta de continuidad (bordillos no rebajados)

26. Ciclo-carriles sin señalización vertical y señalización horizontal insuficiente
27. Paradas de bus interurbano: cerca del **70% carece de equipamiento básico** y alrededor del **80% no es accesible**
28. La mayoría de los vehículos particulares utilizan motores de combustión basados en tecnologías fósiles existiendo una casi nula representación de vehículos de bajas o cero emisiones
29. Nuevos objetivos de la UE de reducción de emisiones en 2030 como primer paso para conseguir alcanzar la neutralidad climática antes de 2050.
30. Suburbanización y dispersión residencial
31. Pérdida de masa crítica del núcleo compacto.
32. Dependencia estructural del coche en áreas periféricas.
33. Presión externa sobre accesos y estacionamiento.
34. Incremento de desigualdades territoriales.
35. Incremento de la congestión y presión sobre el aparcamiento en las principales franjas horarias.
36. Pérdida de competitividad del transporte público frente al coche si no mejora el servicio.



1. Equipamientos administrativos y puntos turísticos concentrados en el Casco Histórico.
2. La ciudad presenta un núcleo urbano compacto que actúa como base del modelo de movilidad, favoreciendo los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transporte público.
3. Cobertura alta de transporte urbano: 93% de población a <300 m de parada. Puede ser potenciada con modificaciones en la frecuencia y en el recorrido de las líneas para disminuir el solapamiento y llegar a más población
4. Los principales Centros Atractores y equipamientos quedan atendidos con al menos una línea de transporte público.
5. La mayor parte de la demanda del transporte público se concentra en el Casco Histórico y el Centro de la ciudad .
6. La movilidad interna dentro del núcleo urbano consolidado concentra una parte mayoritaria de los desplazamientos diarios, lo que constituye una ventaja para un modelo basado en la proximidad y la accesibilidad.
7. Plazas reservadas para taxis ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad.
8. La ciudad se encuentra rodeada con una red de carreteras cerrada (A-66, N-630, N-521)
9. Buena conexión a otros municipios tanto desde el punto de vista radial como transversal.
10. Existe una importante oferta de plazas de aparcamiento en viario público y aparcamientos
11. Existencia de un aparcamiento disuasorio de gran tamaño cerca del centro de la ciudad
12. No hay fallecidos en accidentes de tráfico en el último año
13. El Ayuntamiento es consciente de las zonas más conflictivas desde el punto de la seguridad vial y está poniendo medios para corregirlo
14. Asentamientos densos en torno a un Casco Histórico que favorece la movilidad en Tte. Público y a pie. El modo de la bicicleta tiene mucho potencial por la dimensión de los barrios.
15. Existencia de 210 caminos públicos que potencian la movilidad activa
16. Ciudad media (≈96.000 hab.) con escala óptima para movilidad sostenible
17. Se identifican relaciones urbanas prioritarias bien definidas entre barrios y centralidades, lo que permite orientar la planificación de la movilidad en función de los flujos reales.
18. Existe un elevado potencial de cambio modal en desplazamientos de corta y media distancia (inferiores a 5 km), compatibles con modos sostenibles como la marcha a pie, la bicicleta y el transporte público.
19. La toma de decisiones en materia de movilidad se apoya en una base analítica territorializada, que integra indicadores urbanos, socioeconómicos, ambientales, de accesibilidad y de movilidad origen-destino.
20. Las centralidades urbanas existentes (Centro Histórico, Oeste-Estación, Norte-Campus Universitario, Hospital, entre otras) desempeñan un papel estructurante en la movilidad, concentrando una parte significativa de la atracción de desplazamientos. Buena valoración general de la movilidad peatonal, especialmente de las zonas peatonales, cruces y seguridad vial.
21. Amplia utilización y conocimiento del transporte público como alternativa al vehículo privado.

22. Existencia de una movilidad peatonal significativa y cierta presencia de movilidad ciclista, especialmente en viajes no obligados.
23. Concentración de la movilidad en franjas horarias definidas, facilitando la planificación de medidas de gestión de tráfico y transporte.



1. La concentración de flujos de movilidad en determinados corredores urbanos ofrece la oportunidad de desarrollar actuaciones de alto impacto sobre un volumen elevado de desplazamientos cotidianos.
2. Existe una oportunidad para mejorar la intermodalidad entre transporte urbano, transporte interurbano, bicicleta, movilidad peatonal y sistemas de intercambio, favoreciendo una reducción del uso del vehículo privado
3. Concentración de la mayoría de los equipamientos universitarios en una zona concreta
4. El equipo de gobierno ha desarrollado importantes actuaciones y voluntad de conseguir una movilidad más sostenible
5. El Plan de Movilidad deberá considerar las propuestas de ubicación de la futura línea proyectada de alta velocidad Madrid-Extremadura
6. Aprovechar el potencial de las TIC para mejorar los servicios
7. Posibilidad de **reconfigurar la localización de equipamientos y servicios de proximidad** en barrios con menor actividad (Mejostilla, Montesol, Aldea Moret)
8. Rediseño de calles con ocupación por terrazas (San Pedro, Virgen de la Montaña)
9. Reconversión de **aceras-bici existentes (Montesol, Macondo, Emilio Cardenal)**
10. Casco histórico y centro con calles peatonales y control de accesos para el vehículo privado
11. La oferta de servicios necesarios para el uso ordinario, como el comercio cotidiano, visitas al médico, equipamientos de proximidad, espacios públicos y áreas verdes para paseos, permite que los trayectos se realicen a pie al ser distancias cortas en la mayoría de los casos.
12. Digitalización de la DUM e Implantación de **micro plataformas logísticas urbanas** en el entorno del centro histórico
13. Hay centros hospitalarios cuyo acceso sería posible por medios activos.
14. Integración de aparcas bicis seguros en equipamientos clave.
15. La incorporación de criterios de equidad (género, edad, renta, accesibilidad, discapacidad y movilidad de cuidados) representa una oportunidad para orientar el modelo de movilidad hacia un sistema más inclusivo
16. La organización actual de la red viaria permite una redefinición de su jerarquía en función de las distintas funciones urbanas, favoreciendo una distribución más eficiente y sostenible del espacio público.
17. Las distancias características de los desplazamientos urbanos ofrecen condiciones favorables para el desarrollo de la bicicleta y la bicicleta eléctrica como alternativas al vehículo privado.
18. La existencia de patrones temporales definidos en la movilidad diaria permite ajustar la oferta de transporte y las medidas de gestión a los distintos momentos de demanda.

19. El PMUS se configura como una herramienta con capacidad para coordinar la movilidad con otras políticas urbanas, como el planeamiento, el espacio público, el aparcamiento, la localización de equipamientos y el desarrollo urbano.
20. El Centro Comercial se localiza en una zona de topografía suave, pudiendo ser accesible en bicicleta.
21. Existen 39 puntos de recarga de vehículos eléctricos, pero en su mayoría se encuentran en parking fuera de la calzada y algunos no están operativos.
22. Creación de nuevos itinerarios ciclistas que conectan el Campus Universitario
23. Potencial de incremento de la movilidad peatonal y ciclista a partir de la mejora de infraestructuras y accesibilidad.
24. Posibilidad de captar usuarios del vehículo privado hacia el transporte público mejorando frecuencias, cobertura y conectividad.

2.10. Estudio de correlaciones

Este apartado recoge el análisis de las correlaciones estadísticas entre los indicadores calculados para describir la realidad urbana de Cáceres al encuentro con sus parámetros de movilidad tomando como nivel de agregación la malla ortogonal de 200 x 200 m. Este nivel de agregación nos permite capturar variaciones intraurbanas que quedarían ocultas en el análisis a escala de barrio o sección censal.

El objetivo de este análisis es identificar relaciones estructurales entre variables urbanísticas, socioeconómicas y de accesibilidad que permitan orientar las decisiones del plan de movilidad desde una perspectiva integrada.

La visualización de las correlaciones nos arroja el siguiente gráfico, ordenado como una matriz en la que los indicadores se corresponden por pares en los ejes x e y..

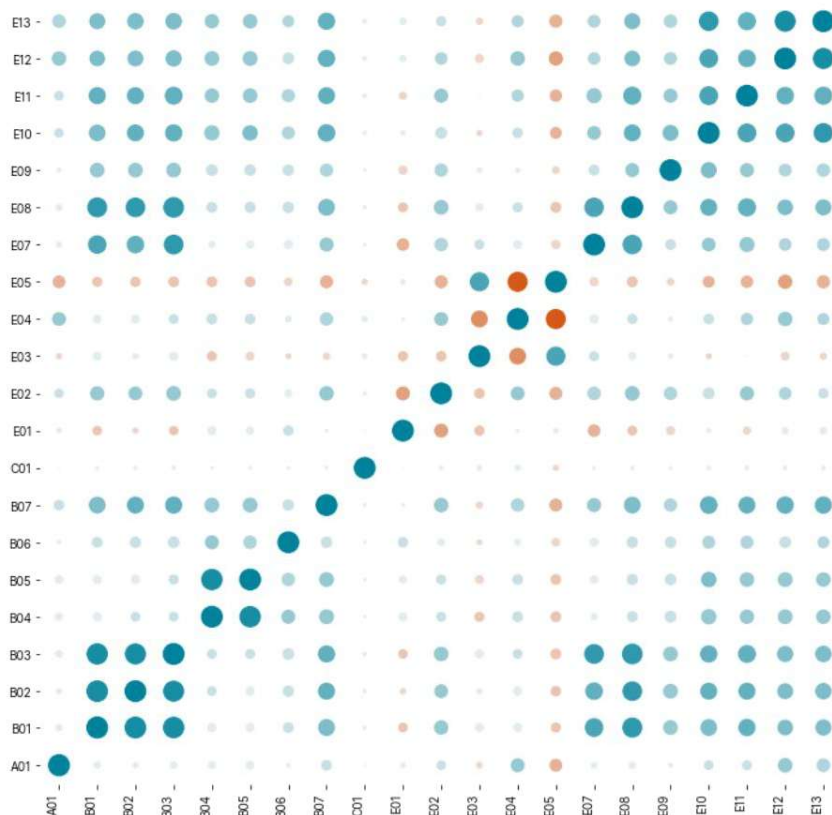


Fig 238. Correlaciones. Fuente: Elaboración propia

El coeficiente de relación de Pearson entre valores normalizados expresa el grado de covariación lineal entre pares de indicadores, de manera que valores próximos a 1 indican una asociación positiva intensa, mientras que valores próximos a -1 indican asociación inversa. Los valores próximos al 0 señalan independencia estadística.

Cabe aclarar que la correlación indica que dos fenómenos se manifiestan de manera conjunta, pero no sería correcto inferir de esta correlación causalidad, que se puede dar por un factor externo a los pares.

Para la interpretación se adopta la siguiente escala de significación cualitativa:

Rango $ r $	Interpretación	Relevancia para la decisión
$ r \geq 0,80$	Correlación muy fuerte	Confirma relación estructural; variables prácticamente sustituibles
$0,60 \leq r < 0,80$	Correlación fuerte	Asociación robusta; patrón territorial coherente y consistente
$0,40 \leq r < 0,60$	Correlación moderada	Tendencia significativa; relación real pero modulada por otros factores
$0,20 \leq r < 0,40$	Correlación débil	Indicio de relación; requiere confirmación con análisis adicional

$ r < 0,20$	Correlación despreciable	Sin relación significativa detectable en la malla 200 m
--------------	--------------------------	---

Sistema de indicadores analizado

Se han analizado 21 indicadores distribuidos en cuatro bloques temáticos:

Código	Indicador	Bloque
A01	Relieve: proporción de superficie con pendiente $\geq 10\%$	Condicionantes físicos
B01	Densidad de vivienda (viv/ha)	Morfología urbana
B02	Densidad de población (hab/ha)	Morfología urbana
B03	Compacidad (m^3/m^2)	Morfología urbana
B04	Zonas verdes por habitante (m^2/hab)	Morfología urbana
B05	Espacio de estancia por habitante (m^2/hab)	Morfología urbana
B06	Compacidad corregida (comp/ee — cociente compacidad/espacio de estancia)	Morfología urbana
B07	Cobertura de espacios verdes (% pob. acceso simultáneo tres escalas)	Morfología urbana
C01	Centralidad de red viaria (closeness temporal)	Red viaria
E01	Variación de población 2004–2024 (%)	Sociodemografía
E02	Índice de envejecimiento	Sociodemografía
E03	Proporción de población extranjera (% s/total)	Sociodemografía
E04	Renta mediana por unidad de consumo (€)	Socioeconómico
E05	Tasa de desempleo (%)	Socioeconómico
E07	Densidad de actividades económicas (act/ha)	Actividad económica
E08	Diversidad de actividades (índice Shannon H)	Actividad económica

E09	Cobertura simultánea equipamientos de barrio a pie	Accesibilidad a equipamientos
E10	Cobertura simultánea equipamientos barrio-ciudad en bicicleta	Accesibilidad a equipamientos
E11	Cobertura simultánea equipamientos barrio-ciudad en bicicleta (bc)	Accesibilidad a equipamientos
E12	Cobertura simultánea equipamientos barrio-ciudad en autobús (bc)	Accesibilidad a equipamientos
E13	Cobertura simultánea equipamientos de ciudad en autobús (cc)	Accesibilidad a equipamientos

Nota sobre los indicadores de cobertura simultánea (E09–E13): miden la proporción de población de cada celda que dispone de acceso simultáneo a al menos el 60% de las tipologías de equipamientos identificadas en cada escala, para las modalidades de transporte asociadas: a pie (600 m), en bicicleta (1.500 m) y en autobús (3.000 m). Constituyen indicadores sintéticos de accesibilidad multimodal al conjunto de servicios urbanos.

2.10.1. Correlaciones en el bloque de morfología urbana

Densidad-compacidad: B01–B02–B03

Las tres variables que caracterizan la intensidad de uso del suelo residencial —densidad de vivienda (B01), densidad de población (B02) y compactidad (B03)— presentan entre sí las correlaciones más elevadas de toda la matriz, configurando un bloque estadístico prácticamente indisociable a la escala de la malla de 200 metros. Este comportamiento indica que, en el contexto urbano analizado, estas dimensiones operan como distintas expresiones de una misma lógica estructural.

En particular, la correlación entre densidad de vivienda y densidad de población (B01 — B02) alcanza un valor de 0,98, lo que refleja una relación casi perfecta. Este resultado indica que allí donde se concentra un mayor número de viviendas también se registra una mayor población, con una variabilidad interna muy limitada, lo que sugiere una notable homogeneidad en la ocupación residencial.

Por su parte, la relación entre densidad de vivienda y compactidad (B01 — B03), con un coeficiente de 0,94, pone de manifiesto que la compactidad del tejido urbano está en gran medida determinada por la acumulación de viviendas. En otras palabras, la intensidad edificatoria se traduce directamente en una mayor compactidad del entorno urbano.

Finalmente, la correlación entre densidad de población y compactidad (B02 — B03), con un valor de 0,92, confirma que la presión demográfica se corresponde estrechamente con la intensidad del tejido construido. Este resultado refuerza la idea de que la compactidad es una expresión de la capacidad de albergar población.

Estas relaciones evidencian que densidad y compactidad constituyen un sistema altamente integrado, que actúa como base estructural sobre la que se organizan tanto la actividad urbana como las condiciones de accesibilidad y movilidad.

La presión demográfica se corresponde con la intensidad edificatoria

Esta tríada define el núcleo compacto de Cáceres centrado en el entorno de la Cruz de los Caídos y el Paseo de Cánovas. Su implicación directa para la movilidad es que existe una zona acotada y continua donde concurren las condiciones morfológicas necesarias para un sistema de transporte sostenible: masa crítica de demanda, proximidad entre funciones y viabilidad de la red peatonal y ciclista de corta distancia.

2.10.1.1. Zonas verdes y espacio de estancia: B04–B05

La correlación entre dotación de zonas verdes (B04) y espacio de estancia (B05) es también muy elevada ($r = 0,95$), lo que refleja que ambos tipos de espacio libre se distribuyen de forma conjunta en el territorio: las zonas bien dotadas de verde son también las mejor servidas en espacio de estancia, y viceversa. Ambos indicadores, sin embargo, presentan una correlación débil con la densidad residencial (B01–B02), confirmando la dualidad morfológica característica de Cáceres: los tejidos más densos son precisamente los más deficitarios en espacio libre por habitante.

Desde la perspectiva de la movilidad, esta dualidad es crítica: los sectores con mayor masa poblacional -los que más demanda generan- son los que disponen de menor espacio verde accesible a pie de manera inmediata, lo que incrementa la necesidad de desplazamiento para el acceso al ocio y al esparcimiento.

2.10.1.2. Compacidad corregida: B06

La compacidad corregida ($B06 = comp/ee$, cociente entre la compacidad y el espacio de estancia) mide el nivel de presión del volumen construido sobre el espacio público disponible. A diferencia de la compacidad bruta, que correlaciona fuertemente con la densidad ($r = 0,944$ con B01), la compacidad corregida muestra correlaciones moderadas con la mayoría de indicadores, lo que indica que combina dimensiones parcialmente independientes.

De esta manera, la compacidad corregida identifica los tejidos en los que existe mayor demanda de movilidad no motorizada, pero al mismo tiempo, se revela que el espacio público de estancia -que actúa como nodo de destino peatonal- es insuficiente. Esta circunstancia sugiere que las intervenciones de mejora del espacio de estancia (peatonalizaciones y ampliación de aceras) en zonas de alta compacidad corregida tendrían un efecto multiplicador sobre la movilidad a pie, al facilitar desplazamientos de proximidad y convivencia en el espacio público por medio de mejoras de la calidad urbana.

2.10.1.3. Cobertura de espacios verdes: B07

La cobertura de espacios verdes simultánea en tres escalas (B07) presenta correlaciones moderadas-fuertes con prácticamente todos los indicadores de la morfología urbana densa, así como con los de accesibilidad a equipamientos en bicicleta y autobús.

La correlación que se establece con la compacidad ($B01 \mid r = 0,599$) muestra que los tejidos más compactos son también los mejor cubiertos en verde simultáneo: el núcleo central de Cáceres reúne ambas condiciones.

En los que se refiere a la densidad de vivienda (B03 - 0,569), la cobertura verde se acumula allí donde hay más vivienda; los tejidos densos también son los más próximos a los grandes espacios verdes de escala intermedia

Con respecto a la diversidad de actividades (E08 - 0,569), observamos que Tejidos mixtos y ricos en actividad coinciden espacialmente con buena cobertura verde

La cobertura verde se correlaciona prácticamente en el mismo grado con la accesibilidad simultánea en bicicleta de proximidad (E10 - 0,63) y en autobús de escala intermedia (E12 | $r = 0,61$) a equipamientos son características que tienden a concentrarse en los mismos tejidos

Cabe destacar que, aunque de manera leve, los barrios con mayor tasa de paro (E05 | $r = -0,33$) presentan menor cobertura verde simultánea. Una dimensión que muestra un grado adicional de vulnerabilidad ambiental.

2.10.2. Actividad económica y morfología urbana

Compacidad como predictor de la actividad: B03–E07–E08

Una de las correlaciones más relevantes para el diagnóstico urbanístico de la movilidad es la existente entre la compacidad urbana (B03) y los indicadores de actividad económica (E07: densidad, E08: diversidad). Las correlaciones son de las más altas de la matriz fuera del bloque densidad–compacidad. De esta forma podemos comprobar cómo la compacidad muestra un fuerte vínculo con la diversidad de actividades (E08 - 0,89) revelando que el índice de volumen construido influye en gran medida en la riqueza funcional. Al mismo tiempo, se evidencia que la concentración edificatoria es condición necesaria para la densidad de actividades (E07 - $r = 0,81$).

De la misma forma, y cerrando esta tríada se observa que también la densidad de actividades es condición para la existencia de un cierto grado de diversidad (E07 - E08 | $r = 0,79$). Si bien es cierto que esta se puede alcanzar a partir de un umbral crítico a partir del cual se estabiliza.

Por extensión, una mayor compacidad habilita la capacidad de concentración de vivienda (B01) que influye en la viabilidad de la presencia de una mayor cantidad de actividades económicas (E07 - 0,70) y también una mayor complejidad en de estas (E08 - 0,82) evidenciando que los tejidos residenciales densos son también los más diversos funcionalmente.

Esta cadena de correlaciones confirma que los entornos compactos y densos son los únicos donde se genera la mezcla de usos que hace viable la proximidad como principio de movilidad. Por esto, la planificación de la movilidad activa (peatonal y ciclista) tiene sentido en los tejidos donde la compacidad supera determinados umbrales: fuera de esos tejidos, la morfología impone la dependencia del vehículo privado independientemente de las infraestructuras viarias que se construyan.

Sin embargo, cabe destacar una situación sobre la que conviene estar alerta. La variación demográfica negativa en los tejidos más compactos y activos (E01 correlaciona negativamente con E07: $r = -0,304$)

es una señal de que, si la población abandona el núcleo compacto, la viabilidad a largo plazo de la movilidad sostenible corre el riesgo de deteriorarse.

La correlación expuesta en el párrafo anterior es una de las situaciones más significativas del bloque socioeconómico desde la perspectiva urbanística, pues indica que las zonas que han perdido población en las últimas dos décadas son precisamente las que concentran mayor densidad de actividad, mientras que los nuevos desarrollos periféricos que han captado población presentan menor complejidad funcional. Esta divergencia entre dónde crece la población y dónde se concentra la actividad genera un patrón de desplazamientos que estructura la demanda de movilidad: los nuevos residentes de la periferia deben desplazarse al centro para acceder a comercio, servicios y empleo, y la dependencia del vehículo privado se convierte en estructural dado que la densidad de las áreas de expansión es insuficiente para sostener transporte colectivo eficiente.

2.10.3. Accesibilidad a equipamientos y estructura urbana

Los cinco indicadores de cobertura simultánea a equipamientos (E09–E13) conforman un clúster con correlaciones internas fuertes a muy fuertes, aunque con diferencias significativas según la escala y el modo de transporte.

Como hemos observado en la cartografía las coberturas simultáneas de autobús son semejantes tanto a escala de distrito como de ciudad, factor que se ve corroborado por la correlación entre ambos indicadores que muestran unas correlaciones de alto orden, conformando un cluster claramente apreciable en la matriz de correlaciones.

La correlación más baja dentro del clúster es la de E09 (cobertura a pie a equipamientos de barrio) con el resto, lo que refleja que la accesibilidad peatonal de proximidad tiene una lógica territorial propia, más relacionada con la distribución de equipamientos básicos que con la estructura viaria de transporte colectivo.

Compacidad y cobertura de equipamientos

La compacidad (B03) presenta correlaciones moderadas con todos los indicadores de cobertura simultánea a equipamientos, siendo especialmente relevante con la cobertura ciclista y en autobús.

Se evidencia cómo Existe una coincidencia estructural entre los tejidos compactos, los bien servidos en transporte colectivo y los que tienen mejor cobertura verde. Esta superposición de ventajas se concentra en el núcleo central. También la accesibilidad a pie a equipamientos de barrio (E09) tiene una distribución más autónoma: puede mejorarse de forma relativamente independiente mediante la relocalización de equipamientos de proximidad, sin necesidad de cambiar la morfología del tejido.

Por otra parte, es de destacar como conclusión que, según la interpretación de los datos, la inversión en infraestructura ciclista solo se muestra eficiente donde la densidad y la distribución de destinos (equipamientos, actividad) son suficientes para generar demanda. Las correlaciones con B03 y E07 confirman que esa condición se cumple fundamentalmente en el núcleo compacto central.

El papel del relieve en la cobertura de equipamientos

El relieve (A01: proporción de superficie con pendiente $\geq 10\%$) muestra correlaciones moderadas con los indicadores de cobertura de equipamientos en autobús y bicicleta, pues es de notar, que las zonas con más pendiente tienen mayor cobertura en autobús; probablemente porque las paradas se sitúan en estas zonas para compensar la barrera topográfica para modos activos. Sin embargo, la cobertura ciclista es menos dependiente del relieve, aunque la pendiente penaliza el uso real de la bicicleta y en mayor medida de la localización de los equipamientos.

También es de destacar que las zonas con pendiente pronunciada tienden a tener menor desempleo (E05 | $r = -0,32$) -si bien es cierto que se trata de una correlación débil por lo que debemos interpretar que esta situación se da solo en zonas determinadas, lo que por otra parte apunta a que el relieve se correlaciona con las zonas de mayor renta (E04 | $r = 0,38$) -laderas con urbanizaciones de mejor calidad probablemente con un cierto grado de dispersión-.

Esta doble asociación —más renta en zonas de pendiente, pero también mayor dependencia del autobús para los equipamientos— define un patrón de movilidad específico en los barrios en ladera de Cáceres: mayor capacidad económica para sostener el vehículo privado, pero también mayor necesidad de transporte colectivo para las personas sin acceso a este. La movilidad ciclista es la más penalizada por el relieve, lo que limita la viabilidad real del uso de la bicicleta en estos sectores.

2.10.4. Dimensión socioeconómica y movilidad

El eje renta-desempleo-población extranjera

La correlación negativa muy fuerte entre renta (E04) y desempleo (E05) ($r = -0,836$) es la más intensa de las relaciones inversas de la matriz y configura el principal eje de desigualdad socioeconómica del territorio. A esta se añade la correlación positiva fuerte entre desempleo y proporción de población extranjera (E03) ($r = 0,759$) y la correlación inversa moderada entre renta y población extranjera ($r = -0,570$), definiendo una estructura territorial de vulnerabilidad compuesta. Es decir, los barrios con mayor proporción de población extranjera tienden a ser los de mayor desempleo y menor renta.

Esta composición territorial se asocia a una mayor dependencia del transporte público: las personas con menor renta y acceso reducido al vehículo privado son las que más necesitan un sistema de transporte colectivo de calidad. Desde la perspectiva de la movilidad, estas zonas son las más sensibles a la calidad y cobertura del servicio de autobús urbano, y donde las deficiencias en infraestructura peatonal y ciclista tienen mayor impacto en términos de equidad.

El análisis de correlaciones identifica los mismos tejidos que el diagnóstico cualitativo como zonas de mayor vulnerabilidad en movilidad: alta desempleo, baja renta, alta proporción de población extranjera.

Estos tejidos -situados principalmente en los ámbitos segregados por la vía férrea y en la periferia este y sur- son los que deben recibir mayor prioridad en las propuestas del PMUS en términos de frecuencia y cobertura del transporte público.

La correlación positiva entre desempleo y su relación inversa con todos los indicadores de calidad urbana y accesibilidad confirma que la vulnerabilidad socioeconómica y la vulnerabilidad en movilidad son dimensiones que se refuerzan mutuamente.

Renta, relieve y accesibilidad

La correlación positiva moderada entre relieve (A01) y renta (E04) ($r = 0,375$), junto con la correlación negativa entre relieve y desempleo (A01–E05: $r = -0,316$), indica que en Cáceres las zonas topográficamente más difíciles se han convertido históricamente en áreas residenciales de mayor estatus socioeconómico. Esta asociación tiene implicaciones directas para la movilidad. Así, las personas con mayor renta en zonas de pendiente acusada tienen acceso al vehículo privado, que es el modo que mejor responde a la barrera topográfica.

Las personas sin acceso al vehículo privado que residen en estas zonas dependen de un transporte público cuyos recorridos están condicionados por la misma pendiente que penaliza los modos activos.

La correlación moderada positiva entre relieve y cobertura en autobús (A01–E12: $r = 0,415$) sugiere que la red existente ya incorpora parcialmente esta compensación, aunque con limitaciones.

Dinámica demográfica y tejido urbano

La variación de la población entre 2004 y 2024 (E01) presenta, en términos generales, correlaciones débiles con la mayor parte de los indicadores analizados. No obstante, se observan algunas relaciones relevantes que permiten interpretar con mayor claridad la lógica reciente de transformación urbana en Cáceres.

La relación más significativa se produce entre la variación de población y el índice de envejecimiento (E02), con una correlación negativa moderada ($-0,387$). Este resultado indica que los tejidos que pierden población tienden a ser también los más envejecidos, lo que sugiere que el envejecimiento demográfico precede o acompaña los procesos de pérdida residencial.

También destaca la correlación negativa moderada entre la variación de población y la densidad de actividades (E07), con un valor de $-0,304$. Esta asociación muestra que las zonas que han perdido población son, al mismo tiempo, algunas de las más activas económicamente, lo que apunta a un proceso de vaciamiento residencial en áreas centrales que no conlleva necesariamente una pérdida de actividad urbana o funcionalidad económica.

En relación con la compacidad corregida (B06), la variación de población presenta una correlación positiva débil ($0,199$). Este dato sugiere que los tejidos donde el volumen edificado ejerce una mayor presión sobre el espacio público han captado más población en el periodo analizado, lo que permite interpretar que parte del crecimiento reciente se ha producido en entornos con una calidad urbana potencialmente más limitada desde el punto de vista del espacio público.

Por último, la correlación entre la variación de población y la densidad de vivienda (B01) es débilmente negativa ($-0,166$), lo que indica que los tejidos más densos han tendido a perder población. Este comportamiento refuerza la idea de que los ámbitos centrales y compactos atraviesan un proceso de despoblamiento relativo.

En conjunto, este patrón confirma el diagnóstico cualitativo del PMUS. Se observa un proceso de suburbanización que desplaza población desde los tejidos compactos, consolidados y funcionalmente activos del centro hacia periferias menos densas. Esta dinámica tiene implicaciones directas para la movilidad urbana, ya que favorece una mayor dependencia del vehículo privado y reduce la masa crítica de población que sostiene la eficiencia y viabilidad del transporte público en el núcleo urbano.

2.10.5. Conclusiones y orientaciones para el PMUS

El análisis de la matriz de correlaciones permite extraer una serie de conclusiones estructurales de especial relevancia para la planificación de la movilidad en Cáceres. En conjunto, los resultados obtenidos refuerzan la idea de que la sostenibilidad de la movilidad urbana no depende únicamente de la red de transporte, sino de la interacción entre forma urbana, distribución de actividades, estructura social y condiciones territoriales.

En primer lugar, la compacidad urbana se confirma como una condición de partida esencial para la movilidad sostenible. Las correlaciones observadas entre la tríada densidad-compacidad (B01, B02 y B03) y los indicadores de actividad (E07 y E08), así como con los indicadores de accesibilidad a equipamientos (E10–E13), presentan valores suficientemente robustos, con coeficientes comprendidos entre 0,50 y 0,89, como para afirmar que los únicos entornos en los que el modelo de movilidad sostenible resulta plenamente viable son los tejidos del núcleo compacto central. En consecuencia, cualquier estrategia orientada a reforzar el transporte colectivo y la movilidad activa debe reconocer este núcleo como el ámbito prioritario de intervención.

En segundo lugar, la suburbanización aparece como una de las principales amenazas al modelo de movilidad sostenible. La correlación negativa entre la variación de población (E01) y la densidad de actividades (E07), con un valor de -0,304, confirma que el crecimiento reciente de Cáceres se ha producido en tejidos de baja complejidad funcional. De mantenerse esta tendencia, la masa crítica necesaria para sostener un transporte colectivo eficiente en el centro compacto tenderá a debilitarse, comprometiendo progresivamente la viabilidad del modelo. Desde esta perspectiva, el PMUS debería incorporar medidas orientadas tanto a la atracción residencial hacia el núcleo consolidado como a la contención del crecimiento urbano difuso.

Asimismo, el relieve se configura como un condicionante diferencial en la estructura de la movilidad urbana. La asociación entre el relieve (A01), la renta (E04), con una correlación de 0,375, y la cobertura en autobús (E12), con una correlación de 0,415, permite identificar una zona de dependencia específica del transporte colectivo en las laderas urbanas. Este resultado pone de manifiesto que el diseño de la red de autobús debe incorporar explícitamente la topografía como variable de planificación, priorizando la accesibilidad en aquellos ámbitos donde la movilidad activa encuentra limitaciones físicas importantes derivadas de la pendiente.

Por otro lado, la vulnerabilidad socioeconómica emerge como un criterio clave de priorización. El eje conformado por renta, desempleo y población extranjera, con correlaciones de -0,836, 0,759 y -0,570 respectivamente, permite identificar los tejidos en los que la calidad del transporte público tiene un

mayor impacto en términos de equidad urbana. Se trata de ámbitos con menor renta, mayores niveles de desempleo y mayor presencia de población inmigrante, que deberían situarse entre los destinatarios prioritarios de las mejoras en cobertura, frecuencia y calidad del servicio de transporte colectivo.

El análisis también muestra que la accesibilidad peatonal básica constituye una variable relativamente autónoma dentro del sistema urbano. La menor correlación del indicador E09, relativo a la cobertura peatonal a equipamientos de barrio, con respecto al resto de variables de accesibilidad sugiere que la red peatonal de proximidad responde a una lógica de distribución propia, parcialmente independiente de la morfología global del tejido urbano. Esta circunstancia indica que pueden lograrse mejoras sustanciales en la accesibilidad peatonal básica mediante una redistribución estratégica de los equipamientos de proximidad, sin necesidad de acometer transformaciones profundas sobre la forma urbana.

Finalmente, la red viaria actual no parece reflejar adecuadamente la estructura de la demanda de movilidad. La práctica ausencia de correlación entre la centralidad viaria (C01) y el conjunto de indicadores morfológicos y socioeconómicos pone de relieve que la organización de la red vial no responde de manera clara a los principales flujos de demanda urbana. A partir de este diagnóstico, el PMUS debería proponer una jerarquización viaria de carácter funcional, orientada a priorizar aquellos ejes donde se concentra una mayor demanda potencial de movilidad sostenible, identificada a través de los indicadores de densidad y actividad.

2.10.6. Correlaciones clave para la toma de decisiones

La lectura conjunta de las correlaciones más significativas permite traducir el análisis estadístico en orientaciones concretas para la toma de decisiones en el marco del PMUS. En este sentido, la elevada correlación entre compacidad y diversidad de actividades (B03 — E08, $r = 0,888$) pone de manifiesto que la movilidad activa de proximidad encuentra sus mejores condiciones en el núcleo compacto, que debe ser objeto de intervención prioritaria. De forma complementaria, la relación entre compacidad y densidad de actividades (B03 — E07, $r = 0,807$) confirma que la intensidad funcional del tejido es, en gran medida, una consecuencia directa de su compacidad, y que ambas variables constituyen una base esencial para reducir la dependencia del vehículo privado y favorecer los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Desde la perspectiva de la equidad, la fuerte correlación negativa entre renta y desempleo (E04 — E05, $r = -0,836$) refuerza la necesidad de priorizar el transporte colectivo en los ámbitos de menor renta y mayor vulnerabilidad laboral. En la misma línea, la correlación entre densidad de vivienda y diversidad de actividades (B01 — E08, $r = 0,822$) confirma que los tejidos más densos y funcionalmente mixtos son también aquellos en los que la dependencia del coche resulta menor, lo que apoya estrategias de refuerzo del uso mixto del suelo como instrumento indirecto de mejora de la movilidad sostenible.

En relación con la red de autobús, la elevada correlación entre la cobertura de equipamientos de barrio y de ciudad mediante este modo (E12 — E13, $r = 0,911$) indica la conveniencia de optimizar la red en aquellos nodos capaces de atender simultáneamente ambas escalas. A su vez, la relación entre

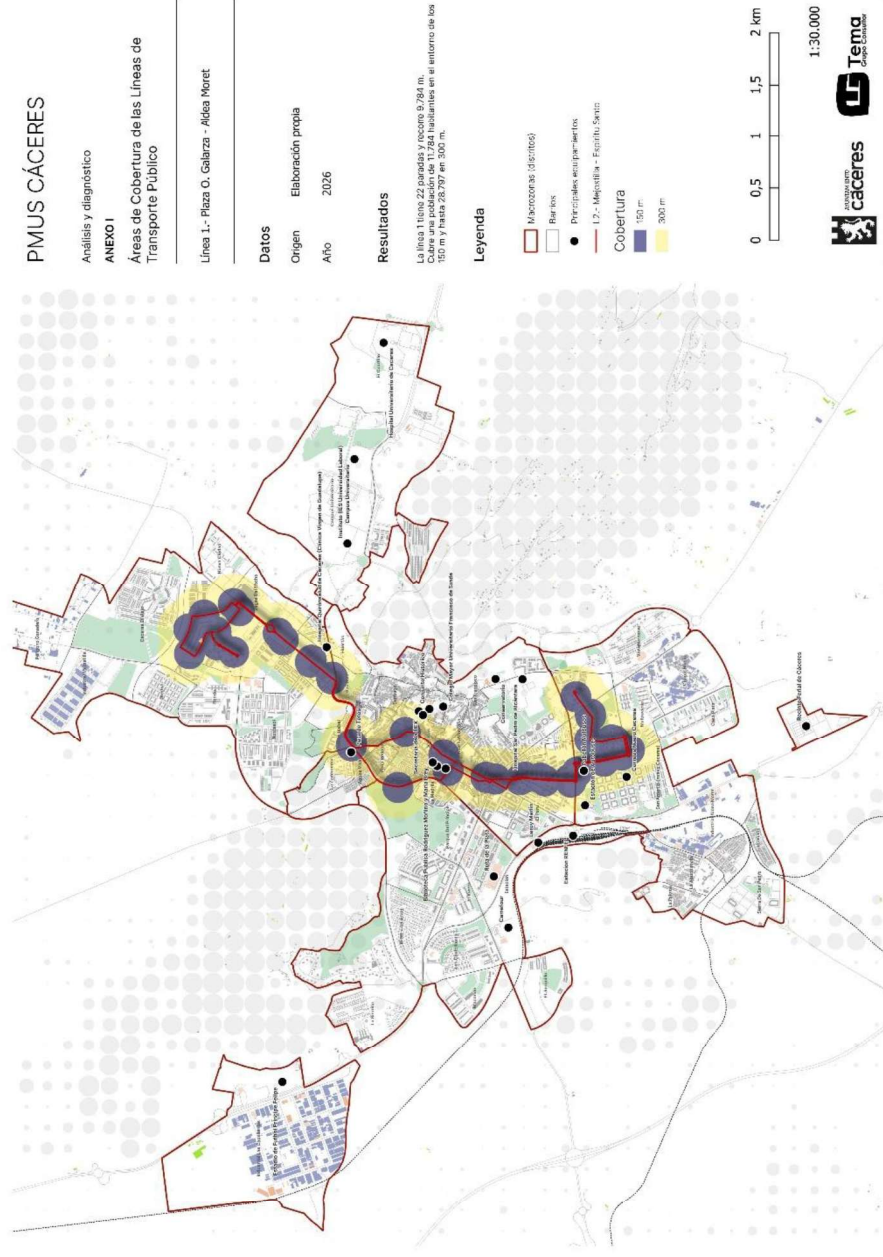
cobertura ciclista y cobertura de autobús a escala urbana (E10 — E13, $r = 0,792$) apunta al interés de localizar intercambiadores bici-autobús en tejidos que ya presentan una elevada cobertura en ambos modos, favoreciendo así una lógica multimodal más eficiente.

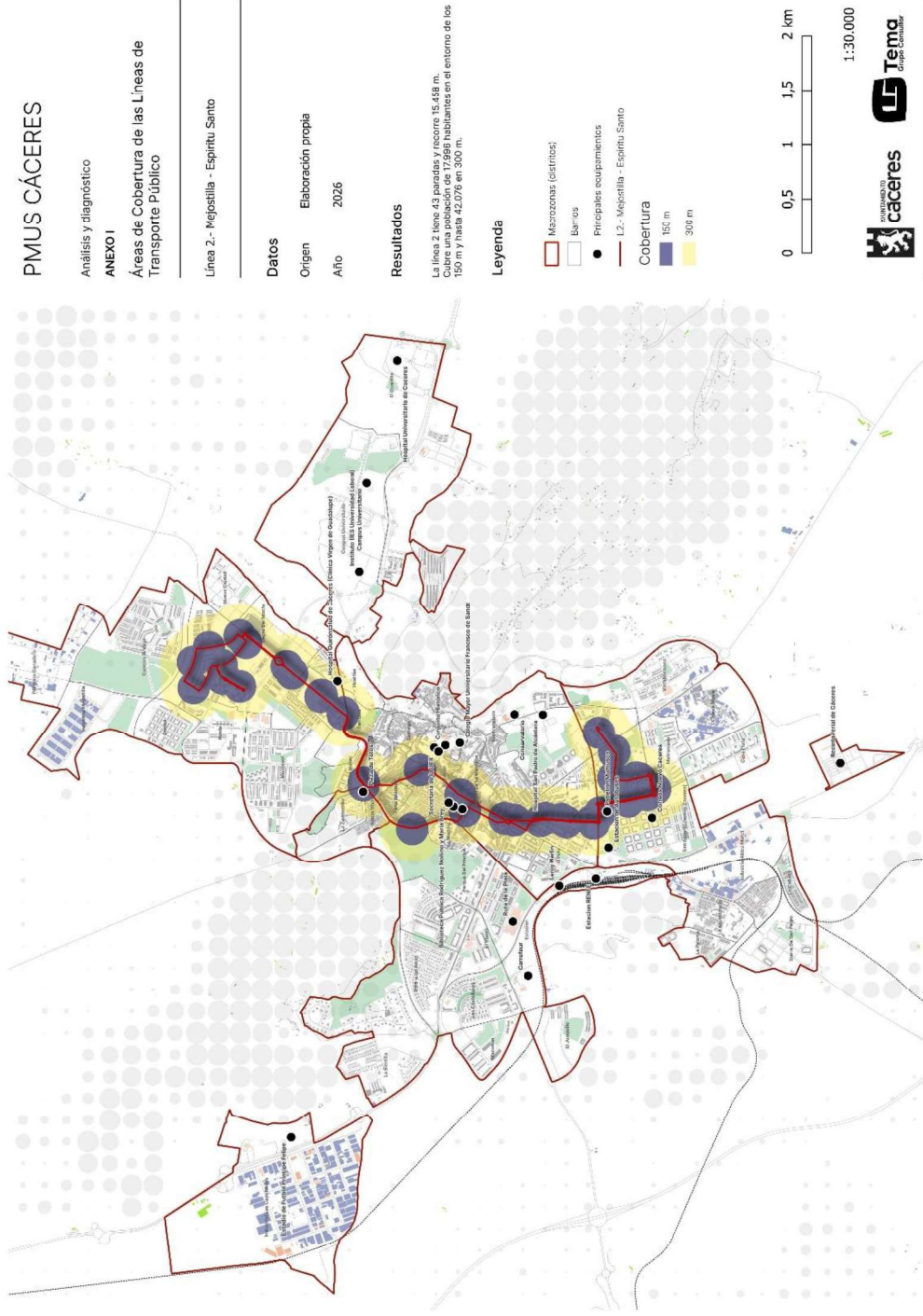
También desde el enfoque de la equidad, la correlación positiva entre población extranjera y desempleo (E03 — E05, $r = 0,759$) señala la conveniencia de prestar una atención específica a las necesidades de movilidad en los barrios con mayor proporción de residentes extranjeros. En estos ámbitos, las políticas de accesibilidad y transporte pueden desempeñar un papel relevante en la reducción de desigualdades.

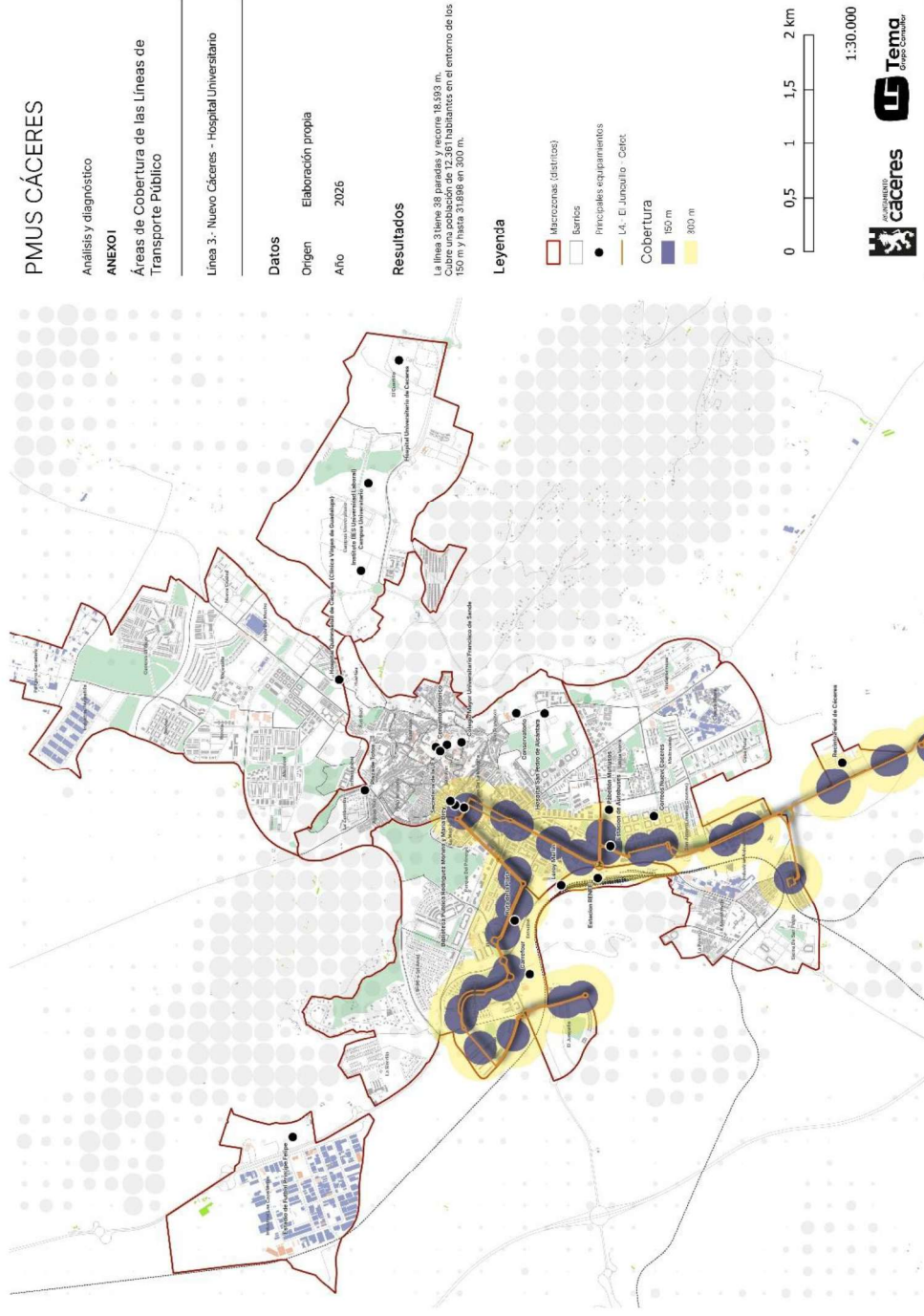
Por su parte, la relación entre relieve y cobertura de autobús a equipamientos de barrio (A01 — E12, $r = 0,415$) confirma que la red de autobús compensa parcialmente la barrera topográfica para el acceso cotidiano a los servicios básicos, lo que refuerza la necesidad de considerar la topografía en el diseño de la oferta. Del mismo modo, la correlación negativa entre variación de población y densidad de actividades (E01 — E07, $r = -0,304$) vuelve a subrayar que el vaciamiento residencial del centro activo constituye una amenaza estructural para la sostenibilidad del modelo de movilidad.

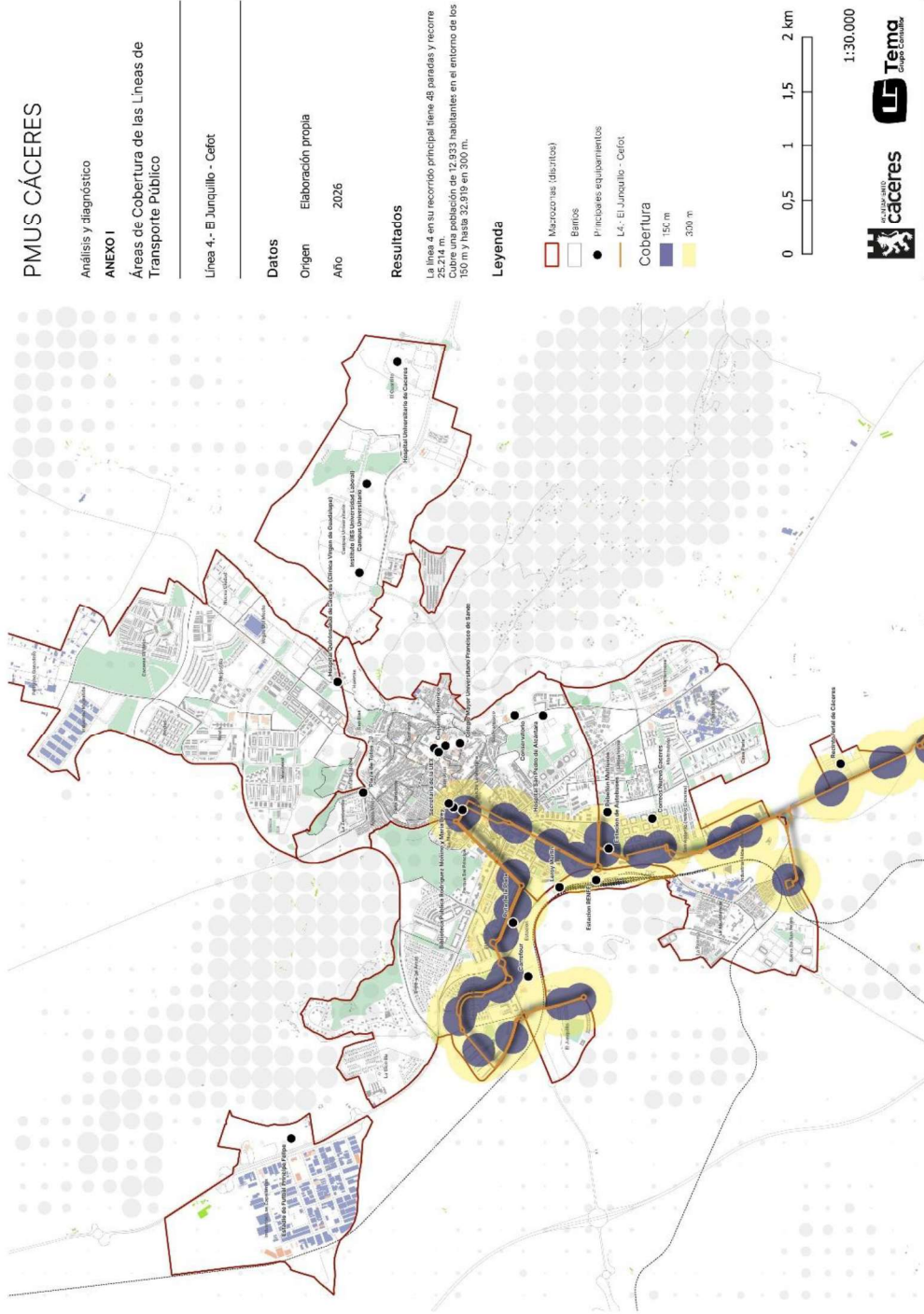
Por último, el hecho de que la centralidad viaria (C01) no presente correlaciones significativas con el resto de los indicadores confirma que la red viaria no refleja adecuadamente la estructura urbana de la demanda. Esta disociación justifica la necesidad de avanzar hacia una jerarquización funcional de la red, alineada con los patrones reales de densidad, actividad y accesibilidad identificados en el análisis.

3. ANEXO I









PMUS CÁCERES

Análisis y diagnóstico

ANEXO I

Áreas de Cobertura de las Líneas de Transporte Público

Línea 5.- Pol. Capellanías - Pol. Charra Muña

Datos

Origen Elaboración propia

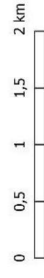
Año 2026

Resultados

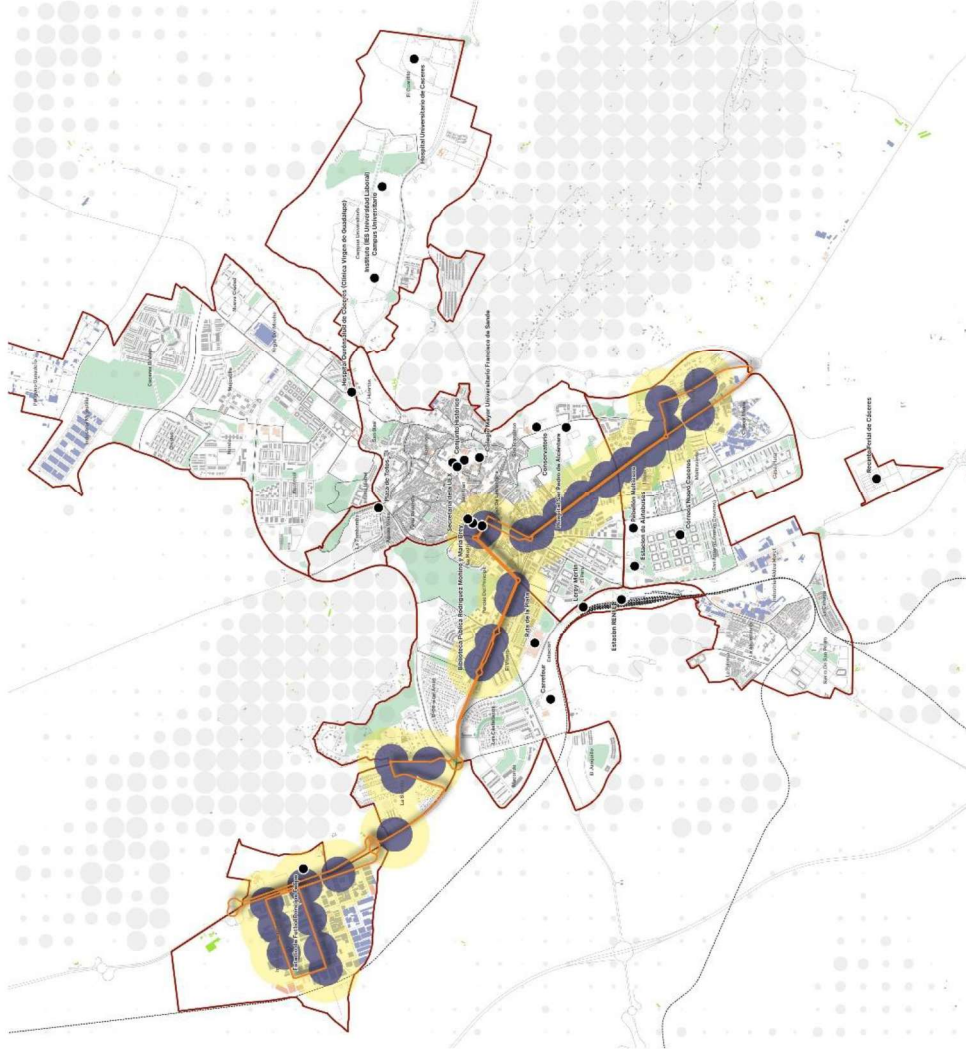
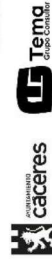
La línea 5 tiene 43 paradas y recorre 19.704 m.
Cubre una población de 12.243 habitantes en el entorno de los 150 m y hasta 30.420 en 300 m.

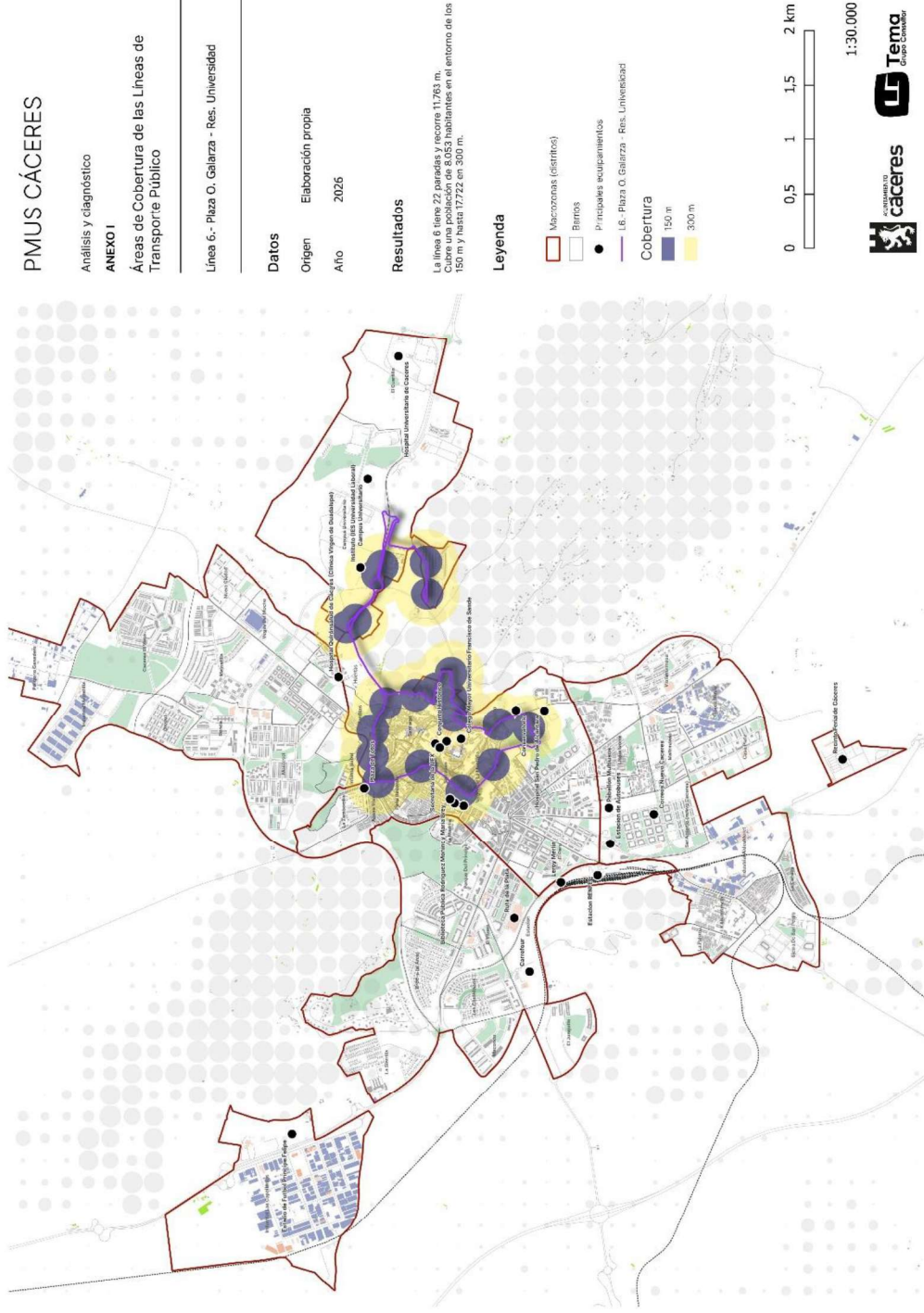
Leyenda

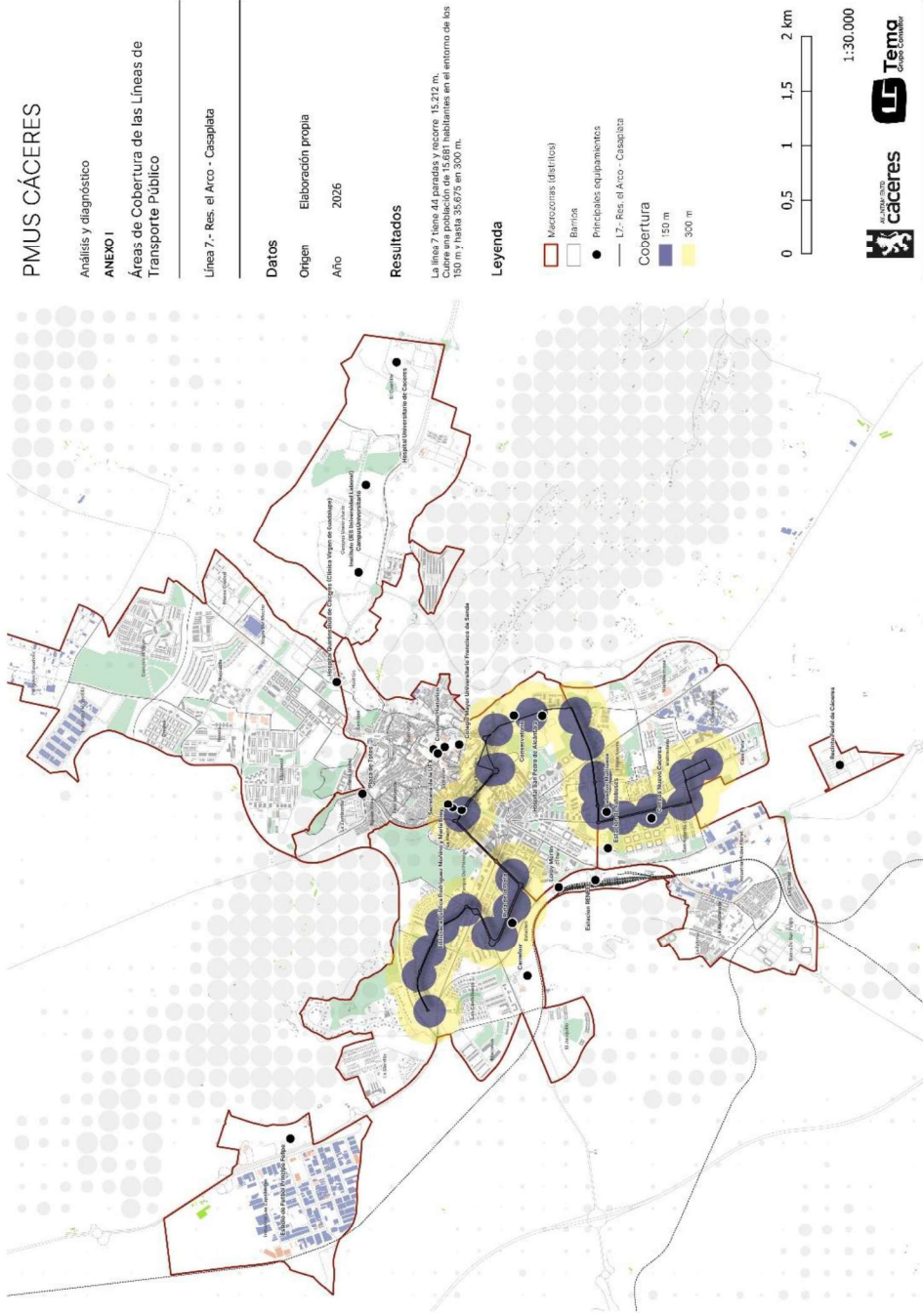
- Microzonas (cársticas)
- Barrios
- Principales equipamientos
- L.5.- Pol. Capellanías - Pol. Charra Muña
- Cobertura**
 - 150 m
 - 300 m

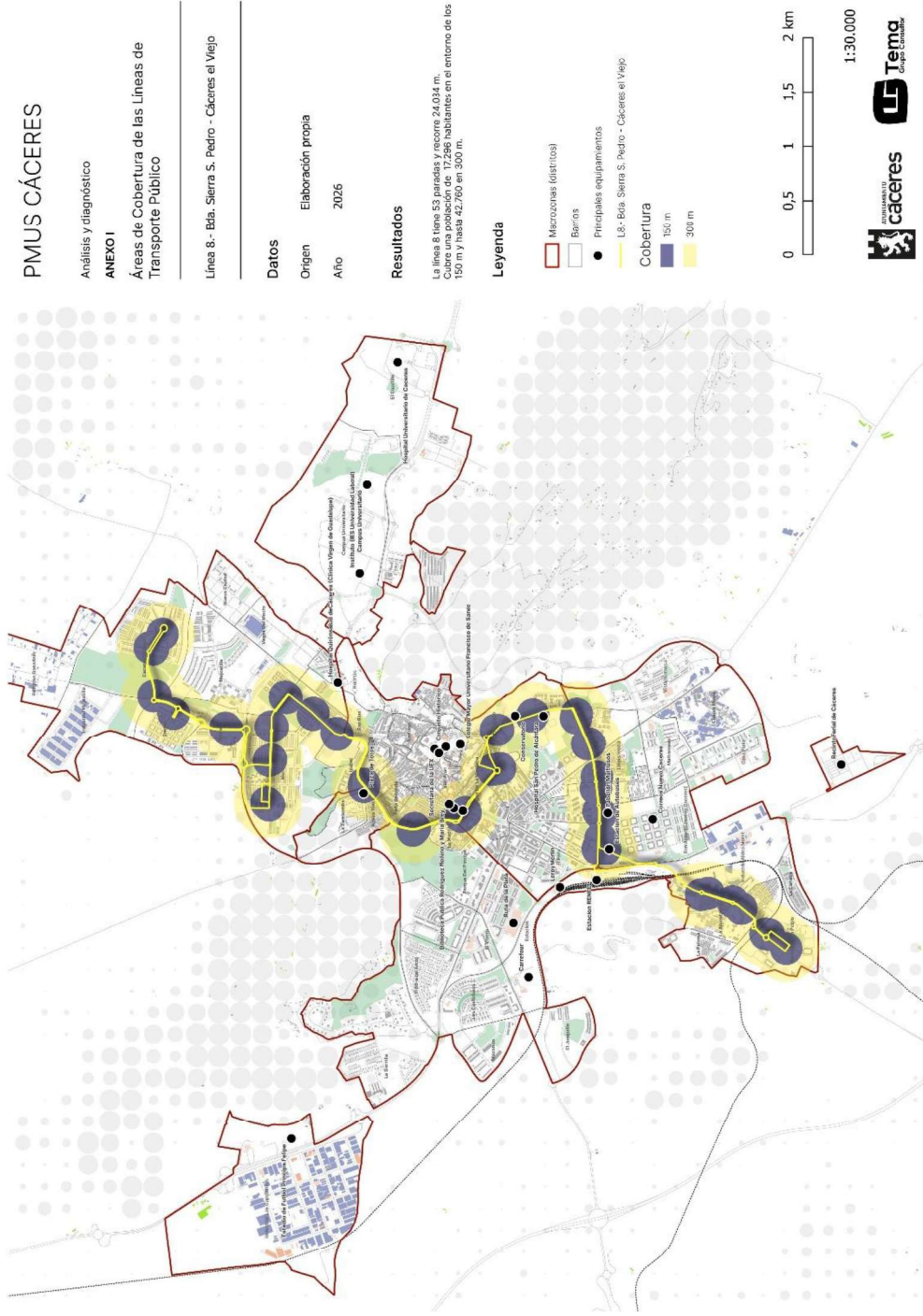


1:30.000

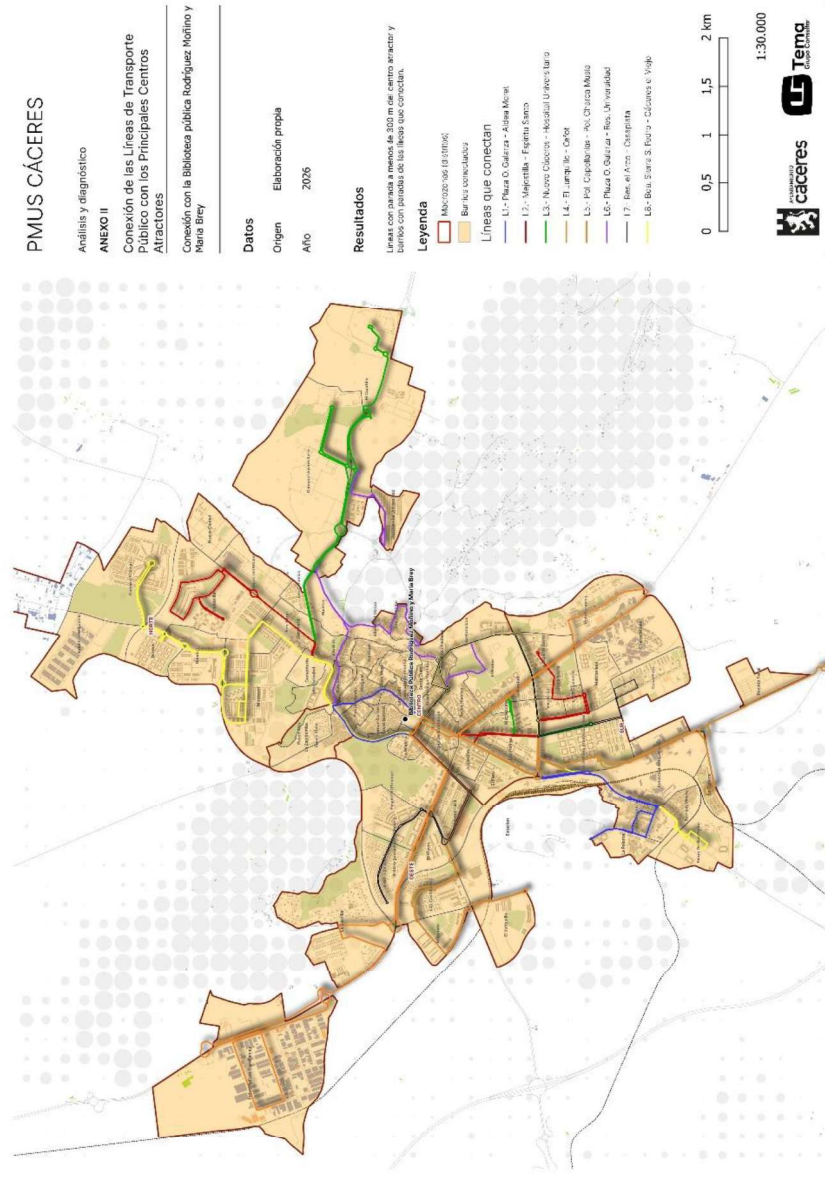


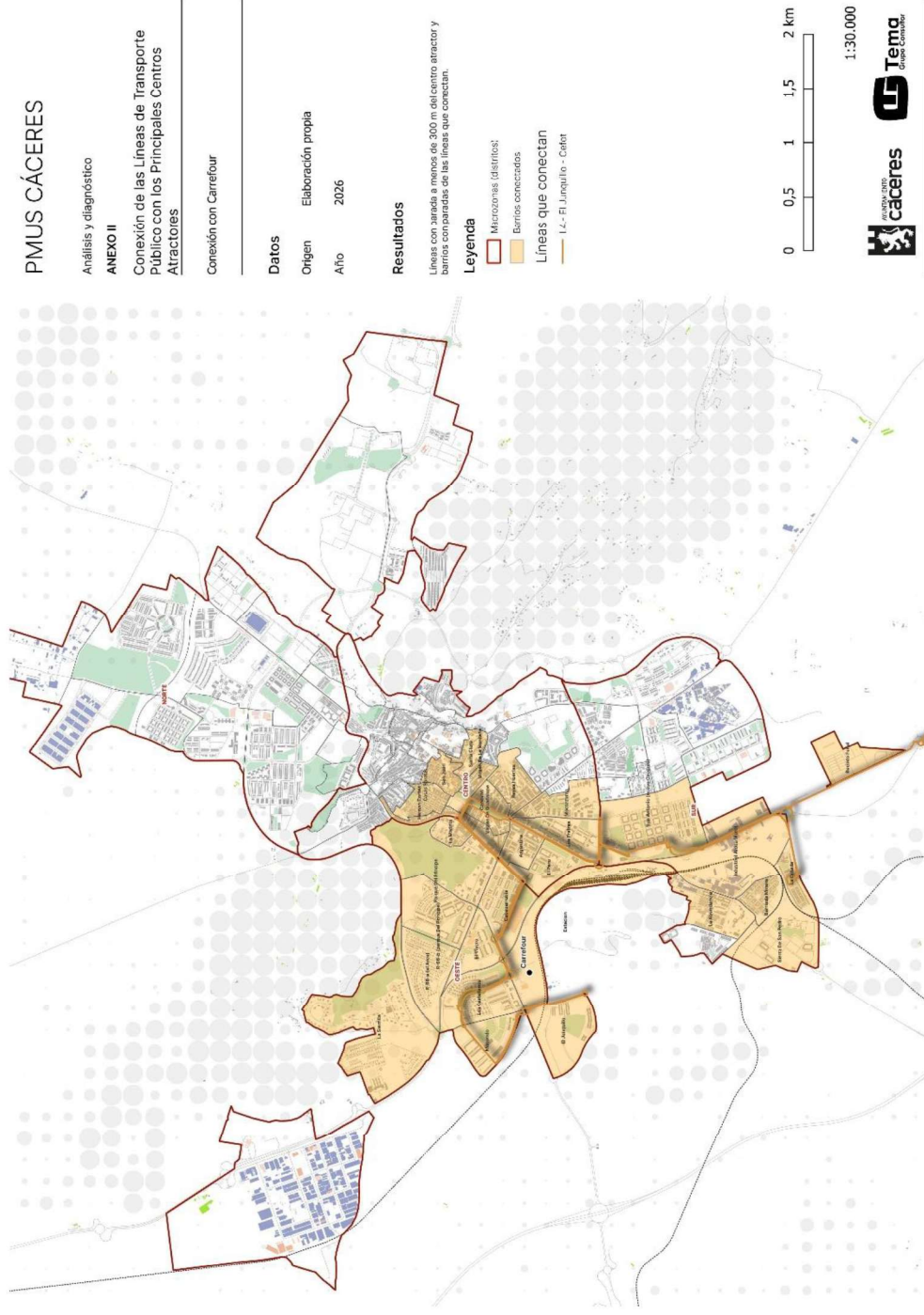


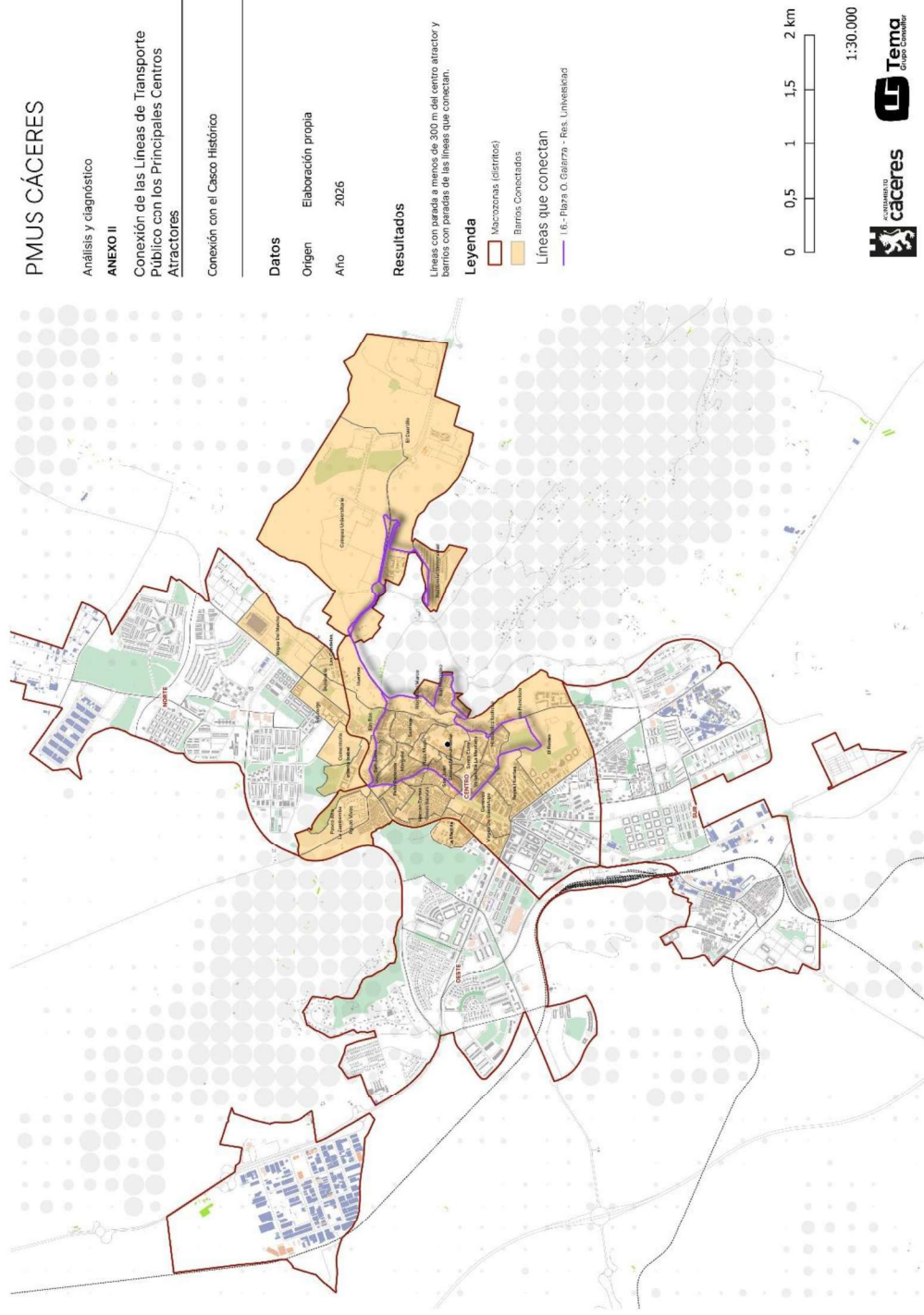


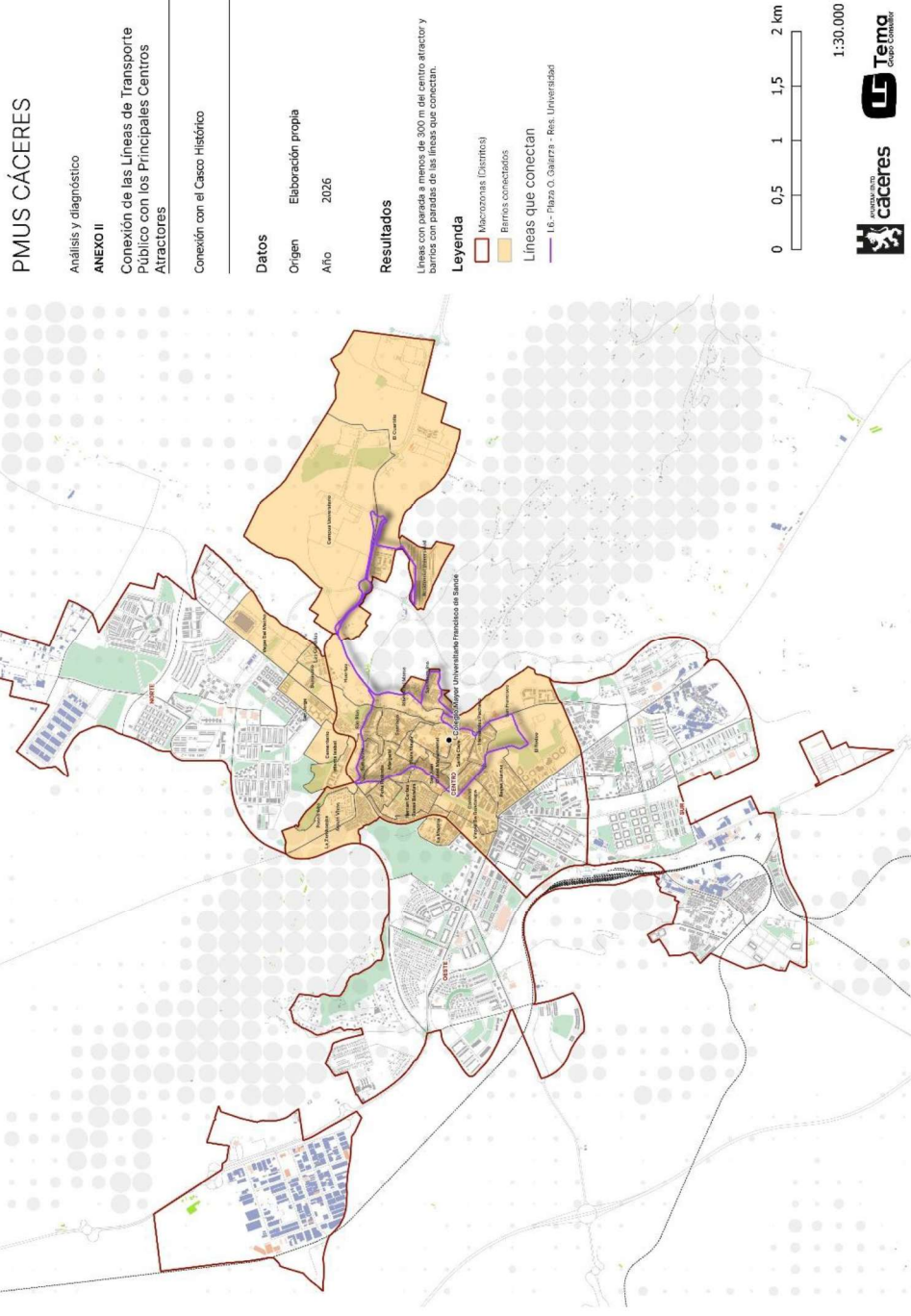


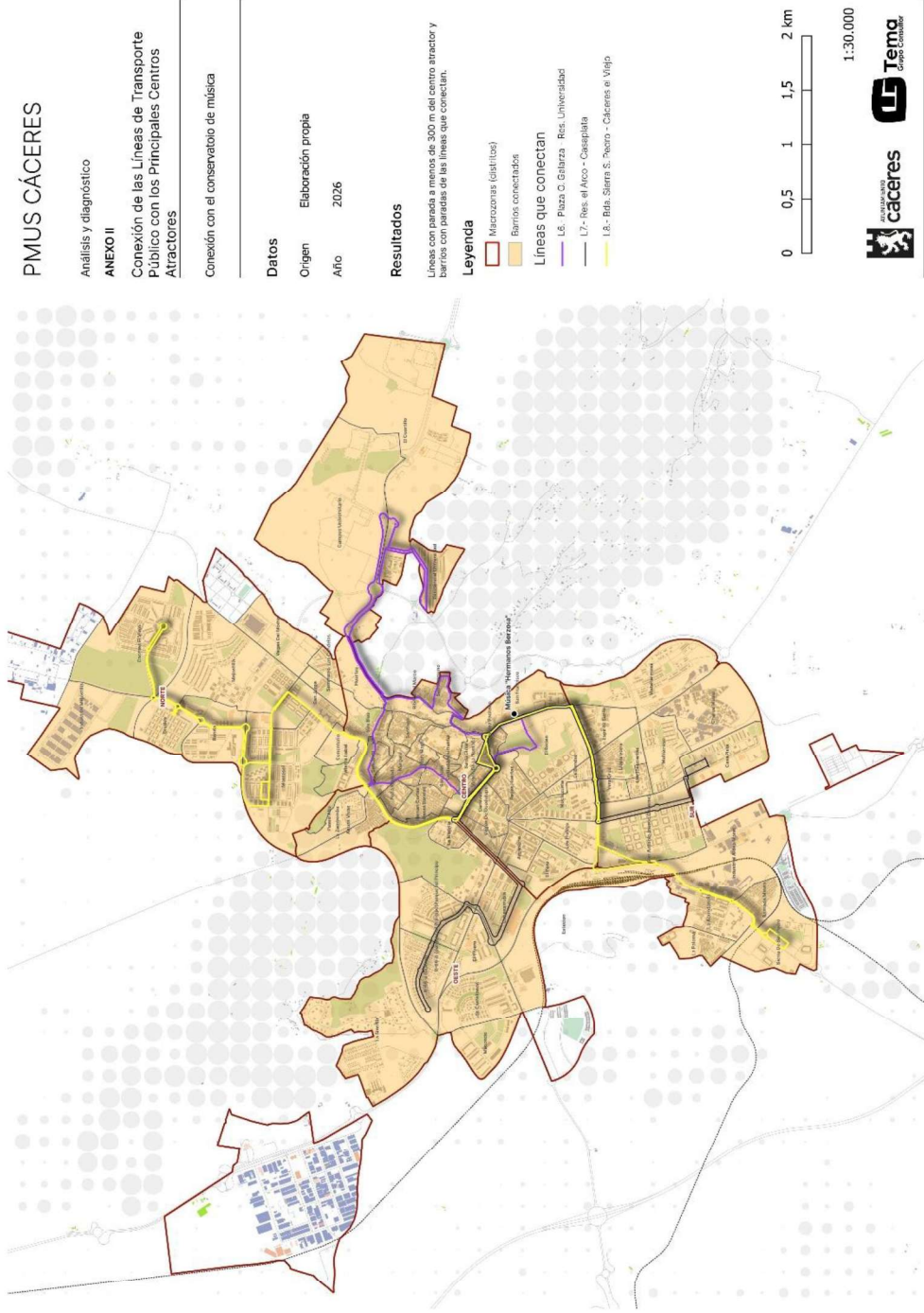
4. ANEXO 2

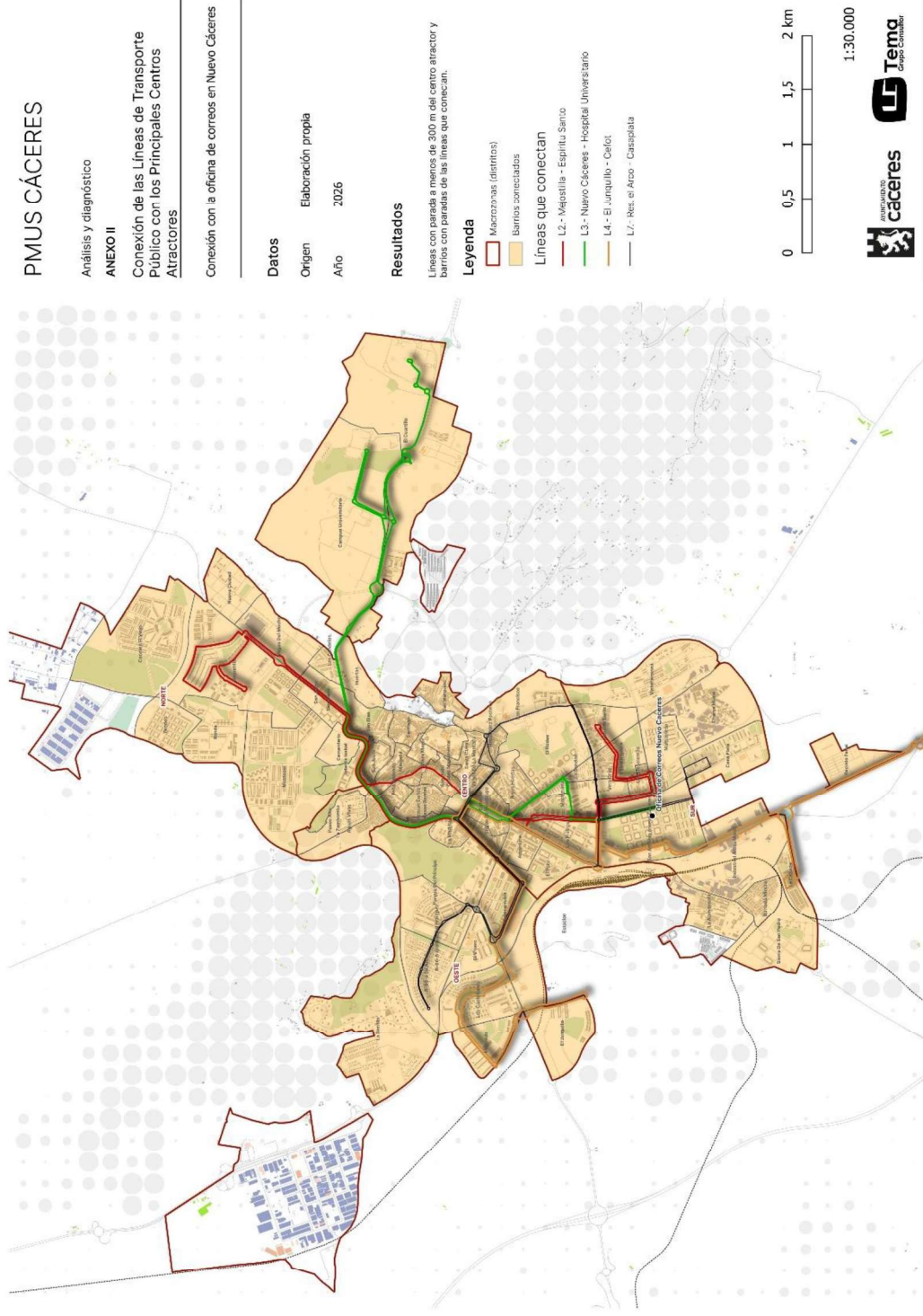


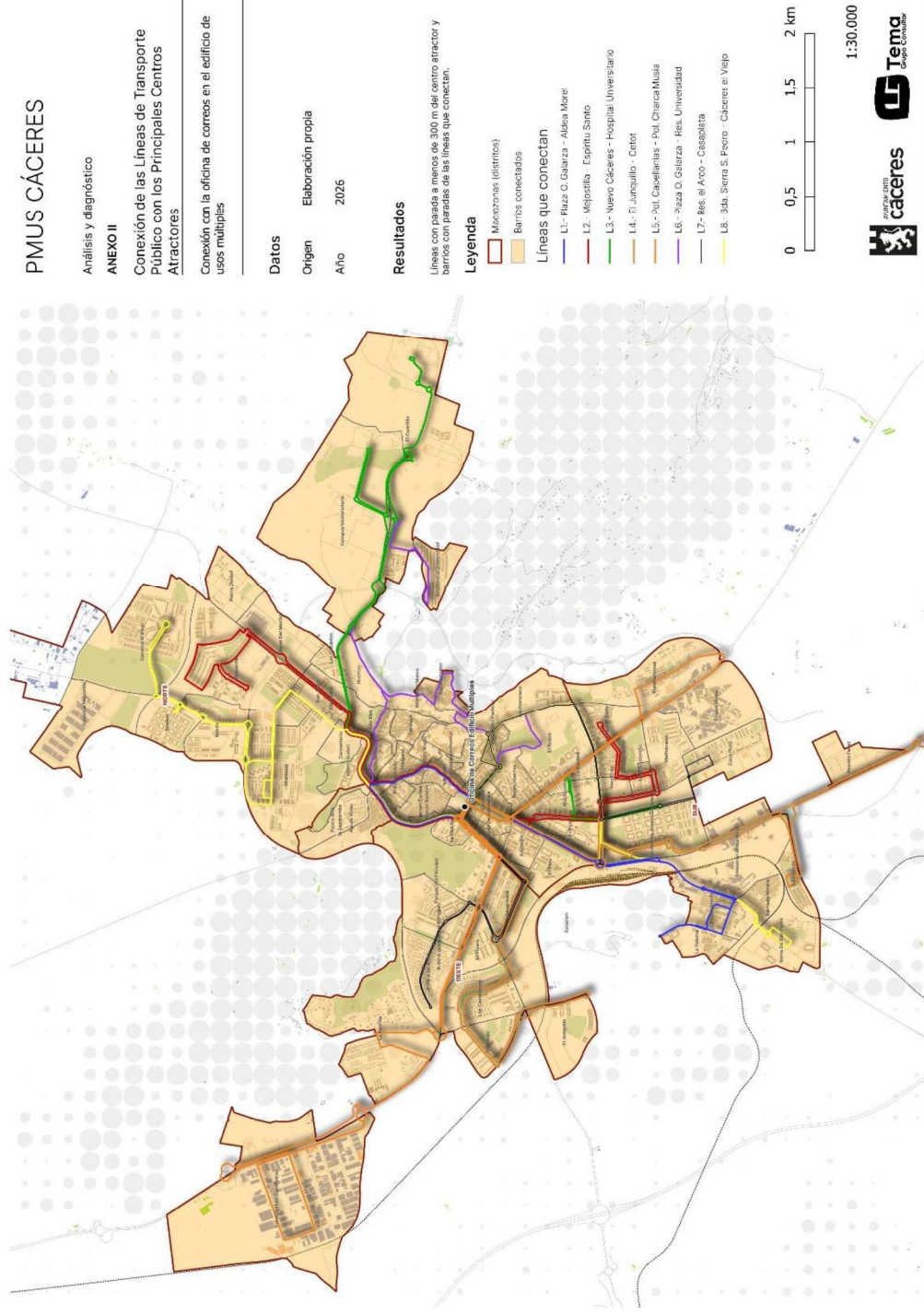


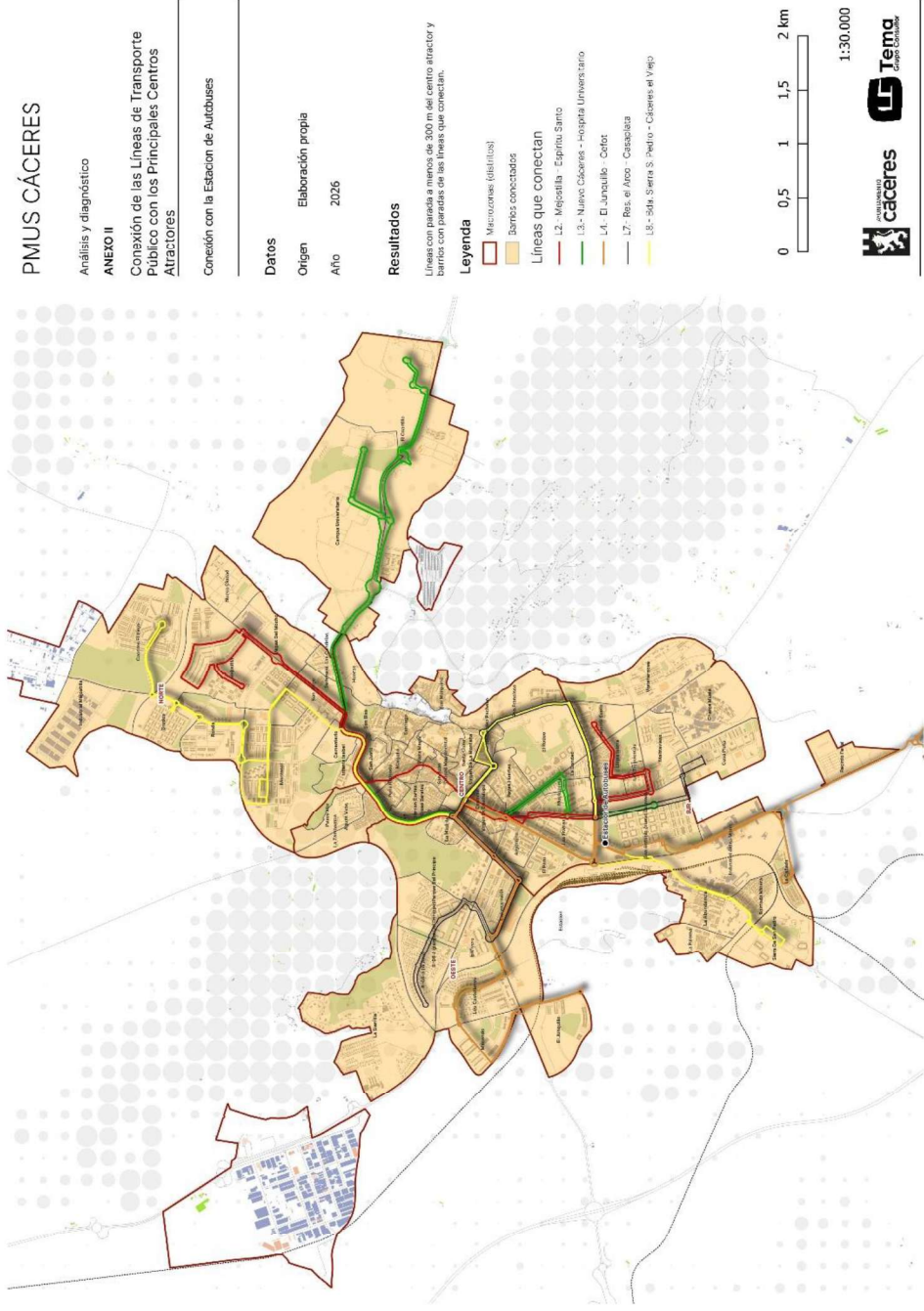


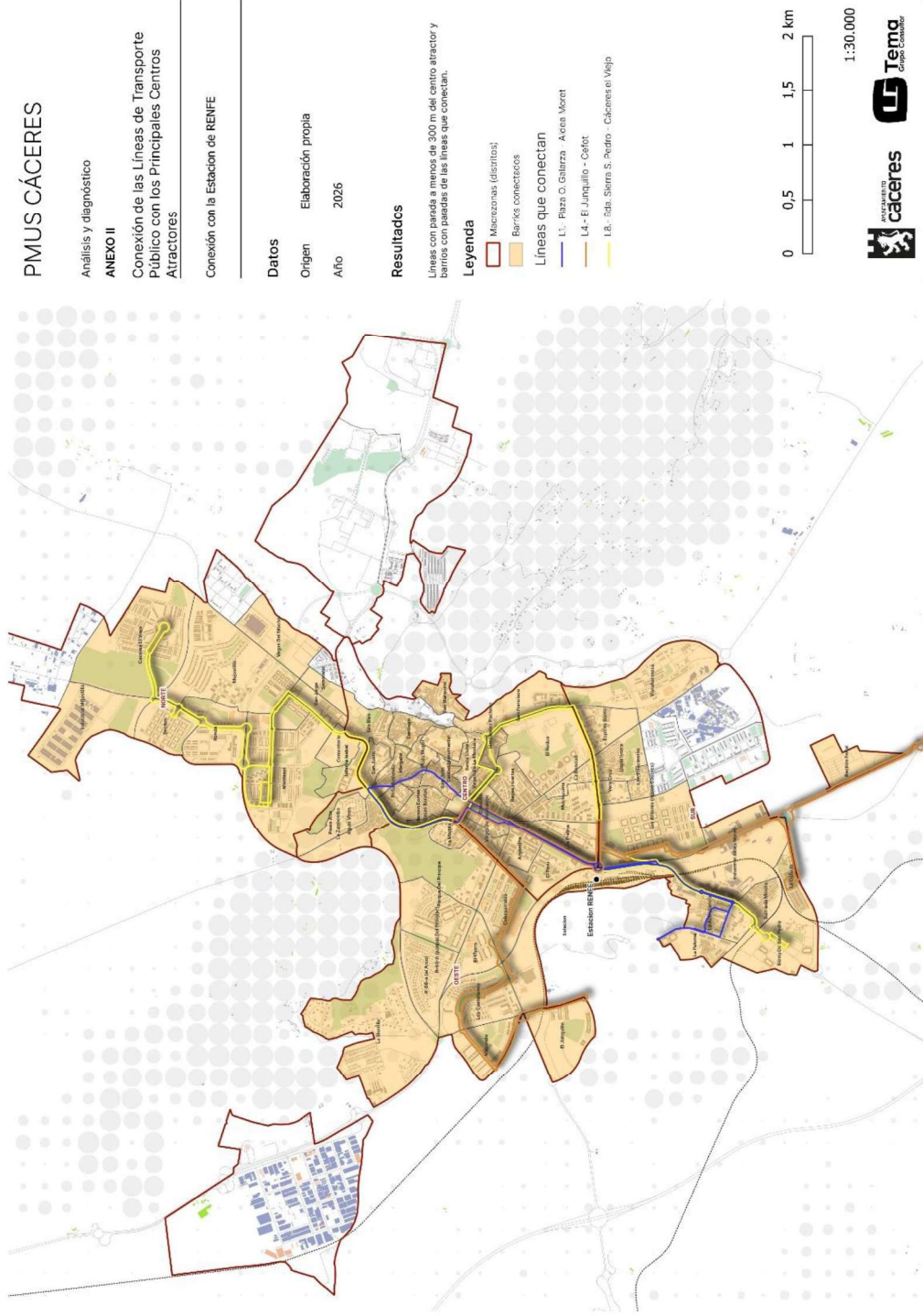












PMUS CÁCERES

Análisis y diagnóstico

ANEXO II

Conexión de las Líneas de Transporte Público con los Principales Centros Atractores

Conexión con el Estadio de Fútbol Príncipe Felipe

Datos

Origen Elaboración propia

Año 2026

Resultados

Líneas con parada a menos de 300 m del centro attractor y barrios con paradas de las líneas que conectan.

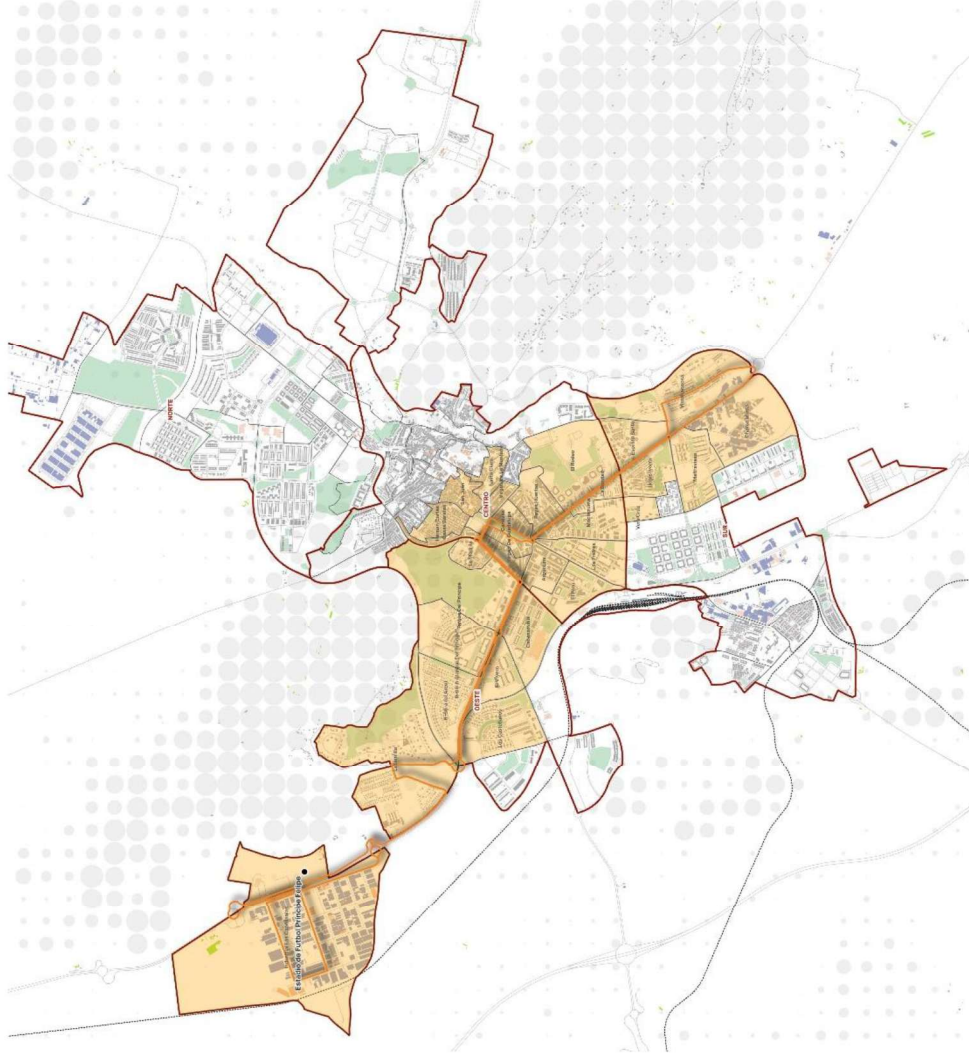
Leyenda

Macrozonas (distritos)

Barrios conectados

Líneas que conectan

U.S. - Pto. Coballanas - Pto. Charra - Muela



0 0,5 1 1,5 2 km

1:30.000



