



AYUNTAMIENTO
cáceres

SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR INTEGRAL DE MOVILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE AUTOBÚS URBANO DE LA CIUDAD DE CÁCERES

MODELIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
DOC. PRELIMINAR (APARTADOS 1 A 3)





AYUNTAMIENTO
cáceres

SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR INTEGRAL DE MOVILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE AUTOBÚS URBANO DE LA CIUDAD DE CÁCERES

Modelización del sistema de transporte
Doc. Preliminar (Apartados 1 a 3)

10 de marzo de 2025

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	2
2.	ANÁLISIS DE VARIABLES EXTERNAS.....	4
2.1.	POLÍTICAS EUROPEAS Y ESTATALES QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD	4
2.1.1.	<i>Políticas europeas.....</i>	4
2.1.2.	<i>Políticas estatales</i>	4
2.2.	PLANES Y PROGRAMAS SUPRAMUNICIPALES	5
2.2.1.	<i>Planes de la junta de Extremadura.....</i>	5
2.2.2.	<i>Planes de la diputación de Cáceres.....</i>	5
2.2.3.	<i>Planes de la ciudad de Cáceres.....</i>	6
2.3.	POLÍTICAS DE URBANISMO Y OTRAS ÁREAS SECTORIALES QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD	7
2.4.	OTRAS NORMATIVAS QUE AFECTAN A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	7
2.5.	NORMATIVA Y RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES	8
2.6.	PERCEPCIONES DE LOS USUARIOS SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE CÁCERES.....	9
2.7.	ANÁLISIS DE RIESGOS PARA LA SALUD Y SEGURIDAD	10
2.8.	ANÁLISIS DE RIESGOS DE SEGREGACIÓN SOCIAL.....	14
2.9.	ANÁLISIS TECNOLÓGICO DE LOS MEDIOS Y MODOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD POBLACIONAL	16
3.	CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y TERRITORIAL	19
3.1.	POBLACIÓN	19
3.2.	MOTORIZACIÓN.....	21
3.3.	EMPLEO.....	22
3.4.	USOS DEL SUELO	23
3.5.	INFRAESTRUCTURA VERDE.....	24
3.6.	EQUIPAMIENTOS Y CENTROS ATRACTORES	25
3.6.1.	<i>Equipamientos</i>	25
3.6.2.	<i>Centros atractores</i>	31
4.	EL SISTEMA DE TRANSPORTES	33
4.1.	INFRAESTRUCTURA VIARIA	33
4.1.1.	<i>Red viaria de acceso a la ciudad.....</i>	33

4.1.2.	Red viaria interior	37
4.2.	EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA REGIÓN.....	40
4.3.	EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....	41
4.4.	ÁREAS NO SERVIDAS POR TRANSPORTE PÚBLICO	44
5.	ANÁLISIS DE ZONAS DE FUTURA EXPANSIÓN DEMOGRÁFICA Y PROYECTOS EN VÍA DE DESARROLLO	46
5.1.	FUTURAS EXPANSIONES EN EL MUNICIPIO DE CÁCERES.....	46
5.2.	PROYECTOS DE CARRETERAS.....	47
5.3.	PROYECTOS FERROVIARIOS.....	49
6.	CONCLUSIONES	50

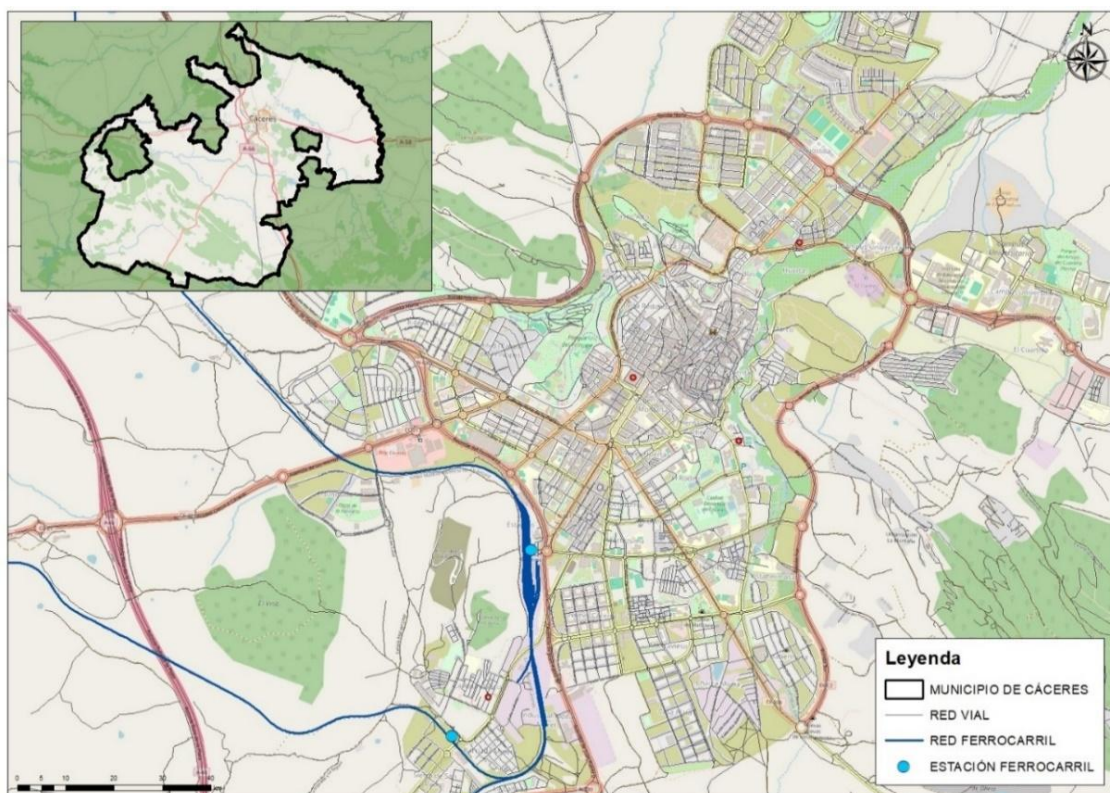
1. INTRODUCCIÓN

Actualmente se está prestando el servicio de transporte urbano en autobús con un contrato en fase de prórroga, por lo que el Ayuntamiento de Cáceres ha iniciado la licitación de una nueva concesión para la explotación de este servicio, que deberá cumplir los dos objetivos básicos siguientes:

- Optimizar la calidad y disponibilidad del servicio prestado.
- Impulsar al concesionario para que optimice también la gestión del sistema de transporte, aplicando las últimas innovaciones tecnológicas, con el fin de promover el máximo uso del transporte público por parte de la ciudadanía y fomentar la eficiencia en costes sin menoscabo de la consecución del objetivo de calidad y disponibilidad.

Como primera aproximación al ámbito de estudio, cabe mencionar que el municipio de Cáceres cuenta con 96.400 habitantes y tiene un diseño urbanístico de tipo disperso, con un casco urbano “central” y una serie de áreas de influencia, tanto urbanizaciones como zonas industriales o comerciales.

Imagen nº 1. Municipio de Cáceres



Fuente: Elaboración propia

Todo ello se traduce en una amplia dependencia del vehículo privado, también alimentada por la escasa o nula percepción de problemas en la circulación vial y la insuficiente regulación del aparcamiento junto con determinadas carencias del transporte urbano, incapaz de competir con los tiempos de viaje y la comodidad del viaje de puerta a puerta del vehículo privado.

En este contexto, el objeto de esta consultoría se centra en el análisis de viabilidad del nuevo sistema de transporte público urbano por autobús, el desarrollo del "proyecto técnico" y la definición del modelo técnico – jurídico – financiero y de gestión del servicio, todo ello acompañado por su correspondiente proceso de Participación Pública.

La primera fase del estudio, “Modelización del sistema de transporte”, se compone de los siguientes bloques, según establece el Pliego de Prescripciones Técnicas:

1. Análisis de variables externas.
2. Análisis de la situación actual.
3. Análisis de zonas de futura expansión demográfica y proyectos en vía de desarrollo.
4. Estudio sociodemográfico: zonas de generación/atracción de movilidad.
5. Estudio de la oferta de transporte.
6. Análisis de duplicidades.
7. Análisis de velocidades.
8. Estudio de demanda.
9. Transporte a la demanda y soluciones para núcleos diseminados.
10. Aparcamientos disuasorios.
11. Estudio de movilidad en las zonas semipeatonales.
12. Definición del sistema de indicadores.

El presente informe es un documento preliminar de la primera fase del estudio que incluye los tres apartados siguientes:

1. Análisis de variables externas.
2. Análisis de la situación actual.
3. Análisis de zonas de futura expansión demográfica y proyectos en vía de desarrollo.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES EXTERNAS

2.1. POLÍTICAS EUROPEAS Y ESTATALES QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD

Las políticas de movilidad que afectan a la movilidad urbana en Cáceres están influenciadas por un marco normativo que abarca varios niveles: europeo, nacional, regional y local. A continuación, se presenta un resumen de las principales políticas europeas y estatales que deberán tenerse en consideración en este estudio.

2.1.1. POLÍTICAS EUROPEAS

A. Pacto Verde Europeo (2019)

Estrategia integral establecida en 2019 para alcanzar la neutralidad climática en la UE, es decir, lograr un balance neto de cero emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2050.

La estrategia contempla medidas de todos los sectores económicos relativos, entre otros, a la energía, el transporte, la industria, la agricultura y las finanzas sostenibles.

El 14 de diciembre de 2021 se presentaron las nuevas propuestas en materia de transporte que tienen como objetivo una mayor eficiencia y una movilidad más sostenible fomentando una movilidad más limpia mediante la promoción de modos de transporte sostenibles, la electrificación del transporte y el desarrollo de infraestructuras para vehículos de bajas y cero emisiones.

B. Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (2020)

Es la hoja de ruta de la UE para transformar el sector de la movilidad en línea con los objetivos del Pacto Verde Europeo mencionados anteriormente.

Su meta principal es reducir un 90% las emisiones del transporte para 2050, fomentando una movilidad más eficiente, digitalizada y sostenible, para ello la estrategia cuenta con 82 iniciativas.

2.1.2. POLÍTICAS ESTATALES

A. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (2021)

Es la hoja de ruta que guiará las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años. Se desarrolla a través de 9 ejes estratégicos, que se componen de más de 40 líneas de actuación y se basa en la cooperación, coordinación e integración interadministrativa.

Cuenta con el apoyo de un instrumento normativo, la Ley de Movilidad Sostenible, y un instrumento presupuestario, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

B. Plan MOVES I (2019), MOVES II (2021) y MOVES III (2023)

Son una serie de planes de ayudas estatales que buscan incentivar la compra de vehículos de energías alternativas como eléctricos e híbridos enchufables y la instalación de infraestructura de recarga para ellos, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover una movilidad más sostenible.

C. Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad en España, garantizando que los servicios de transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como sus infraestructuras y material móvil, sean accesibles de forma progresiva y efectiva. Establece requisitos como la reserva de espacios y plazas, la adaptación de información y señalización, y la formación del personal para la atención adecuada de las personas con discapacidad, con el objetivo de asegurar su autonomía y seguridad en el uso del transporte, evitando discriminación y fomentando la igualdad de oportunidades en la movilidad.

2.2. PLANES Y PROGRAMAS SUPRAMUNICIPALES

2.2.1. PLANES DE LA JUNTA DE EXTREMADURA

A. Plan Extremeño de Movilidad Sostenible 2030 (2024)

Forma parte del conjunto de Estrategias y Planes que desde la Junta de Extremadura se están poniendo en marcha para el desarrollo sostenible y para asentar la población en la región. Tiene como principal objetivo garantizar a la ciudadanía una movilidad de calidad, segura, inclusiva, sostenible ambiental y económicamente y que conecte eficazmente las zonas rurales.

B. Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura

Establece un marco normativo de ámbito autonómico para garantizar que todas las personas puedan acceder y utilizar entornos, bienes y servicios con plena autonomía e igualdad, aplicable a espacios públicos urbanizados y naturales, edificación, transporte, comunicación, TIC y servicios al público.

2.2.2. PLANES DE LA DIPUTACIÓN DE CÁCERES

A. MOVECA. Plan de movilidad eléctrica (2020)

Dentro del objetivo específico de fomentar la movilidad urbana sostenible de la Diputación de Cáceres, se ha desarrollado el plan MOVECA, que busca impulsar el transporte urbano limpio y colectivo, así como la conexión urbana con el medio rural mediante modos de transporte sostenibles.

B. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ámbito Supramunicipal de la Red de Municipios Sostenibles de Cáceres (2021)

Es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad en los 22 municipios que lo integran y sus entornos, cuyo fin es alcanzar una mejora de la calidad de vida, una mayor cohesión social y desarrollo económico, mediante la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, la reducción del consumo energético y las emisiones contaminantes.

Los planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son promovidos desde la Comisión Europea para que las ciudades adopten estrategias en el ámbito del transporte urbano sostenible. Los objetivos de estos planes son la reducción de la congestión, la mejora de la calidad del aire y fomentar modos de transporte sostenibles.

C. Plan de Acción de la Agenda Urbana de la Provincia de Cáceres (2021)

La Diputación de Cáceres ha elaborado un documento estratégico que alinea proyectos, estrategias y políticas provinciales con los diez objetivos de la Agenda Urbana Española y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, donde se incluye la movilidad urbana. Este plan busca definir y enfocarse en un desarrollo integral y sostenible en la provincia de Cáceres.

2.2.3. PLANES DE LA CIUDAD DE CÁCERES

A. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS 2014)

Estrategia impulsada por el Ayuntamiento de Cáceres para transformar la ciudad en un modelo más sostenible, accesible y seguro en términos de movilidad. Este plan se incluye en los esfuerzos por cumplir con las directrices europeas y nacionales de sostenibilidad urbana.

El plan de movilidad de la ciudad de Cáceres cuenta con un diagnóstico de la situación y unas propuestas para la mejorar de la movilidad urbana de la ciudad.

B. Ordenanza reguladora de la Accesibilidad Universal en el Municipio de Cáceres (2013)

Establece normas para garantizar el uso no discriminatorio, seguro e independiente de los espacios públicos urbanizados, edificaciones, modos de transporte, tecnologías, productos y servicios de información y comunicación gestionados por el Ayuntamiento local.

2.3. POLÍTICAS DE URBANISMO Y OTRAS ÁREAS SECTORIALES QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD

A. Agenda Urbana Española (2019)

Es la hoja de ruta que marca la estrategia y las acciones que llevar a cabo hasta 2030, para hacer de los pueblos y ciudades ámbitos de convivencia amables, acogedores, saludables y concienciados.

Es un documento estratégico sin carácter normativo que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea, incluye medidas que se contemplan en el ámbito de regeneración de barrios, fomento de la movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos.

B. Ley de Cambio Climático y Transición Energética (2021)

Obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares a adoptar Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que incluyan, entre otros aspectos, Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) antes de 2023.

2.4. OTRAS NORMATIVAS QUE AFECTAN A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

A. Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (1987)

La Ley regula la organización y el desarrollo del transporte en España, tanto para carretera como ferroviario y fluvial.

Establece la forma en que los transportes públicos deben operar, con el objetivo de garantizar la accesibilidad, la calidad del servicio y la seguridad, ofreciendo un marco legal básico para la autorización, concesión y prestación del servicio.

B. Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003)

Regula la circulación de vehículos y las condiciones de acceso a determinadas áreas, estableciendo las normas para la movilidad en las ciudades, el uso de los espacios públicos y las condiciones de tráfico.

C. Ley del Suelo (Ley 8/2007)

Ley que regula la planificación y el uso del suelo en España. Interviene en la distribución del espacio urbano y las infraestructuras del transporte. Afecta a los accesos a los transportes públicos, zonas de aparcamiento y vías urbanas.

D. Ley 5/2009, de 25 de noviembre

La Ley adopta medidas en materia de transporte público regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera. Ante la crisis sanitaria provocada por la COVID-19 se aprobó el **Decreto-ley 4/2021, de 4 de junio**, por el que se adoptaron medidas urgentes

para establecer el régimen de transporte a la demanda y garantizar el equilibrio económico de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera.

E. Plan General Municipal (2023)

El plan abarca el término municipal en su totalidad y regula las actuaciones de planeamiento, urbanización, edificación y usos del suelo dentro de él. El Plan General de Cáceres fue aprobado definitivamente por resolución del consejero de Fomento de 15 de febrero de 2010. La última actualización data de diciembre del 2023.

F. Reglamento del Transporte Colectivo Urbano de Viajeros en Autobús en la ciudad de Cáceres

Este reglamento, publicado en el B. O. de Cáceres el 11 de julio de 2011, establece el marco normativo del transporte urbano en la ciudad. Está organizado en 7 títulos, 2 disposiciones adicionales y una disposición final, cuyos contenidos son los siguientes:

Título I. Disposiciones generales.

Título II. Establecimiento, modificación y supresión de los servicios.

Título III. Régimen tarifario.

Título IV. De la prestación del servicio.

Título V. Atribuciones y obligaciones del prestador del servicio público.

Título VI. Derechos y obligaciones de los usuarios.

Título VII. Infracciones y sanciones.

Disposición Adicional Primera, sobre la correcta coordinación de este Reglamento y la ordenación del tráfico y la circulación.

Disposición Adicional Segunda, sobre la señalización de las paradas y las actuaciones correspondientes para que la zona reservada a los autobuses se mantenga libre.

Disposición Final. Establece que la fecha de entrada en vigor del Reglamento es el día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de la provincia de Cáceres.

2.5. NORMATIVA Y RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES

A. Red Natura 2000

Cáceres está rodeada por una zona denominada Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes que está incluida desde 1989 en esta red de espacios protegidos por la Unión Europea. Estas áreas se encuentran bajo la figura de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), que brinda la zona de especial protección frente a otras áreas.

En dichas áreas que poseen la figura de ZEPA, se prohíben actividades que puedan deteriorar el hábitat o alterar las condiciones necesarias para la supervivencia de las

especies protegidas. Además, se limitan o regulan actividades agrícolas, forestales, industriales y turísticas que puedan afectar negativamente a las aves o su entorno.

Además, en 1998 la zona se incluyó dentro de la **Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura** con la figura de Zona especial de conservación. Dicha denominación brinda al área una mayor protección.

B. Directiva 2008/50/CE sobre la Calidad del Aire

Dicha directiva de la Unión Europea establece límites sobre las concentraciones de contaminantes en el aire. Estos límites se deben tomar en consideración durante la planificación de la movilidad.

2.6. PERCEPCIONES DE LOS USUARIOS SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE CÁCERES

Los usuarios del transporte público colectivo urbano de Cáceres se sienten satisfechos con el servicio proporcionado. Según una encuesta realizada en 2021 por una empresa externa especializada y los datos ofrecidos por el concesionario actual, los usuarios le otorgaron una nota global de 8,25 puntos sobre 10 al servicio.

Se observa, además, una mejora progresiva respecto al resultado de años anteriores, cuya valoración global fue de 7,96 sobre 10 en 2019. Asimismo, su grado de contento se refleja también en que el 92% de las personas aseguran que seguirán utilizando el transporte público en los próximos años.

Y en efecto, los datos de demanda evidencian también esta percepción, observándose un importante crecimiento de usuarios, con más de 6,1 millones de viajes realizados en 2024, cifra que ha superado los registros históricos previos hasta el punto de que, según los datos facilitados por el Ayuntamiento, hay que remontarse a 2004 para encontrar un número similar.

Por líneas, cabe mencionar que la línea 8, que conecta Sierra de San Pedro y Cáceres el Viejo, fue la más utilizada con 1,3 millones de viajes, seguida por la línea 2, de Mejostilla al Espíritu Santo, con algo más de un millón de viajeros.

Desde 2016, el número de pasajeros ha crecido cada año, con la excepción de 2020 debido a las restricciones de movilidad que se establecieron por la pandemia por COVID, lo que causó una significativa reducción de viajeros en todos los modos y ámbitos. Sin embargo, esta reducción de usuarios ha ido recuperándose progresivamente y el autobús sigue consolidándose como la opción más cómoda, ágil y económica para desplazarse por la ciudad de Cáceres.

Los usuarios destacan que la mejora del servicio digital, debido a la implantación de una aplicación que permite conocer en tiempo real las horas de llegada de los autobuses a las paradas, es una de las razones por las que se ha incrementado el uso del transporte público.

Otro factor determinante en el aumento de viajeros ha sido la reducción del 50% en el abono mensual y el bonobús, así como la gratuidad del servicio para menores de 16 años.

2.7. ANÁLISIS DE RIESGOS PARA LA SALUD Y SEGURIDAD

Durante la prestación del servicio de transporte en autobús urbano pueden manifestarse riesgos que pueden afectar a la salud y seguridad, tanto de los usuarios como de los trabajadores. En este apartado se analizan algunos de los más frecuentes para la salud y la seguridad, como factores sobre los que se debe prestar la debida atención, lo que no significa que se estén produciendo actualmente en el transporte urbano de Cáceres.

Por otra parte, la Dirección General de Transportes ha publicado en su página web las *Normas básicas a la hora de viajar en autobús*¹ (actualizado en noviembre de 2022) donde se indican las responsabilidades y obligaciones del usuario de transporte público, con objeto de evitar riesgos relacionados con la seguridad e incentivar las buenas prácticas cuando se hace uso del servicio, tanto en los viajes urbanos como en los viajes de largo recorrido. En relación con los autobuses urbanos, la publicación trata sobre las normas que seguir en diferentes momentos del viaje:

- Durante la espera: siempre en la parada y sin salir a la calzada para evitar el riesgo de atropellamientos;
- Durante la subida y bajada del autobús, que debe realizarse cuando el vehículo esté completamente parado, tranquilamente y sin empujar a los demás viajeros para evitar el riesgo de incidentes y con cuidado al bajar los escalones del autobús.
Si una vez fuera del autobús fuese necesario cruzar la calzada, no se cruzará por delante ni por detrás del autobús y se deberá esperar a que se haya marchado.
- Durante el trayecto, si no existen asientos libres se deberá ir bien agarrados a las barras o respaldos de los asientos para evitar caídas por algún frenazo o cambio de dirección brusco; y sin apoyarse en las puertas durante la marcha para evitar el riesgo de caídas por accidente éstas se abren.

Además, también informa del procedimiento que seguir y el comportamiento de los usuarios en caso de necesitar evacuar el vehículo o de una emergencia médica dentro el autobús. Por otra parte, los trabajadores deben hacer un uso responsable del vehículo y también tienen que cumplir con las normas de seguridad vial y conducción de la DGT, además de las establecidas por la empresa concesionaria y por la administración competente.

¹ <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-autobus/>

En relación con el análisis de la siniestralidad en el ámbito, se cuenta con el *Mapa del Trafico (2022)* elaborado por la Dirección General de Carreteras, donde mediante un mapa interactivo se representan los índices de accidentalidad de toda la red general de carreteras. Estos índices se obtienen a partir del número de accidentes con víctimas, muertos y heridos de los cinco últimos años en el punto kilométrico donde se ubica la estación de aforos y en el tramo al que pertenece, y de la media en dicho periodo temporal de los citados indicadores (ACV, M y H).

El cálculo del Índice de peligrosidad (IP) y el índice de Mortalidad (IM) del tramo se realiza según la siguiente formulación:

$$IP = \frac{ACV \times 10^8}{longitud \times IMD \times 365}$$

$$IM = \frac{M \times 10^8}{longitud \times IMD \times 365}$$

donde:

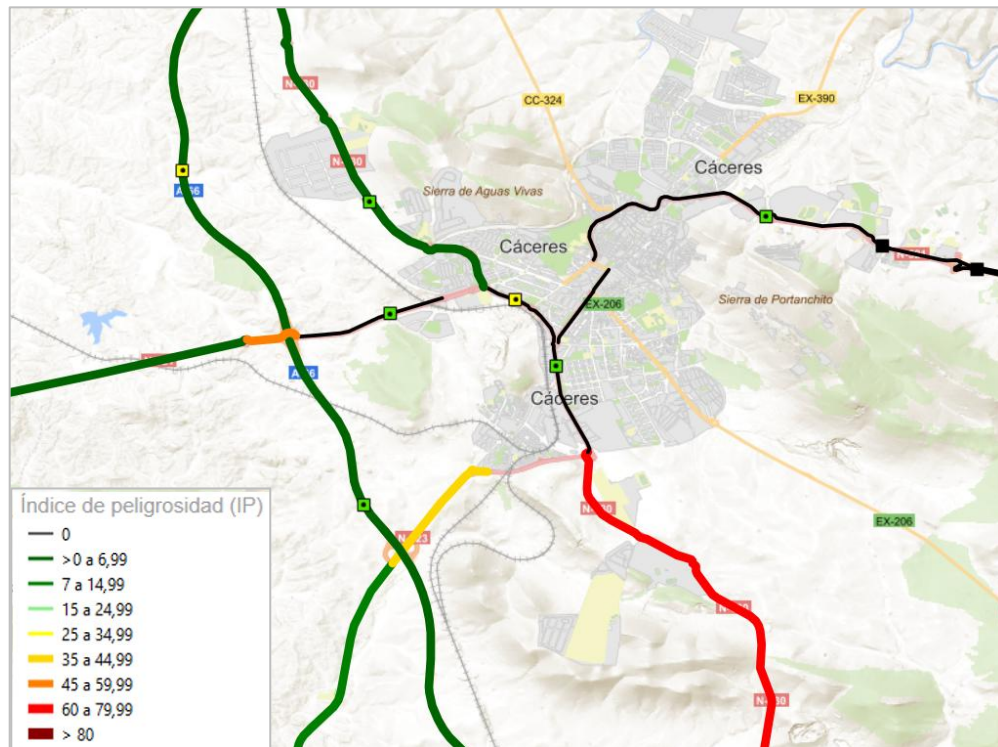
ACV: número total de accidentes con víctimas en el tramo.

M: número total de muertos en el tramo.

IMD: Intensidad Media Diaria

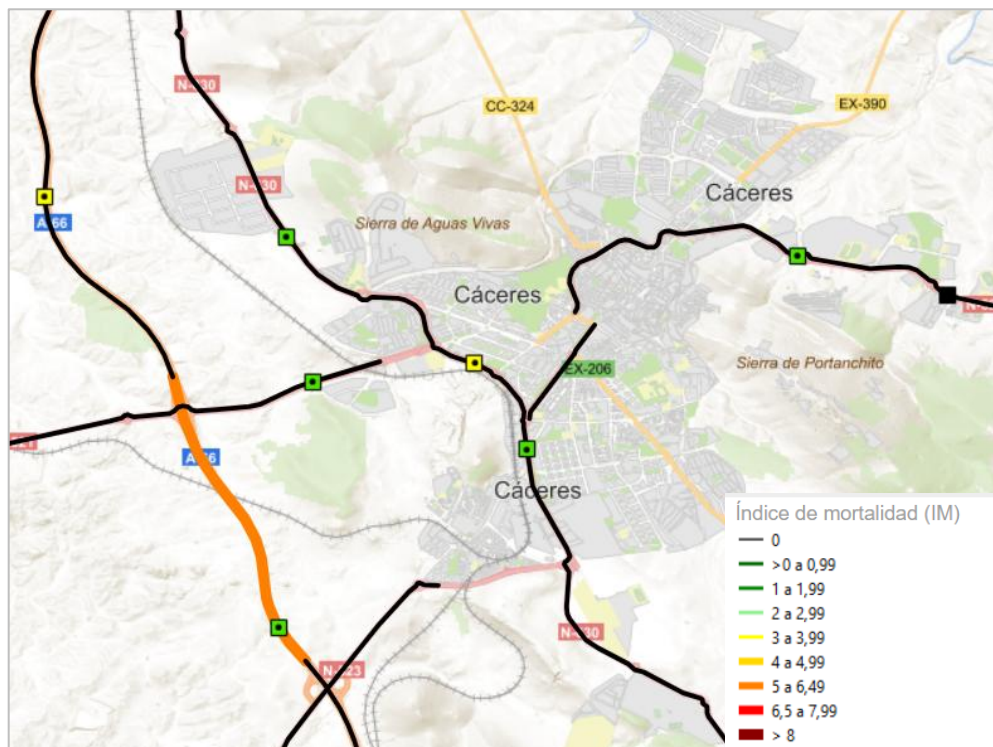
En esta publicación se observa que el acceso por el sur al municipio de Cáceres por la carretera N-630 desde Valdesalor presenta un alto índice de peligrosidad, con un valor de 60 a 79,99 y un índice algo menor en la carretera N-521, con 35 a 44,99. Sin embargo, el valor del índice de mortalidad es de cero en todos los accesos a la ciudad.

Imagen nº 2. Índice de peligrosidad (IP) en el entorno de Cáceres



Fuente: <https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/>

Imagen nº 3. Índice de mortalidad (IM) en el entorno de Cáceres



Fuente: <https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/>

La DGT también dispone información a nivel municipal. Los datos correspondientes al año 2023 muestran que en Cáceres se produjeron 126 siniestros con víctimas con la siguiente distribución por modos de transporte y resultados para las personas implicadas.

Tabla nº 1. Datos de siniestralidad en Cáceres (2023)

Modo	Fallecidos	Heridos Graves	Heridos Leves	Total
Bicicletas	0	1	4	5
Ciclomotores	0	0	4	4
Motocicletas	2	2	37	41
Turismos	0	0	67	67
Furgonetas	0	0	8	8
Camiones	0	0	0	0
Autobús	0	0	0	0
Otros	0	0	4	4
Peatones	0	4	25	29
Total	2	7	149	158

Fuente: DGT. Elaboración: TRN Táryet

Como se puede apreciar, en su gran mayoría los afectados fueron heridos levemente, con el 94% del total de víctimas, que ascendieron a 158 personas.

Otro aspecto destacable es que el mayor número de víctimas se produjo en siniestros con turismos y con motocicletas, seguidos de los peatones. Sin embargo, si estas cifras se ponen en valores relativos considerando el parque de vehículos de Cáceres para el mismo año se observa que:

- Con 7.902 ciclomotores y motocicletas y 45 víctimas, se obtienen 5,69 víctimas por cada 1.000 vehículos de estos tipos, posicionándose como el modo con mayor riesgo y más graves, puesto que es el único en el que se han contabilizado fallecidos.
- Con 914 vehículos clasificados como “otros” y 4 víctimas, se obtienen 4,38 víctimas por cada 1.000 vehículos de este tipo, ocupando el segundo lugar.
- Con 4.745 furgonetas y 8 víctimas, se obtiene 1,69 víctimas por cada 1.000 vehículos, posicionándose a continuación.
- Con 53.418 turismos y 67 víctimas, se obtiene 1,25 víctimas por cada 1.000 vehículos, siendo así los turismos el modo con menor riesgo de siniestros.

En el caso de los peatones, puede considerarse la población como referencia, que ascendía a 96.215 en 2023, por lo que las 29 víctimas representan 0,30 víctimas por residente.

Por último, es preciso destacar que **no se contabilizó ninguna víctima en autobuses ni camiones**.

Puede concluirse que en la ciudad de Cáceres no se observan índices de peligrosidad vial y se encuentra muy próximo al objetivo de siniestralidad cero.

Los **riesgos que considerar en el transporte en autobús** son los siguientes:

A. Riesgos para la salud

Los siguientes riesgos se encuentran relacionados con falta de limpieza y desinfección adecuada de los autobuses y paradas, que generan riesgo de enfermedades para los usuarios y trabajadores:

- Ventilación inadecuada dentro de autobuses generando riesgo de propagación de virus respiratorios (COVID-19, gripe, etc.).
- Presencia de agentes alérgenos, como el polvo o moho en los vehículos, que pueden afectar a personas alérgicas o asmáticas.

B. Riesgos para la seguridad física

Este bloque recoge los riesgos relacionados con la prestación del servicio:

- Frenadas bruscas, movimientos repentinos o colisiones durante el servicio, con riesgo de caídas y lesiones especialmente para usuarios que van de pie en el autobús.
- Desniveles o superficies resbaladizas en las entradas o salidas de los autobuses, con riesgo de accidentes al subir o bajar del autobús.
- Paradas mal diseñadas que cuentan con señalización insuficiente, poca iluminación o aceras inadecuadas que pueden causar caídas o atropellos.
- Sobrecarga de pasajeros dentro del autobús que genera riesgos de empujones, caídas o lesiones por exceso de ocupación.

2.8. ANÁLISIS DE RIESGOS DE SEGREGACIÓN SOCIAL

El transporte público urbano es esencial para la movilidad y la integración social en las ciudades. Sin embargo, desigualdades en la cobertura, la accesibilidad y la seguridad pueden generar riesgos de segregación social, que afectan especialmente a colectivos vulnerables y residentes en zonas periféricas.

En este análisis se identifican dichos riesgos en el servicio de autobuses urbanos y las diferentes medidas para mitigarlos.

A. Riesgo de cobertura desigual por barrios

La cobertura desigual del transporte público por barrios es uno de los riesgos que puede contribuir a la segregación social, que se expresa especialmente en la diferencia de frecuencias y disponibilidad de rutas que conecten el centro de la ciudad con barrios periféricos. En concreto, en estos barrios, en general habitados por colectivos con menos recursos económicos o poblaciones vulnerables, la red de transporte público suele tener menos paradas, menor frecuencia de paso y tiempos de espera más largos.

La reducida cobertura de estos barrios se traduce en una duración del viaje superior a la media, requiriendo con frecuencia la necesidad de realizar transbordos para llegar al destino final. Por ello, una correcta reordenación deberá considerar el análisis de cobertura espacial y la calidad de la oferta de transporte para reducir las desigualdades detectadas.

B. Riesgo de inaccesibilidad económica

La accesibilidad económica también es de gran interés en el análisis de los riesgos de segregación social en el transporte público. En efecto, un elevado precio de los billetes genera dificultades para acceder al servicio de transporte, especialmente para la población vulnerable. Por ello, es necesario tener en cuenta esta población a la hora de fijar el precio del transporte y aplicar diferentes medidas de reducción de precios para ciertos colectivos, como descuentos para jóvenes, personas jubiladas o desempleados, entre otros.

Estos últimos años, el transporte público ha experimentado una reducción en el precio del viaje, gracias a las ayudas por parte de las distintas administraciones, llegando a tener hasta un 75% de descuento en algunos servicios e incluso, la gratuidad para algunos colectivos, como los menores de 16 años residentes en el municipio de Cáceres. Posiblemente, se encuentre relacionado con los importantes incrementos de demanda observados, lo que se encuentra en consonancia con las medidas de promoción de la sostenibilidad que se han marcado como objetivo en la gestión de las ciudades desde hace algunos años.

C. Riesgo de inaccesibilidad física

La falta de autobuses adaptados para personas con movilidad reducida puede causar que este colectivo se vea obligado a utilizar servicios de taxi o vehículo privado adaptado, que no siempre está a su alcance. Es, por tanto, necesario que los autobuses dispongan de rampas de acceso y zonas preferentes en su interior para asegurar el acceso de este colectivo al transporte público.

Cabe mencionar que se dispone de normativa que favorece la accesibilidad a las personas con movilidad reducida:

- **Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social (2013).** La ley regula la accesibilidad universal a todos los medios de transporte y las infraestructuras urbanas, garantizando que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse de manera segura y sin barreras.
- **Reglamento Europeo de Accesibilidad de los Transportes (2017).** Establece normas mínimas para la accesibilidad de los medios de transporte, incluyendo la adaptación de estaciones de tren, paradas de autobuses y vehículos de transporte público.

Por otra parte, deben tenerse también en consideración las discapacidades sensoriales e intelectuales incorporando las ayudas necesarias para favorecer el uso de los modos públicos por estas personas.

D. Riesgo por percepción de inseguridad

La percepción de inseguridad en el transporte público es otro factor que puede contribuir a la segregación social, que puede manifestarse como inseguridad en las paradas de autobús, incidentes dentro del autobús, inseguridad vial o alguna de ellas en determinadas horas del día.

La percepción de inseguridad puede generar una exclusión implícita, donde ciertos grupos sociales evitan el transporte público por miedo, limitando sus posibilidades de movilidad. Para mitigar este riesgo, es esencial implementar medidas como revisar la localización de las paradas y sus accesos para evitar situaciones de peligro, mejorar la iluminación y la vigilancia en paradas estratégicas, incorporar medidas de vigilancia a bordo de los autobuses, entre otras.

Asimismo, considerando la perspectiva de género por la que se tiene en cuenta la mayor vulnerabilidad de las mujeres en determinados entornos u horarios, se pueden implementar paradas a demanda en los servicios nocturnos, con el fin de reducir el trayecto a pie hasta el destino final de las viajeras.

2.9. ANÁLISIS TECNOLÓGICO DE LOS MEDIOS Y MODOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD POBLACIONAL

El análisis tecnológico de los medios y modos de gestión de la movilidad poblacional **en términos de distribución de desplazamientos** tiene por objeto entender cómo se distribuyen los viajes de las personas a lo largo del tiempo y el espacio, es decir, qué rutas toman, en qué momentos del día se desplazan más, y qué factores influyen en sus decisiones de transporte. Este análisis puede ayudar a identificar patrones de movilidad, optimizar el uso de recursos de transporte y mejorar la planificación urbana para hacer las ciudades más accesibles y sostenibles.

En este sentido, el aforo y la encuesta a bordo de los autobuses aportará esta información de manera detallada. Sin embargo, esta caracterización inicial de la movilidad se ha realizado a partir de los avances tecnológicos disponibles en la actualidad para este tipo de análisis. En concreto, se ha utilizado información procedente del **Estudio de Open Data de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS)** que elaboran a partir de datos anonimizados de telefonía móvil.

Este estudio recoge información detallada día a día (e incluso por período horario) de los viajes realizados en España, con una desagregación espacial de distritos, municipios o agregación de municipios en las localidades de menor entidad. Esta información está disponible desde febrero 2020 y constituye la fuente utilizada para obtener la matriz global de movilidad, incluyendo la movilidad más local, aunque carece de desagregación por reparto modal.

A. Viajes internos

En este caso, se han analizado los viajes en día medio laborable, sábado y domingo con **origen y destino el municipio de Cáceres**, eliminándose los viajes de menos de 2 kilómetros, que, en su gran mayoría, deberían ser viajes no motorizados.

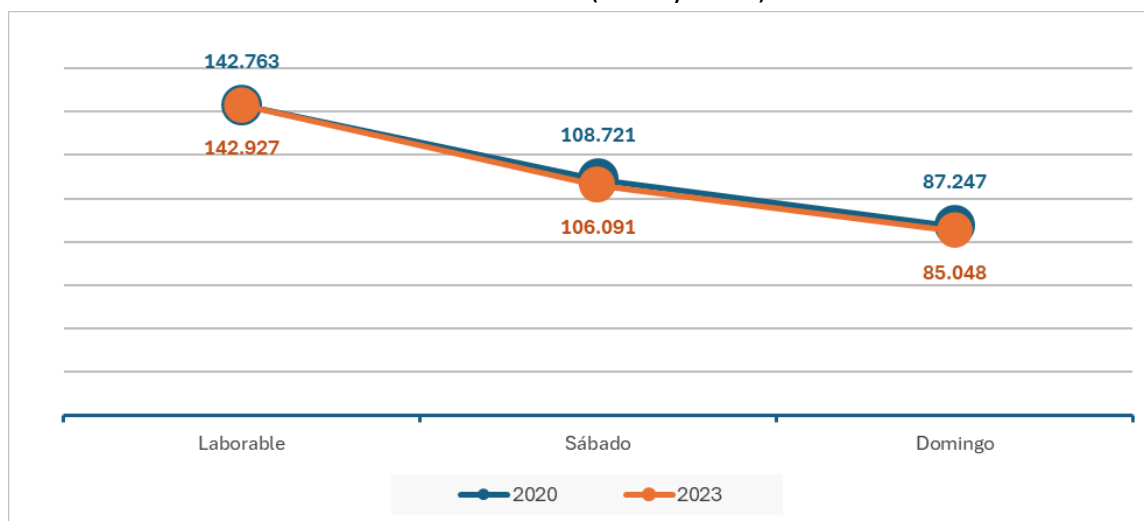
Tabla nº 2. Viajes de más de 2 km con origen y destino en el municipio de Cáceres (2020 y 2023)

Año	Laborable	Sábado	Domingo
2020	142.763	108.721	87.247
2023	142.927	106.091	85.048

Fuente: MITRAMS. Estudio Open Data. Elaboración: TRN Táryet

En primer lugar, se observa que en 2023 ya se recuperaron los niveles de movilidad prepandemia, con casi 143.000 viajes en día laborable en el municipio de Cáceres, tanto en 2020² como en 2023, lo que representa 1,5 viajes en modos motorizados por persona. En sábados y festivos, los viajes descienden en el entorno del 25% y 40% respectivamente, en relación con el día laborable.

Gráfico nº 1. Viajes de más de 2 km con origen y destino en el municipio de Cáceres (2020 y 2023)



Fuente: MITRAMS. Estudio Open Data. Elaboración: TRN Táryet

² Los datos corresponden a febrero de 2020, por lo que representan la movilidad habitual sin afecciones de la pandemia por COVID.

B. Viajes con origen o destino fuera del municipio

En día laborable de 2023 se realizaron 328.000 viajes frente a los 386.000 de 2020, lo que representa un descenso del 18%. Sin embargo, hay que considerar que en la semana de referencia de 2020, del domingo 23 de febrero al sábado 29 de febrero, hubo dos días de festivos escolares, lo que puede explicar el mayor número de viajes realizados. En ambos casos, más del 93% de las relaciones se realizan con el resto de la provincia.

Tabla nº 3. Viajes con origen o destino en el municipio de Cáceres (2020 y 2023)

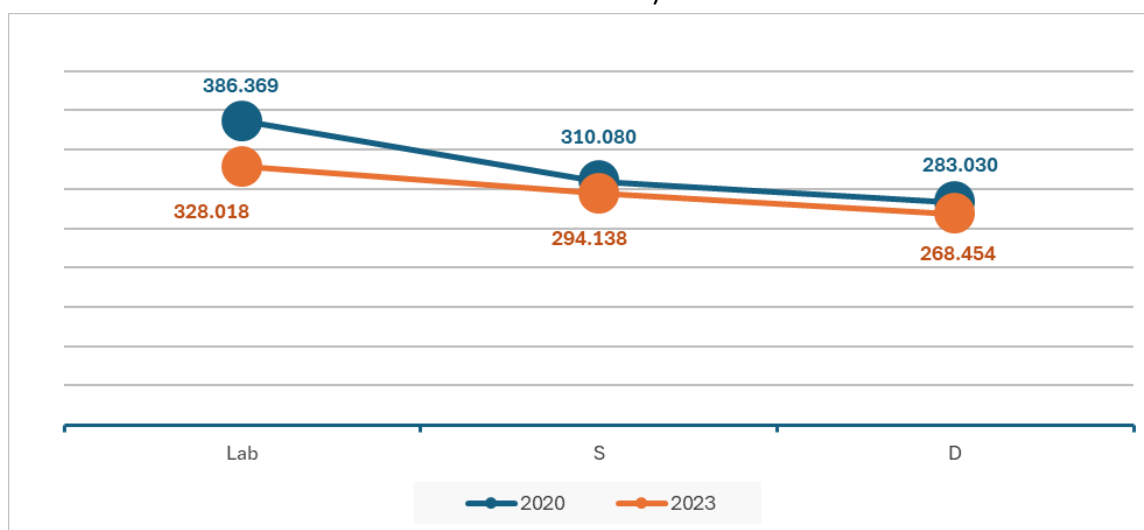
Relación origen-destino (ambos sentidos)	2023			2020		
	Laborable	Sábado	Domingo	Laborable	Sábado	Domingo
Cáceres-resto provincia	305.851	269.410	247.042	363.389	290.263	266.488
Cáceres-resto Extremadura	22.168	24.727	21.411	22.980	19.817	16.542
Total	328.018	294.138	268.454	386.369	310.080	283.030

Fuente: MITRAMS. Estudio Open Data. Elaboración: TRN Táryet

En sábado y domingo, la movilidad es similar entre 2020 y 2023, con una diferencia de solo el 5%.

Por otra parte, se observa que en 2023 la diferencia entre el sábado y el domingo con respecto al día laborable es menor que en 2020. En los sábados y festivos de 2023, los viajes descienden en el 10% y 18% respectivamente, en relación con el día laborable, mientras que en 2020, la diferencia es del 20% y 27% con respecto al día laborable. Como se ha comentado, la movilidad del día laborable en 2020 estuvo afectada por dos días festivos.

Gráfico nº 2. Viajes con origen o destino en el municipio de Cáceres (2020 y 2023)



Fuente: MITRAMS. Estudio Open Data. Elaboración: TRN Táryet

3. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y TERRITORIAL

En este apartado se presenta un análisis de la situación actual del ámbito de estudio desde el punto de vista socioeconómico, evaluando las principales variables relacionadas con la movilidad, como la población, la motorización y la actividad económica. Además, se han analizado los usos del suelo y se han identificado los equipamientos más destacables del municipio como los principales polos de atracción de viajes en Cáceres.

3.1. POBLACIÓN

El municipio de Cáceres contaba en 2024 con 96.441 residentes, según información publicada por el INE, lo que representa un 24,8% de la población de la provincia, que asciende a 387 820 habitantes.

Por otra parte, en la ciudad de Cáceres se observa una gran estabilidad poblacional, sin apenas variaciones en la última década.

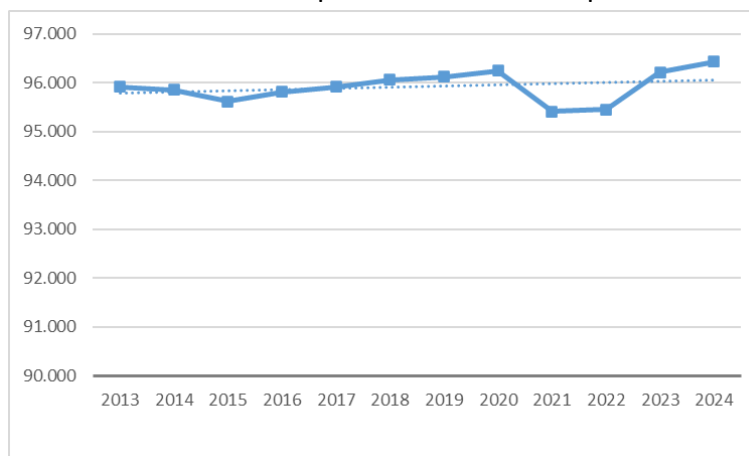
No obstante, hay que considerar también un número considerable de población flotante no censada en el municipio procedente en su mayor parte del alumnado universitario en el Campus de Cáceres. Se estima que puede haber alrededor de 10.300 alumnos matriculados y personal laboral que reside en los municipios del entorno, según datos del Observatorio de Indicadores de la Universidad de Extremadura.

Tabla nº 4. Evolución de la población del municipio de Cáceres (2013-2024)

Año	Población	% Var. Anual
2013	95.925	
2014	95.855	-0,07%
2015	95.617	-0,25%
2016	95.814	0,21%
2017	95.917	0,11%
2018	96.068	0,16%
2019	96.126	0,06%
2020	96.255	0,13%
2021	95.418	-0,87%
2022	95.456	0,04%
2023	96.215	0,80%
2024	96.441	0,23%
% c. a. a.		0,05%

Fuente: INE. Elaboración: TRN Táryet

Gráfico nº 3. Evolución de la población del municipio de Cáceres (2013-2024)



Fuente: INE. Elaboración: TRN Táryet

La distribución por género muestra un reparto ligeramente superior para las mujeres, con el 52% de la población.

Tabla nº 5. Población del municipio de Cáceres por género (2024)

Género	Personas	%
Hombres	46.159	48%
Mujeres	50.282	52%
Total	96.441	100%

Fuente: INE. Elaboración: TRN Táryet

Los grandes grupos de edad de la población en 2025, según publica el Instituto de Estadística de Extremadura, muestran un porcentaje de población infantil y joven del 29% y de la tercera y cuarta edad del 19%, resultando que casi el 52% de la población se encuentra en edad activa.

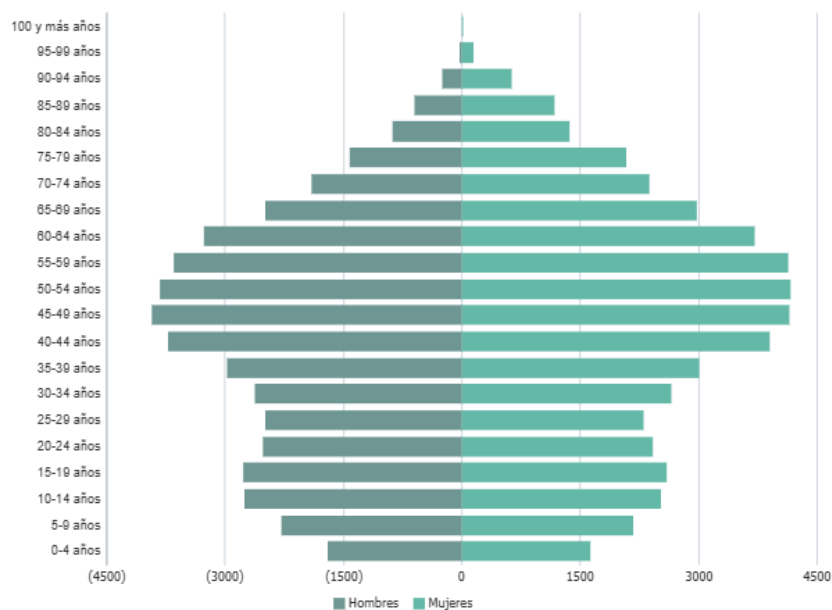
Tabla nº 6. Población del municipio de Cáceres por grupos de edad (2025)

Tramo de edad	Personas	%
Hasta 16 años	14.141	14,7%
De 16 a 29 años	14.044	14,6%
De 30 a 64 años	49.637	51,6%
Desde 65 años	18.373	19,1%
Total	96.195	100,0%

Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura. Elaboración: TRN Táryet

Por último, la pirámide de población por género y edad muestra el gráfico habitual en los municipios de España. Es una pirámide de tipo regresivo, con la base más pequeña que los escalones siguientes, debido al descenso de natalidad en los últimos años, lo que se traduce en un envejecimiento de la población.

Gráfico nº 4. Pirámide de población de Cáceres por género y edad (2025)

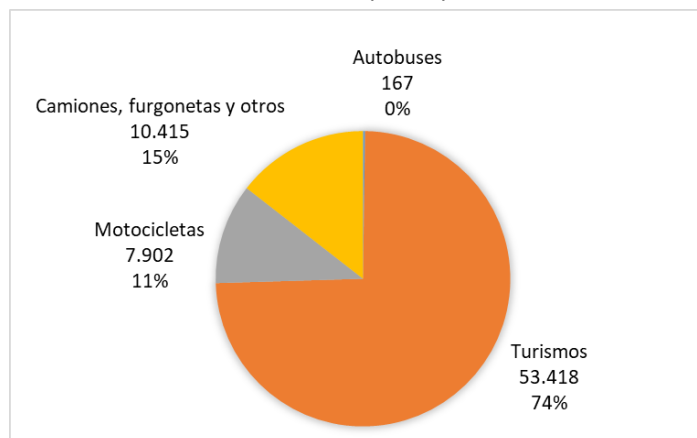


Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

3.2. MOTORIZACIÓN

Según el último dato publicado por la DGT, el número de turismos en el ámbito ascendía a 53.418 en 2023, lo que supone un índice de motorización de 555 turismos por cada 1.000 habitantes. Este índice de motorización se encuentra entre el registrado para el conjunto nacional, con 524 turismos por cada 1.000 habitantes y el del resto de la comunidad autónoma de Extremadura, que se sitúa en 598 turismos por cada 1.000 habitantes.

Gráfico nº 5. Distribución del parque de vehículos en el municipio de Cáceres (2023)



Fuente: Dirección General de Tráfico. Elaboración: TRN Táryet

Los turismos son el tipo de vehículo más común en Cáceres, con el 74% del total del parque de vehículos, según los datos publicados por la DGT en 2023. Las motocicletas representan el 11% y conjuntamente ascienden al 85% de vehículos de municipio.

3.3. EMPLEO

Según la última actualización de la Encuesta de Población Activa (EPA) realizada por el INE, en el último trimestre de 2024, el paro en el municipio de Cáceres se situaba en una tasa cercana al 16,5%, mientras que, en el total nacional, la tasa descendía a un 10,6%.

Analizando la evolución histórica de estas tasas desde 2019, se puede observar que el paro en el municipio de Cáceres ha ido variando durante los últimos años, con un incremento importante en 2021 para posteriormente experimentar sucesivos descensos hasta 2024, en que ha vuelto a ascender ligeramente. No obstante, puede considerarse que la tendencia de los últimos años es de descenso.

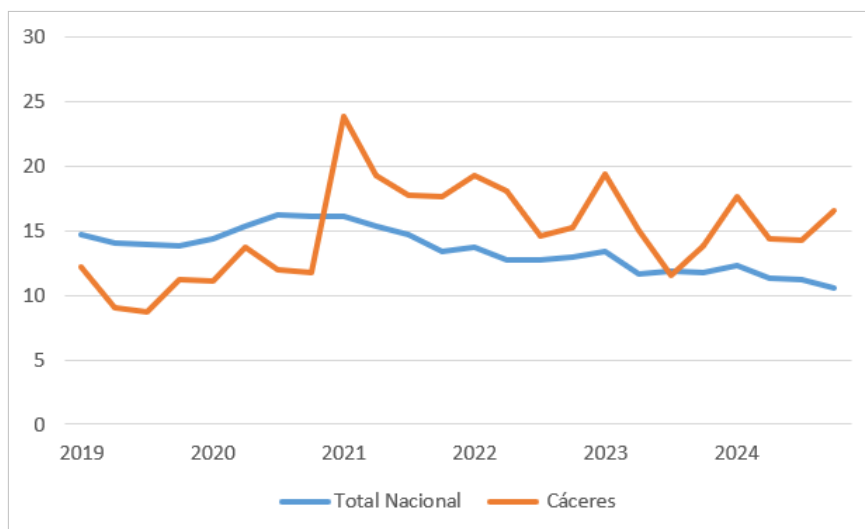
Tabla nº 7. Tasa de paro (2019-2024)

Ámbito	Tasa de paro (%)					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cáceres	10,28	12,17	19,61	16,78	14,94	15,71
Total Nacional	14,11	15,53	14,92	13,04	12,19	11,35

Fuente: Encuesta de Población Activa (EPA) del INE. Elaboración: TRN Táryet

En el siguiente gráfico se puede observar la variación de la tasa de paro en el municipio de Cáceres comparada con la tasa a nivel nacional. Mientras que a nivel nacional el paro ha tenido una clara tendencia a la baja, en Cáceres se han producido sucesivas fluctuaciones. El último dato, correspondiente a 2024, presenta una tasa superior a la que había antes de la pandemia.

Gráfico nº 6. Evolución de la tasa de paro. Cáceres vs. Total nacional



Fuente: Encuesta de Población Activa (EPA) del INE. Elaboración: TRN Táryet

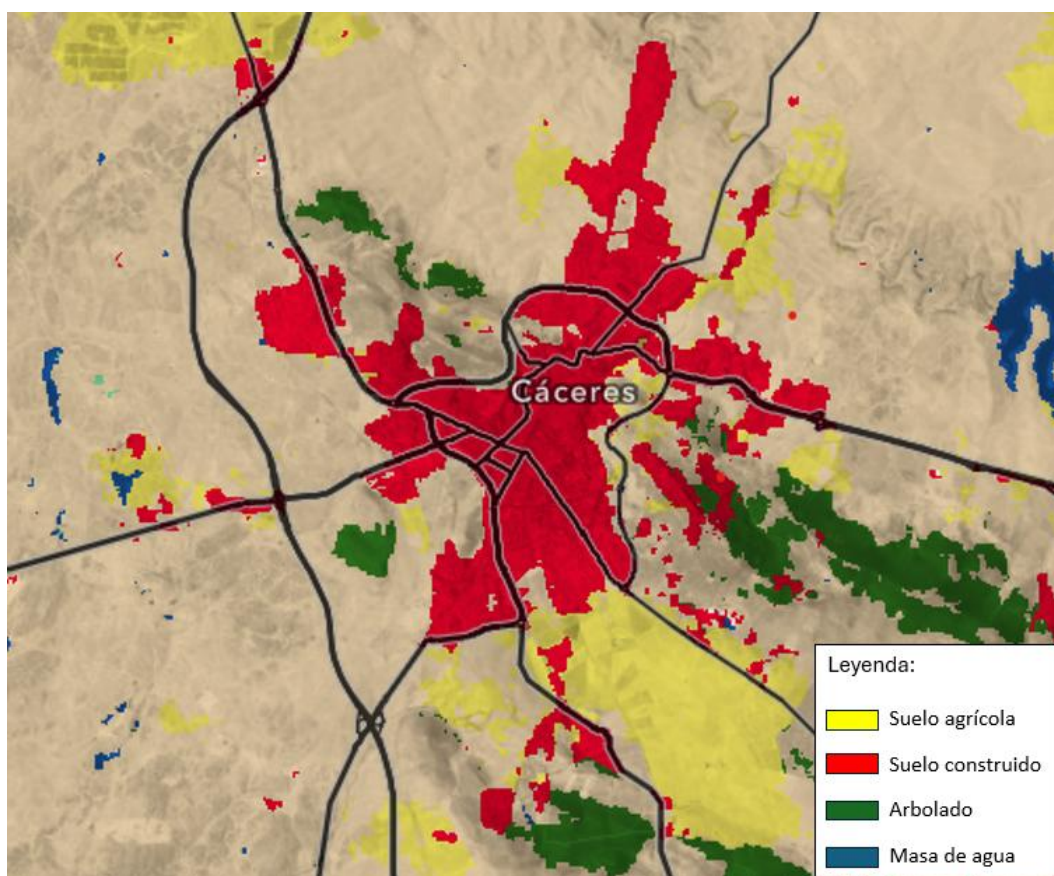
3.4. USOS DEL SUELO

El ámbito presenta una mezcla de usos del suelo, con una predominancia de suelo construido dentro del municipio de Cáceres, áreas de uso agrícola, junto con algunas áreas naturales y forestales, siendo estas menos dominantes en los alrededores de la localidad y fuera del municipio de Cáceres también se pueden encontrar algunas zonas húmedas y cuerpos de agua. Estas categorías, basadas en el sistema de clasificación LULC (Land Use Land Cover), incluyen diversos tipos de terrenos:

- Terreno Urbano y Construido: Áreas dedicadas a asentamientos humanos, incluyendo edificios, infraestructuras y espacios urbanos.
- Agricultura: Terrenos utilizados para actividades agrícolas, subdivididos en cultivos de regadío y secano, huertas, viñedos, etc.
- Zonas Forestales y Naturales: Incluye bosques, matorrales, áreas de pastizal, y otras zonas naturales.
- Zonas Húmedas y Cuerpos de Agua: Superficies ocupadas por ríos, lagos, embalses y otras masas de agua.

El mapa siguiente muestra la distribución de los distintos usos del suelo en el ámbito.

Imagen nº 4. Usos del suelo en Cáceres



Fuente: ESRI 2020 Land Cover Elaboración: TRN Táryet

3.5. INFRAESTRUCTURA VERDE

La infraestructura verde es una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos (Comisión Europea, 2013), como la mejora de la calidad del aire, la gestión sostenible del agua y la promoción de la biodiversidad. Estas infraestructuras incluyen parques urbanos, corredores ecológicos, vías verdes y zonas de esparcimiento que contribuyen al bienestar humano y al equilibrio ambiental.

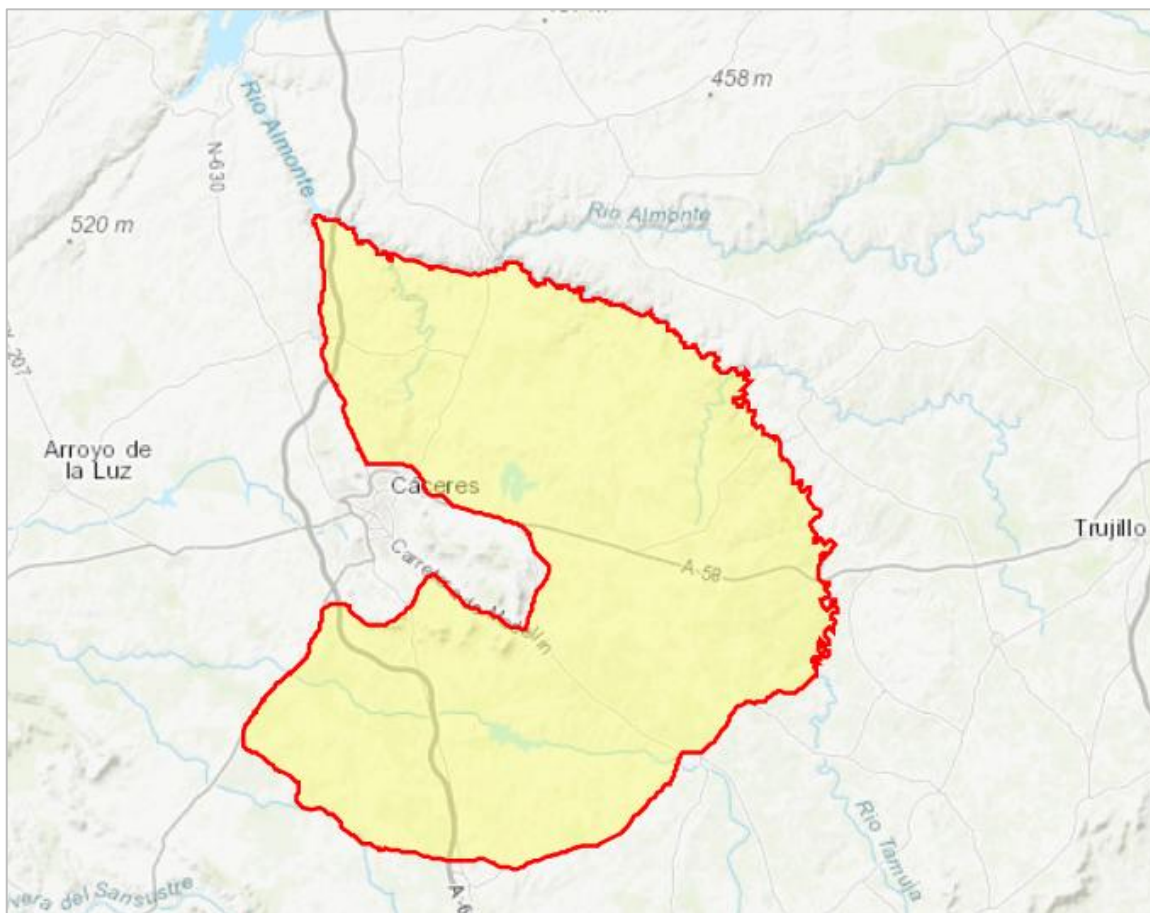
En la práctica, todo espacio verde —desde el gran parque natural hasta la jardinería urbana— produce servicios ecosistémicos en mayor o menor medida y podría ser considerado infraestructura verde, pero para ajustarse a la definición de la Comisión Europea, tiene que formar parte de una red planificada y su gestión debe tener en cuenta la mejora de su funcionalidad para prestar servicios ecosistémicos. La infraestructura verde se concibe, por tanto, como una red:

- Ecológicamente coherente y estratégicamente planificada.
- Compuesta por un conjunto de áreas naturales y seminaturales, elementos y espacios verdes, tanto rurales como urbanos. También elementos artificiales que contribuyan a la funcionalidad ecológica, como los ecoductos y pasos de fauna en las carreteras.
- Multiescalar y que requiere de diversas escalas de planificación, desde la europea hasta la municipal.
- Que contribuye a mejorar la resiliencia ante impactos como el cambio climático, a la conservación de la biodiversidad y beneficia a las poblaciones humanas mediante el mantenimiento y mejora de las funciones que generan los servicios de los ecosistemas, incluyendo los beneficios personales y sociales que proporciona el contacto con la naturaleza.

Atendiendo a todo ello, cabe mencionar que el área urbana del municipio de Cáceres se encuentra rodeada por la zona denominada Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes que está incluida desde 1989 en esta red de espacios protegidos por la Unión Europea, forma parte de la Red Natura 2000 y está clasificada como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Posteriormente, en 1998 se incluyó en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura como Zona especial de conservación y en 2009 se aprobó el “Plan rector de uso y gestión de la Zona de Interés Regional Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes”.

Todo ello se traduce en términos de movilidad y expansión territorial en que se limita el crecimiento del núcleo urbano de Cáceres al quedar circunscrito en esta área protegida y su densidad poblacional resulta superior a la que le correspondería considerando la superficie del término municipal, lo que aumenta la eficiencia del transporte público, que es incapaz de competir con el vehículo privado en áreas de baja densidad y diseminadas.

Imagen nº 5. ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes



Fuente: <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ES0000071#7>

3.6. EQUIPAMIENTOS Y CENTROS ATRACTORES

3.6.1. EQUIPAMIENTOS

Las dotaciones y la ubicación de los diferentes equipamientos contribuyen de forma decisiva a caracterizar los diferentes tejidos en el municipio. Asimismo, la conectividad con el transporte público y el grado de accesibilidad con modos de movilidad activa (a pie, en bicicleta o vehículos de movilidad personal) es imprescindible para garantizar el acceso de los ciudadanos a estos equipamientos.

En este apartado se presentan los equipamientos que dispone la ciudad según sus diferentes usos, lo que se encuentra relacionado con la recurrencia de los desplazamientos y los distintos usuarios. Se han clasificado como sigue:

- Sanitarios.
- Educativos.

- Comerciales.
- Deportivos.
- Administrativos.
- Culturales y de ocio.
- Transporte.

A. Equipamientos sanitarios

Los principales equipamientos sanitarios de que dispone Cáceres se presentan en la tabla siguiente. En concreto, se han identificado 5 hospitales y 7 centros de salud, algunos son privados y otros forman parte de la red de Servicio Extremeño de Salud.

Tabla nº 8. Equipamientos sanitarios de Cáceres

Equipamientos sanitarios
Centro de Salud La Mejostilla
Centro de Salud de Aldea Moret
Centro de Salud Manuel Encinas
Centro de Salud San Antonio
Centro de Salud San Jorge
Centro de Salud Zona Centro
Centro de Salud Cáceres Plaza De Toros
Hospital Nuestra Señora de la Montaña Urgencias
Hospital Parque San Francisco
Hospital Quirónsalud Cáceres
Hospital San Pedro de Alcántara
Hospital Universitario de Cáceres

Elaboración: TRN Táryet

B. Equipamientos educativos

Se han identificado 19 centros educativos de distintos niveles y especializaciones, tanto públicos como privados, que incluyen un campus universitario donde se encuentran las facultades de las distintas áreas de conocimiento y la biblioteca central de la UEx, a la que acuden, además de los estudiantes universitarios, opositores y otros usuarios.

Tabla nº 9. Equipamientos educativos de Cáceres

Equipamientos educativos
CEIP Alba Plata
CEIP El Vivero
CEIP Extremadura
Colegio Concertado Giner De Los Ríos

Equipamientos educativos
Colegio Concertado San José
Colegio Diocesano José Luis Cotallo
Colegio Nazaret
Colegio Paideuterion Concertado Sección Bilingüe
Colegio San Antonio de Padua Cáceres. Bilingüe concertado
Escuela Infantil Virgen de la Montaña
Escuela Oficial de Idiomas de Cáceres
Escuela Politécnica de Cáceres
Facultad de Ciencias del Deporte de Cáceres
Facultad de Derecho de Cáceres
Facultad de Empresa, Finanzas y Turismo
Facultad de Enfermería y Terapia Ocupacional
Facultad de Filosofía y Letras
Facultad de Veterinaria
Biblioteca Central de Cáceres-UEx

Elaboración: TRN Táryet

C. Equipamientos comerciales

Los equipamientos comerciales que se presentan a continuación se caracterizan por tener un uso de recurrencia, al menos semanal, por gran parte de la población. En la siguiente tabla se indican los Centros Comerciales más destacados.

Tabla nº 10. Centros Comerciales en Cáceres

Centros Comerciales
Centro Comercial Carrefour Cáceres
Centro Comercial Ruta de La Plata
El Corte Inglés Outlet
Leroy Merlín Compact Cáceres
Parque Comercial Mejostilla

Elaboración: TRN Táryet

D. Equipamientos deportivos

Los equipamientos deportivos se distribuyen por diferentes puntos de la localidad y la asistencia por parte de sus usuarios es variada, desde esporádicamente hasta más de una vez a la semana. En la siguiente tabla se muestran los 9 centros deportivos más destacados de que dispone el municipio de Cáceres.

Tabla nº 11. Equipamientos deportivos de Cáceres

Equipamientos deportivos
Ciudad Deportiva de Cáceres
Club Polideportivo El Encinar
Complejo Deportivo "El Cuartillo"
Norba Club de Golf Cáceres
Pabellón Multiusos
Pabellón Municipal Juan Serrano Macayo
Pabellón Polideportivo Municipal 'El Vivero' Cáceres
Pabellón Polideportivo San Jorge
Pista Polideportiva Aldea Moret

Elaboración: TRN Táryet

E. Equipamientos administrativos

Cáceres cuenta con varios equipamientos de diferentes administraciones locales, provinciales y estatales. En este apartado se indican los 8 más destacados.

Tabla nº 12. Equipamientos administrativos de Cáceres

Equipamientos administrativos
Agencia Tributaria Delegación de Cáceres
Ayuntamiento de Cáceres
Diputación Provincial de Cáceres
Dirección Provincial de Cáceres de la Tesorería General de la Seguridad Social
Organismo Autónomo de Recaudación y Gestión Tributaria - Diputación de Cáceres
Organismo Autónomo de Recaudación y Gestión Tributaria - UT Cáceres
Servicio Fiscal de Cáceres Gobierno de Extremadura
Subdelegación de Gobierno

Elaboración: TRN Táryet

F. Equipamientos culturales y ocio

El municipio de Cáceres dispone de equipamientos culturales y de ocio de distinta índole, que se pueden encontrar en diferentes puntos de la localidad. En la siguiente tabla se indican los 11 más destacados que se han identificado en la ciudad de Cáceres.

Tabla nº 13. Equipamientos culturales y de ocio de Cáceres

Equipamientos culturales y de ocio
Archivo y Biblioteca de la Diputación Provincial de Cáceres
Biblioteca Llopis Ivorra
Biblioteca Municipal "Julián Rodríguez Marcos" (Palacio de la Isla)

Equipamientos culturales y de ocio
Biblioteca Pública de Cáceres "Rodríguez Moñino/María Brey
Gran Teatro de Cáceres
Museo de Arte Contemporáneo Helga de Alvea
Museo de Cáceres
Museo de Historia y Cultura Casa Pedrilla y Museo Guayasamin
Plaza de Toros de Cáceres
Recinto Ferial
Teatro Capitol

Elaboración: TRN Táryet

G. Equipamientos de transporte

Por último, cabe indicar como equipamientos de transporte, los nodos que permiten la conectividad con el exterior y la intermodalidad con la red de autobuses urbanos.

Tabla nº 14. Equipamientos de transporte de Cáceres

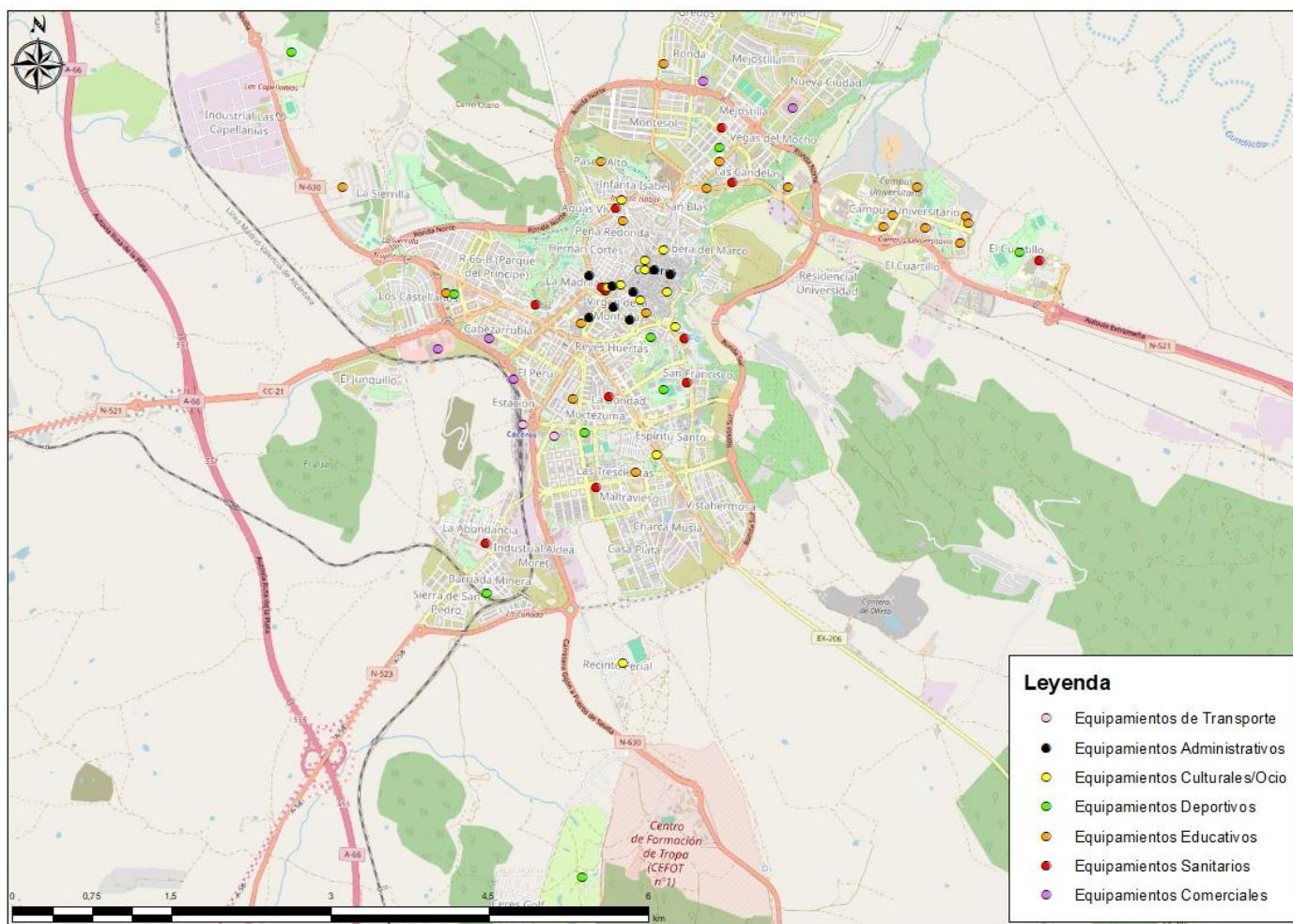
Equipamientos de transporte
Estación de autobuses
Estación de tren

Elaboración: TRN Táryet

En total, se han identificado 65 equipamientos, que se tendrán en consideración en la fase siguiente, en concreto, durante el diseño de la zonificación y la determinación de las zonas de generación y atracción de viajes.

En el mapa siguiente se muestra su localización, diferenciándose según los tipos mencionados.

Imagen nº 6. Principales equipamientos de Cáceres por tipos



Elaboración: TRN Táryet

3.6.2. CENTROS ATRACTORES

De la relación de equipamientos anterior, se han seleccionado los que atraen mayor número de viajes, no solo de los residentes en el municipio, sino de localidades del entorno. Son los hospitales, universidades, centros comerciales..., que serán tenidos en cuenta en el proceso de zonificación, conformando en algunos casos una zona de transporte.

Tabla nº 15. Centros atractores de Cáceres

Tipo	Denominación
Sanitario	Hospital Nuestra Señora de la Montaña Urgencias
	Hospital Parque San Francisco
	Hospital Quirónsalud Cáceres
	Hospital San Pedro de Alcántara
	Hospital Universitario de Cáceres
Educativo	Escuela Politécnica de Cáceres
	Facultad de Ciencias del Deporte de Cáceres
	Facultad de Derecho de Cáceres
	Facultad de Empresa, Finanzas y Turismo
	Facultad de Enfermería y Terapia Ocupacional
	Facultad de Filosofía y Letras
	Facultad de Veterinaria
	Biblioteca Central de Cáceres-UEx
Comercial	Centro Comercial Carrefour Cáceres
	Centro Comercial Ruta de La Plata
	El Corte Inglés Outlet
	Leroy Merlin Compact Cáceres
	Parque Comercial Mejostilla
Deportivo	Ciudad Deportiva de Cáceres
	Club Polideportivo El Encinar
	Complejo Deportivo "El Cuartillo"
	Norba Club de Golf Cáceres
	Pabellón Multiusos
	Pabellón Municipal Juan Serrano Macayo
	Pabellón Polideportivo Municipal 'El Vivero' Cáceres
	Pabellón Polideportivo San Jorge
Administrativo	Pista Polideportiva Aldea Moret
	Agencia Tributaria Delegación de Cáceres
Cultural/ocio	Ayuntamiento de Cáceres
	Gran Teatro de Cáceres
	Plaza de Toros de Cáceres
	Recinto Ferial
Transporte	Teatro Capitol
	Estación de autobuses
	Estación de tren

Elaboración: TRN Táryet

[illegible]

240252_PDIM_BUS_Caceres_DocPreliminar_Modelizacion_V03.docx

4. EL SISTEMA DE TRANSPORTES

A efectos de analizar el sistema de transportes en el municipio de Cáceres, se describen a continuación las principales infraestructuras viarias, así como la oferta ferroviaria y por carretera de la región con influencia en el entorno urbano de Cáceres.

4.1. INFRAESTRUCTURA VIARIA

4.1.1. RED VIARIA DE ACCESO A LA CIUDAD

El municipio de Cáceres es accesible por varias carreteras principales que facilitan su conexión con otras ciudades y regiones.

Imagen nº 8. Accesibilidad por carretera



Fuente: Google Earth

Las vías de acceso a la ciudad son las siguientes:

- La Autovía A-66, conocida como la Ruta de la Plata, es una de las vías más destacadas, ya que atraviesa la península de norte a sur y pasa por Cáceres en el PK 550. Esta autovía conecta la ciudad con localidades como Plasencia al norte y Mérida al sur.
- La autovía A-58, que conecta con la A-5 en Trujillo, es la ruta más habitual para llegar desde Madrid a Cáceres.

- Además, la carretera N-630, discurre paralela a la A-66, es otra opción para llegar a la ciudad. Esta vía es frecuentemente utilizada por los residentes en localidades del entorno para desplazarse a Cáceres.
- La carretera N-521 conecta Cáceres con Portugal hacia el oeste y con otras localidades de la provincia hacia el este.
- Por el municipio también discurren otras carreteras de carácter estatal, que aportan accesibilidad a sus residentes, como la N-630 y la N-523 (actualmente EX-100).

Aparte de las carreteras de titularidad estatal, el municipio de Cáceres también cuenta con carreteras de carácter autonómico y provincial como la EX-390, EX-206 y CC-38, entre otras.

En relación con las intensidades de tráfico, como se puede apreciar, los accesos a Cáceres se caracterizan por tener una intensidad baja o moderada, cuyo máximo se observa en la carretera N-630 al norte de Cáceres, con cerca de 20.000 vehículos. Aunque también cabe destacar la presencia de vehículos pesados, con casi la cuarta parte del tráfico en la A-66 y el 16% en la carretera N-523.

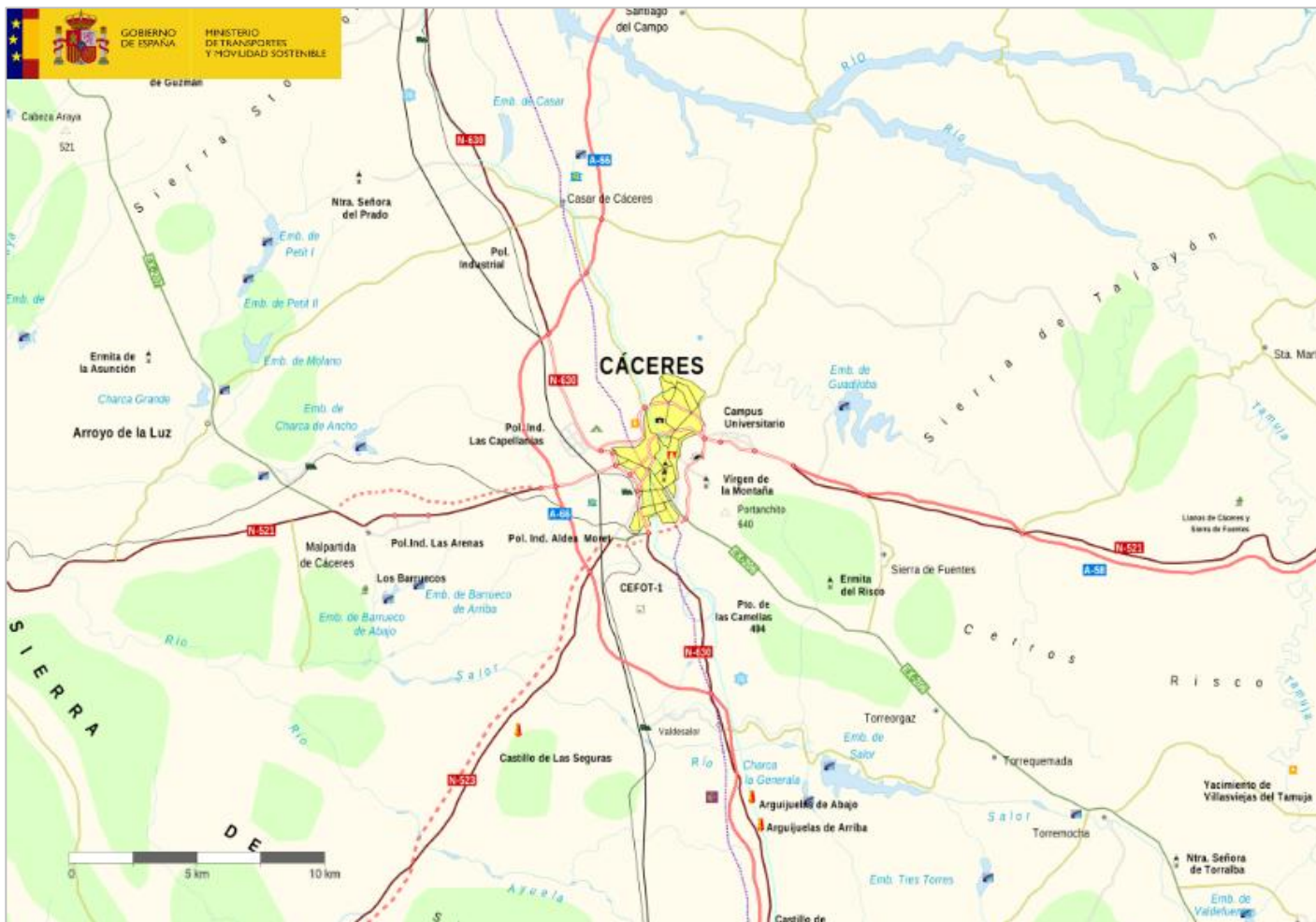
Tabla nº 16. Intensidad de tráfico (2022)

Estación	Tipo estación	Carretera	PK	Nº calzadas	Configuración	Población	IMD total	% VP
CC-323-2	Secundaria	N-630	551.15	2	2+2	Cáceres	16.201	5,04
CC-319-2	Secundaria	N-630	556.20	2	2+2	Cáceres	12.654	4,42
CC-70-2	Secundaria	N-630	563.45	1	1+1	Valdesalor	2.832	6,39
CC-106-1	Primaria	A-66	546.15	2	2+2	Cáceres	11.272	23,50
CC-107-2	Secundaria	A-66	552.62	2	2+2	Cáceres	13.143	22,51
CC-7-0	Permanente	N-521	42.20	2	2+2	Cáceres	8.593	3,89
CC-322-2	Secundaria	N-521	51.15	2	2+2	Cáceres	13.035	3,66
CC-17-1	Primaria	N-521	57.23	1	1+1	Malpartida de Cáceres	7.679	5,81
CC-21-1	Primaria	N-523	10.25	1	1+1	Castillo de las Seguras	3.357	16,35

Fuente: <https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/>. Elaboración: TRN Táryet

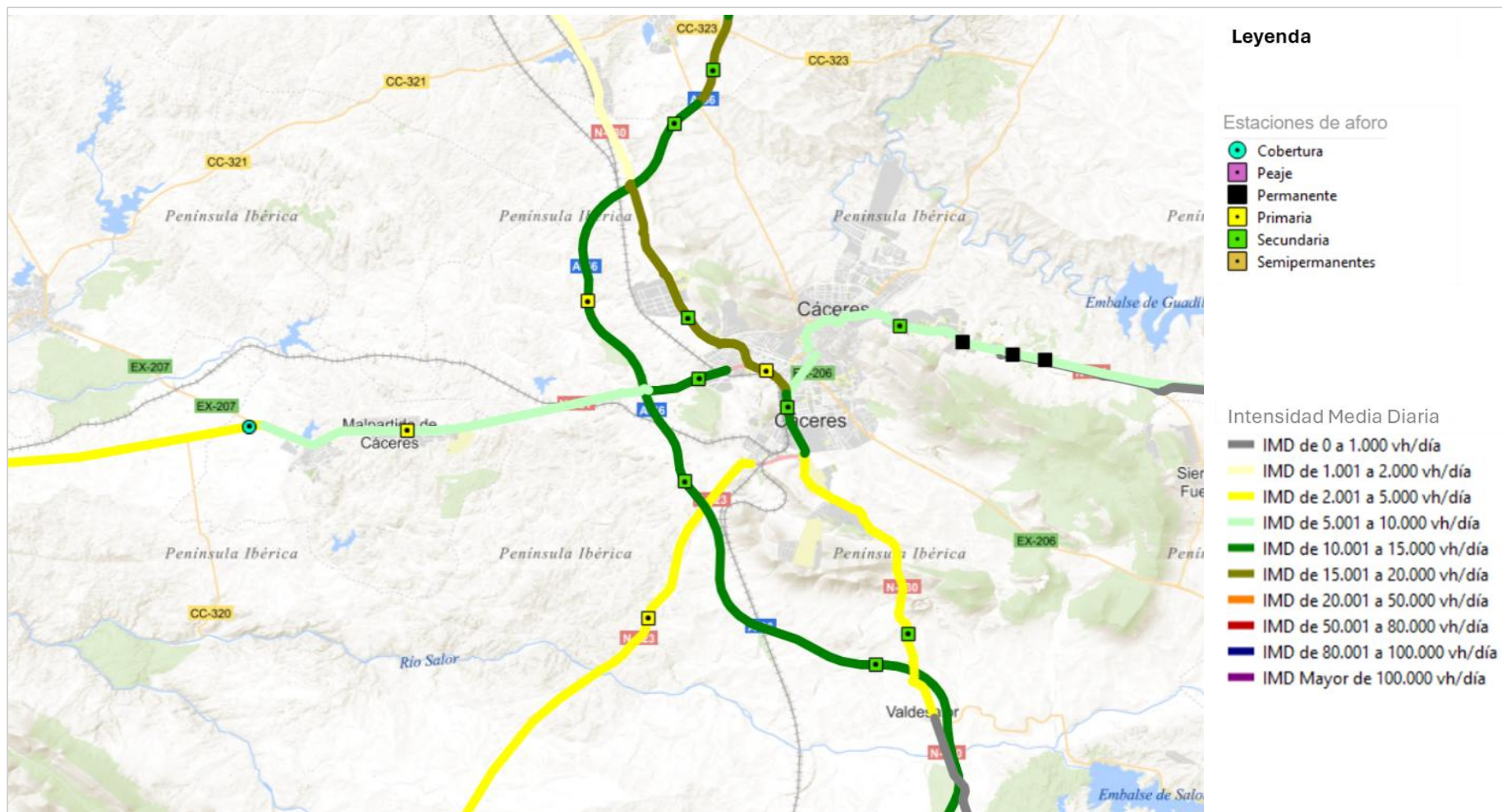
A continuación, se muestra el mapa de la infraestructura viaria de acceso a la ciudad y las intensidades medias diarias de tráfico en las estaciones analizadas.

Imagen nº 9. Infraestructura viaria de acceso a Cáceres



Fuente: blob:<https://mapaoficialcarreteras.transportes.gob.es/>

Imagen nº 10. Infraestructura viaria de acceso a Cáceres. Estaciones de aforo e IMD



Fuente: <https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/>. Elaboración: TRN Táryet

4.1.2. RED VIARIA INTERIOR

A. Ejes principales

Los ejes principales de la ciudad son las vías de acceso mencionadas que atraviesan la ciudad en distintos sentidos: la N-630, que atraviesa Cáceres de norte a sur y se denomina Av. del Ferrocarril en su tramo inicial hasta el cruce con la Av. de la Hispanidad y a continuación Av. Juan Pablo II hasta el cruce con la carretera N-523 (actualmente EX-100); la N-521, de este a oeste y la EX-206, que discurre desde la entrada a Cáceres de la N-630 por el norte hacia el sureste de la provincia.

El centro histórico queda inscrito entre estas vías, que dan soporte a la movilidad interior.

Entre las vías de penetración desde los distintos puntos destacan los siguientes ejes:

- Por el noroeste, Av. Ruta de la Plata – Av. de las Arenas – calle Gil Cordero.
- Por el norte, Carretera del Casar – Calle Brunete.
- Por el nordeste, Av. de Héroes de Baler.
- Por el sureste, Av. de Cervantes – calle Antonio Hurtado.
- Por el este, Av. Alemania conecta las carreteras N-630 y EX206 y las estaciones de ferrocarril y autobús.

Además, las siguientes vías configuran una ronda interior que estructura la movilidad de la ciudad: Av. de la Universidad – Av. de las Delicias y Av. Hernán Cortes en sentido nordeste-noroeste, continúa al oeste en sentido norte sur por la Av. Virgen de Guadalupe, y en paralelo hacia el interior de la ciudad por el eje constituido por la Av. de España y Av. de Alemania. Por el sur hacia el este, continúa por la Av. de la Hispanidad y la Ronda de San Francisco – calle Mira Al Río – calle San Roque – Ronda Fuente Rocha – Ronda Puente Vadillo.

Tabla nº 17. Red viaria interior. Ejes principales

Ejes	Carriles
Av. Ruta de la Plata	2+2
Av. de las Arenas – calle Gil Cordero	2+2
Ctra. del Casar – Calle Brunete	2+2
Av. de Héroes de Baler	2+2
Av. de Cervantes – Antonio Hurtado	2+2
Av. de la Universidad	2+2
Av. de las Delicias	2+2
Av. de Hernán Cortés	2+2 (mediana)
Av. de Virgen de Guadalupe	2+2
Calle Primo de Rivera	2+2
Av. de España	2+2

Ejes	Carriles
Av. de Alemania	3+3
Av. de la Hispanidad	2+2
Ronda de Puente de Vadillo- Ronda de San Francisco	1+1

Fuente: Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cáceres

B. Ejes distribuidores

Estas vías, que complementan a los ejes principales distribuyendo el tráfico en el centro de la ciudad, componen los siguientes ejes:

- Al sur de la ciudad, aportando conectividad a los barrios de Maltravieso, Casa Plata y Charca Musia:
 - Eje este-oeste, formado por la Av. de Dulcinea, situada al sur de la Av. de la Hispanidad.
 - Eje norte-sur, compuesto por la Av. Isabel de Moctezuma y Av. Pierre de Coubertin.
- Al sur del Centro Histórico, por una parte, las calles Camino Llano y Colón; y por otra, configurando una ronda interior en sentido este-oeste con en tres variantes según la proximidad al centro, el eje formado por la calle Profesor Hernández Pacheco y la Av. Virgen de la Montaña, la Ronda del Carmen o la calle Antonio Reyes Huertas.

C. Principales vías del interior del Centro Histórico

Destacan dos ejes cuya función es permitir la movilidad de los residentes:

- Al oeste, formado por las calles San Antón, Parras, San José y Santa Gertrudis en sentido sur y Santa Gertrudis, Nueva, Ceres y Alfonso IX en sentido norte;
- Al norte, por las calles General Margallo y San Blas-Lope de Vega.

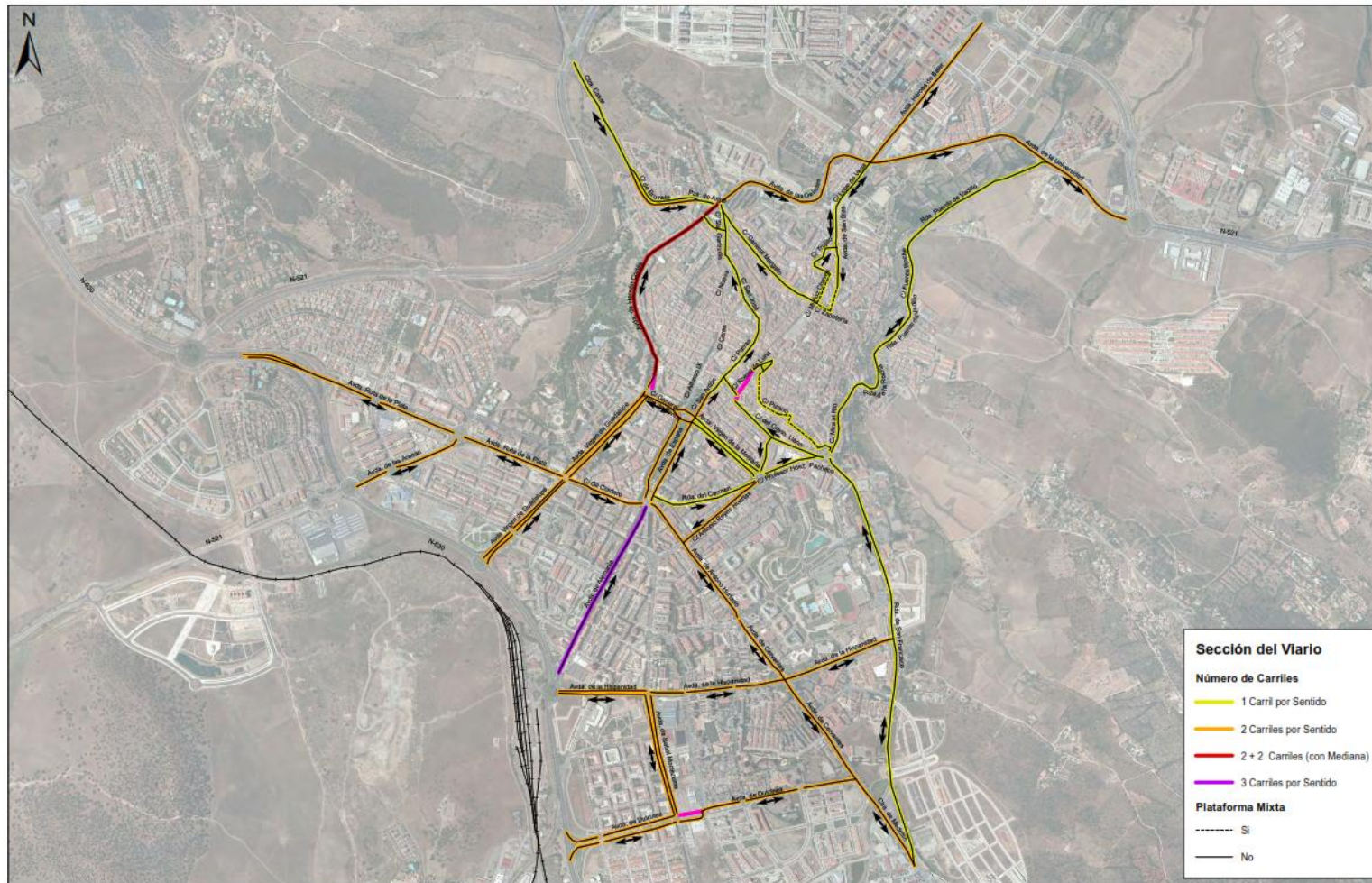
D. Resto de vías del Centro Histórico

Son calles estrechas e irregulares, que conforman un tejido denso y con diferente accesibilidad del tráfico rodado. Se pueden clasificar en dos grupos:

- Calles peatonales de acceso restringido, localizadas en la Ciudad Monumental y limitadas por la Plaza Marrón, Calle Parras y General Ezponda. Representan el 5,5% del viario del centro de la ciudad.
- Resto de vías, con acceso libre de vehículos, y configuradas como de uso compartido entre la movilidad motorizada y peatones y ciclistas.

El mapa siguiente muestra las características del viario interior.

Imagen nº 11. Características del viario interior

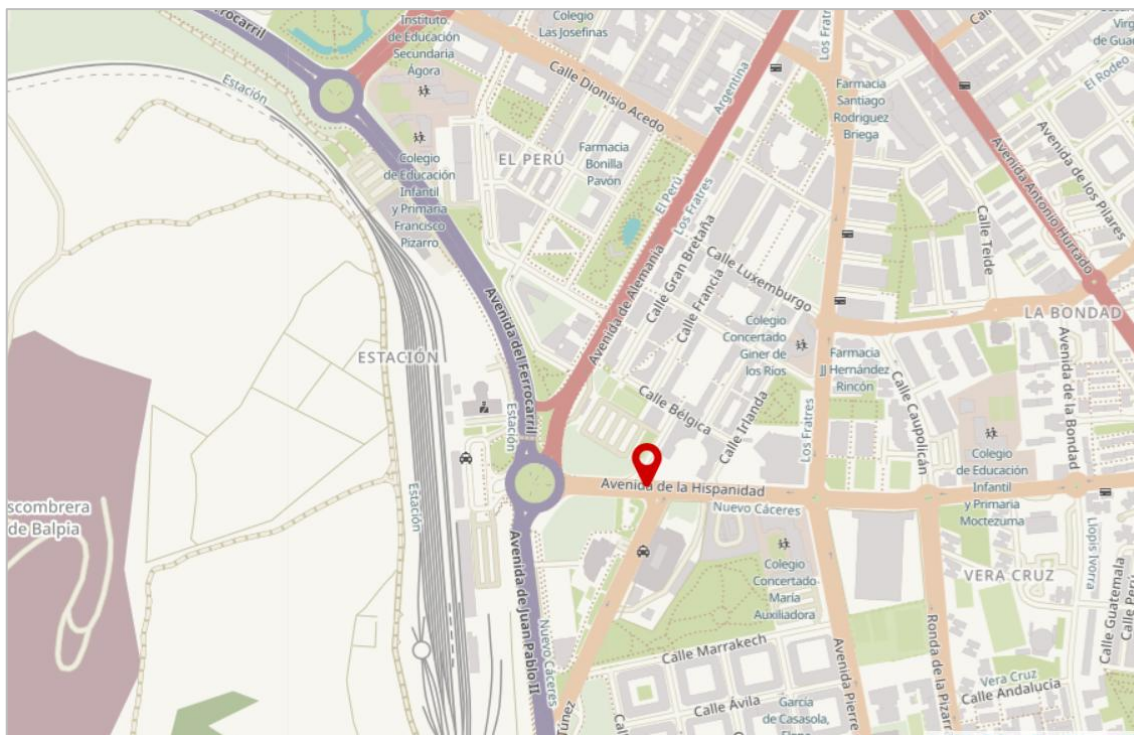


Fuente: Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cáceres

4.2. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA REGIÓN

Cáceres dispone de estación ferroviaria y de autobuses, desde donde se prestan los servicios de transporte público de ámbito interurbano, regional y nacional. Como se puede apreciar, se encuentran muy próximas, lo que favorece la intermodalidad.

Imagen nº 12. Localización de las estaciones de tren y autobuses



Fuente: <https://www.avanzabus.com/estaciones/estacion-autobuses-caceres/>

A. Oferta de transporte ferroviario

La estación ferroviaria está situada en la Avda. Juan Pablo II, 6 y conecta a Cáceres mediante servicios de Media Distancia con diversas ciudades y regiones de España como Badajoz, Mérida, Plasencia, Sevilla y Madrid Atocha y servicios de Alvia con destinos como Badajoz y Madrid Chamartín.

Además, una de las principales líneas que atraviesa Cáceres es la línea Madrid-Valencia de Alcántara, que conecta la capital española con la frontera portuguesa, pasando por Cáceres. Asimismo, cabe considerar que la ciudad está incluida en los planes de alta velocidad que forman parte del Corredor Atlántico, con la línea de alta velocidad a Extremadura actualmente en desarrollo, que comprende los tramos Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz.

B. Oferta de transporte público interurbano en autobús

La estación de autobuses se localiza en la ctra. N-630 Gijón- Sevilla y conecta a la ciudad con diversas ciudades y regiones de España, como Madrid, Badajoz, Mérida, Sevilla, Salamanca y Málaga, entre otros.

La ciudad también dispone de conexiones con otros municipios de la provincia de Cáceres mediante líneas de autobuses interurbanos regulares, prestados por diversas empresas de autobuses, según se detalla a continuación.

Tabla nº 18. Oferta de transporte interurbano en Cáceres

Empresa	Ruta
Alsa	Cáceres-Oliva de la Frontera
	Cáceres-Mérida
Anesa	Cáceres-Badajoz
	Acebuche-Cáceres
Avanza	Cáceres-Trujillo-Navalmoral-Madrid
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

Fuente: Visita de campo a la estación de autobuses de Cáceres. Elaboración: TRN Taryet

4.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El sistema de transporte urbano en autobús de Cáceres es el objeto principal de este Plan. Como se ha comentado anteriormente, opera bajo un modelo concesional y desde 2014 la empresa Subus, perteneciente al grupo Vectalia, presta estos servicios. El

contrato de concesión finalizaba el 30 de abril de 2024, pero fue prorrogado por un máximo de 3 años más, y por consiguiente, el contrato actual concluirá en 2027.

Cáceres cuenta con un total de 12 líneas de autobuses urbanos que conectan el centro de la ciudad con los barrios periféricos y otras áreas clave, como centros comerciales, hospitales y universidades, con paradas en puntos estratégicos, como la Plaza Mayor, la estación de trenes y el Hospital San Pedro de Alcántara.

A continuación, se presenta la relación de las líneas de autobús urbano en la ciudad de Cáceres, junto con las frecuencias por tipo de día.

Tabla nº 19. Oferta de transporte urbano en Cáceres

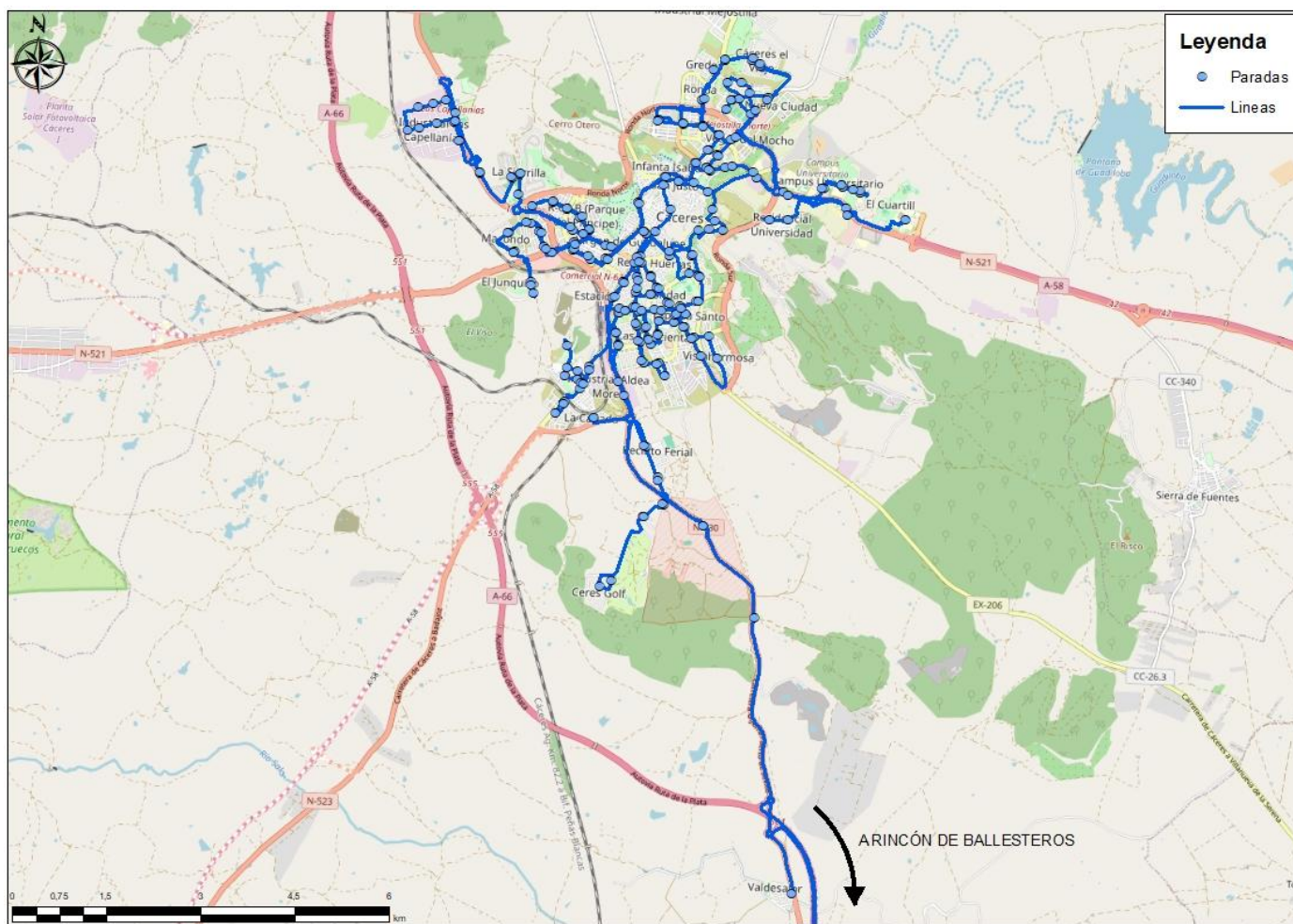
Denominación de línea	Frecuencia (minutos)		
	Laborable*	Sábado	Domingo
L1. Plaza Obispo Galarza - Aldea Moret	15	20	20
L2. Mejostilla – Espíritu Santo	Mañanas: 13 Tardes: 15	30	30
L3. Nuevo Cáceres – Hospital Universitario de Cáceres	Mañanas: 20 Tardes: 25	30	30
L4. El Junquillo - Cefot	30	45	45
L5. Polígono Capellanías – Polígono Charca Musía	30	Mañana: 30 Tardes: 60	60
L6. Plaza Obispo Galarza – Residencial Universidad	40	40	40
L7. Residencial El Arco – Casa Plata	Mañanas: 20 Tardes: 30	30	30
L8. Barriada Sierra de San Pedro – Cáceres el Viejo	Mañanas: 15 Tardes: 20	40	40
LC. Plaza de América - Campus	Mañanas: 7 Tardes: L – J, 10; V: 20	-	-
RC. Isabel Moctezuma – Campus	De 7:30 a 10:20h: 20 De 11:50 a 16:00h: 20	-	-
RM1. Plaza de Toros – Campus	De 7:30 a 9:30h: 30 De 15:20 a 16:10h: 30	-	-
RM2. Campus – Plaza de Toros	De 13:30 a 15:00h: 30	-	-

* Lectivos en las líneas LC, RC, RM1 y RM2

El horario de servicio es de 7:00 a 23:30 h, con variaciones entre las líneas, excepto las que prestan servicio al Campus universitario que tienen el suyo propio, en función de las actividades lectivas.

El mapa siguiente muestra la red, que, como se puede observar se distribuye por todo el municipio.

Imagen nº 13. Red de autobuses urbanos de Cáceres



Fuente: Ayuntamiento de Cáceres. Elaboración: TRN Táryet

4.4. ÁREAS NO SERVIDAS POR TRANSPORTE PÚBLICO

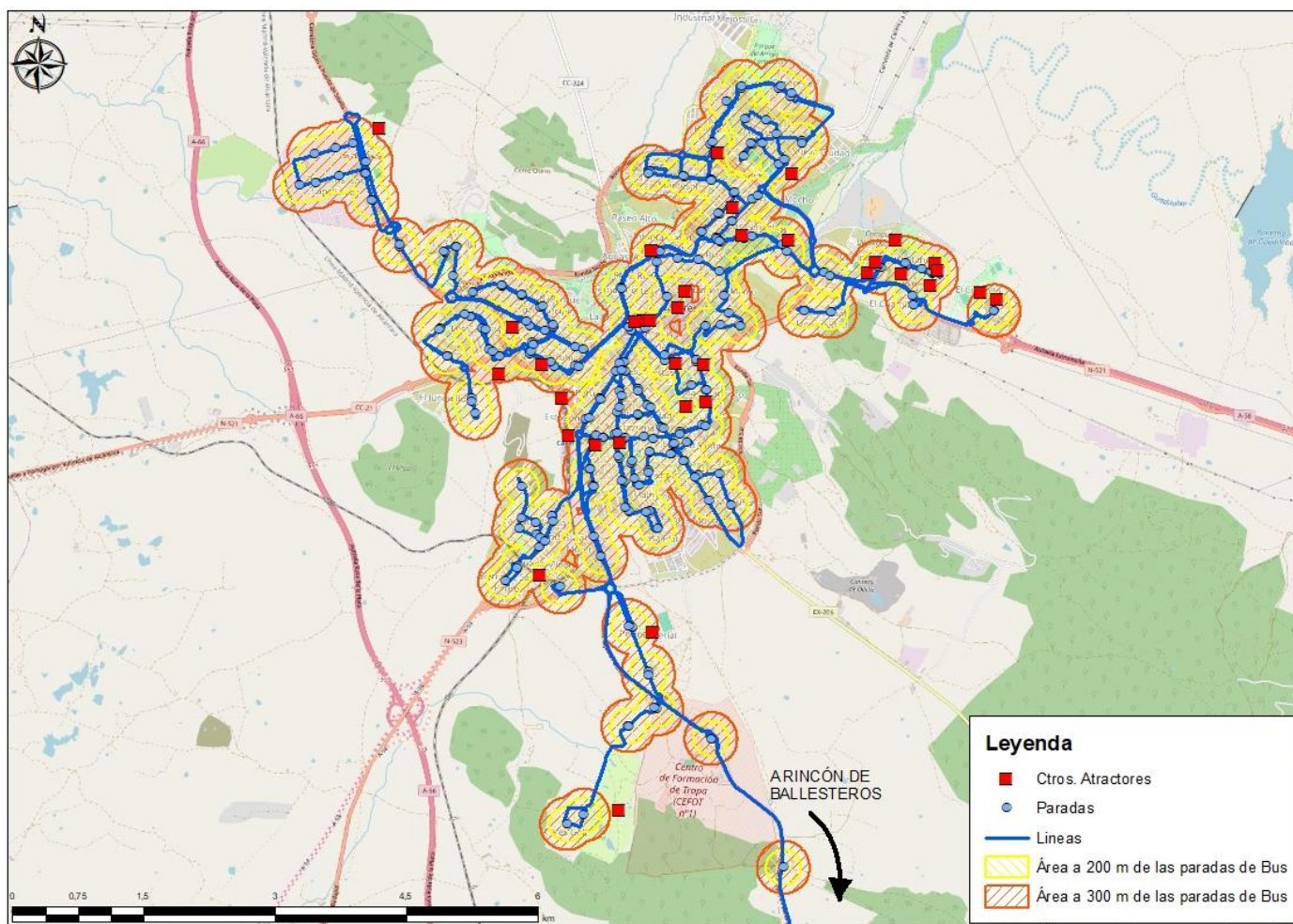
Se ha realizado un análisis de cobertura, considerando buffer de 200 metros y de 300 metros, que son las distancias indicadas para que la accesibilidad a las redes de autobús urbano se considere adecuada, con el fin de identificar posibles carencias espaciales.

De este análisis se puede concluir lo siguiente:

- Las áreas residenciales están atendidas en un radio de 300 metros, casi en su totalidad. No obstante, cabe mencionar que quedan algunas áreas sin cobertura en los barrios de Nueva Ciudad al norte y Charca Musia y Casa Plata al sur, que serán tenidas en cuenta en las propuestas de reordenación de la red.
- Todos los centros atractores cuentan con una parada en un radio de 300 metros, excepto el Club Polideportivo El Encinar y Norba Club de Golf Cáceres. Sin embargo, es preciso considerar que, aunque los usuarios del club de golf suelen ser cautivos del vehículo privado debido al equipamiento que hay que transportar para la práctica de este deporte, en estas instalaciones se prestan otro tipo de servicios, como escuela de golf, pádel y tenis, entre otros, por lo que parece recomendable revisar la red para dotar de conectividad a todos los centros atractores.

El mapa siguiente muestra estos resultados.

Imagen nº 14. Cobertura de la red de autobuses urbanos de Cáceres y centros atractores



Fuente: Ayuntamiento de Cáceres. Elaboración: TRN Táryet

5. ANÁLISIS DE ZONAS DE FUTURA EXPANSIÓN DEMOGRÁFICA Y PROYECTOS EN VÍA DE DESARROLLO

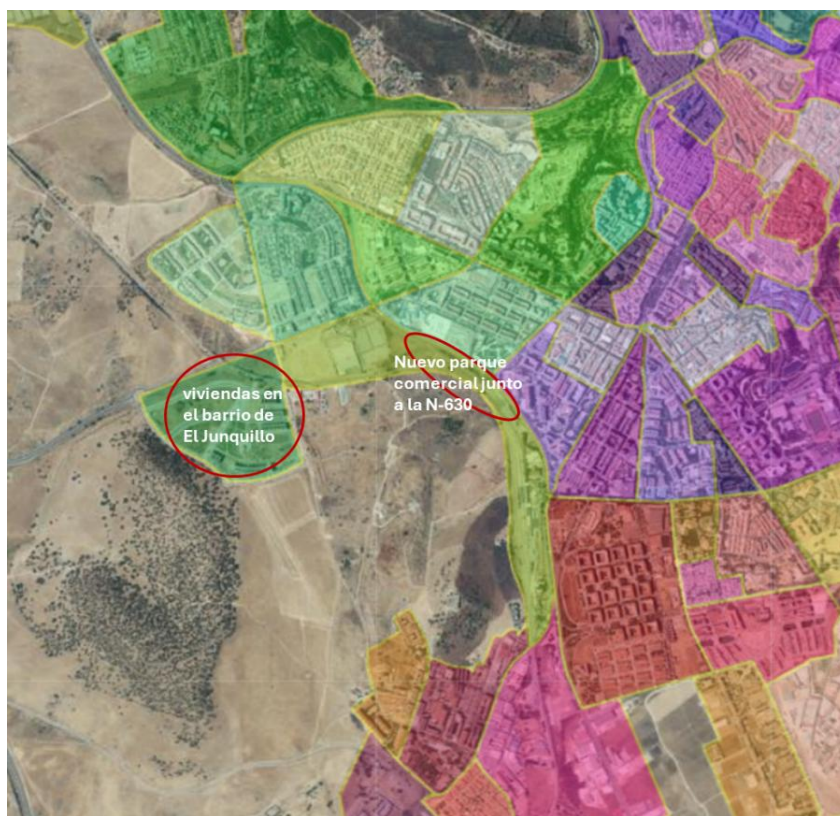
El municipio de Cáceres y su entorno tienen en desarrollo varios proyectos de carreteras y ferrocarriles, además, de zonas de futura expansión demográfica en la ciudad, que deberán tenerse en consideración en la configuración de los escenarios futuros, tanto en los cambios de movilidad y accesibilidad como en la atracción de viajes.

5.1. FUTURAS EXPANSIONES EN EL MUNICIPIO DE CÁCERES

La ciudad de Cáceres se ha ido expandiendo por los alrededores del centro histórico destacando varias zonas de la ciudad donde esta expansión demográfica es más clara:

- Creación de dos grandes áreas de suelo residencial en la zona norte del municipio, lo que, además de nuevas viviendas, permitirá el desarrollo y servicios.
- Construcción de 204 viviendas en el barrio de El Junquillo. En concreto, el proyecto incluye un edificio de 140 viviendas en la calle Amapola y otro de 64 viviendas en la calle Dalia, contribuyendo a la oferta de vivienda asequible en la ciudad.
- Cesión de un tramo de la N-630 para la creación de un nuevo parque comercial, que se situará estratégicamente entre los ya existentes centros Carrefour y Leroy Merlin.

Imagen nº 15. Expansiones en el municipio de Cáceres



Fuente: <https://sig.caceres.es/callejero/los-barrios/>. Elaboración: TRN Táryet

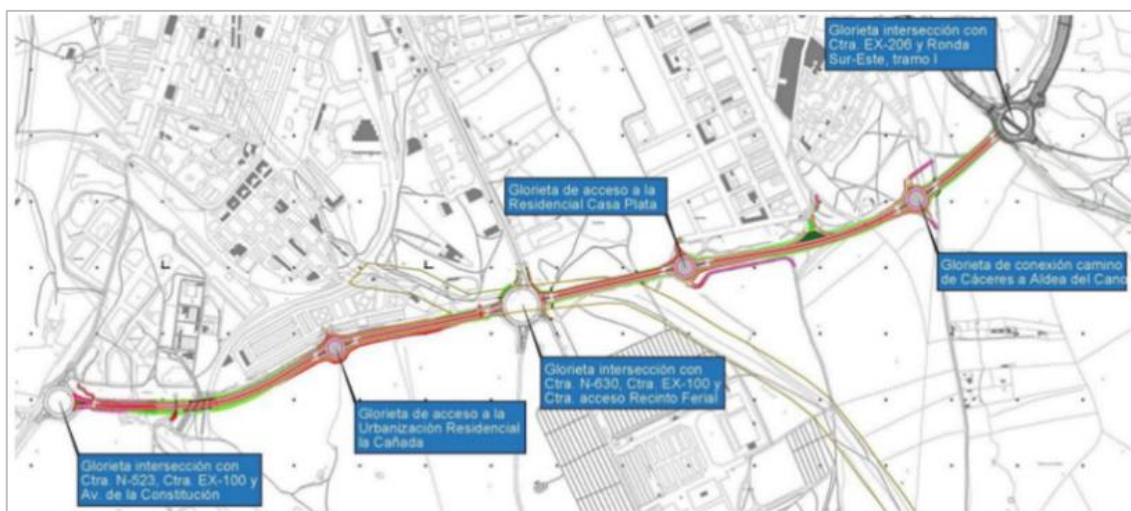
5.2. PROYECTOS DE CARRETERAS

Dentro del ámbito de estudio, están previstas las siguientes actuaciones en la red viaria de Cáceres y su entorno que tendrán un impacto en la localidad de Cáceres.

A. Ampliación de la circunvalación Ronda Sur-Este

Esta ampliación de la circunvalación Ronda Sur-Este, de 3 km, conectará la N-523 con la N-630 (EX-C2) directamente hacia la A-58 y facilitará la unión entre Aldea Moret y Aldea del Cano, completando el cinturón vial de la ciudad y mejorando la fluidez del tráfico. La fecha prevista para su entrada en servicio es 2030.

Imagen nº 16. Ronda Sur-Este de Cáceres

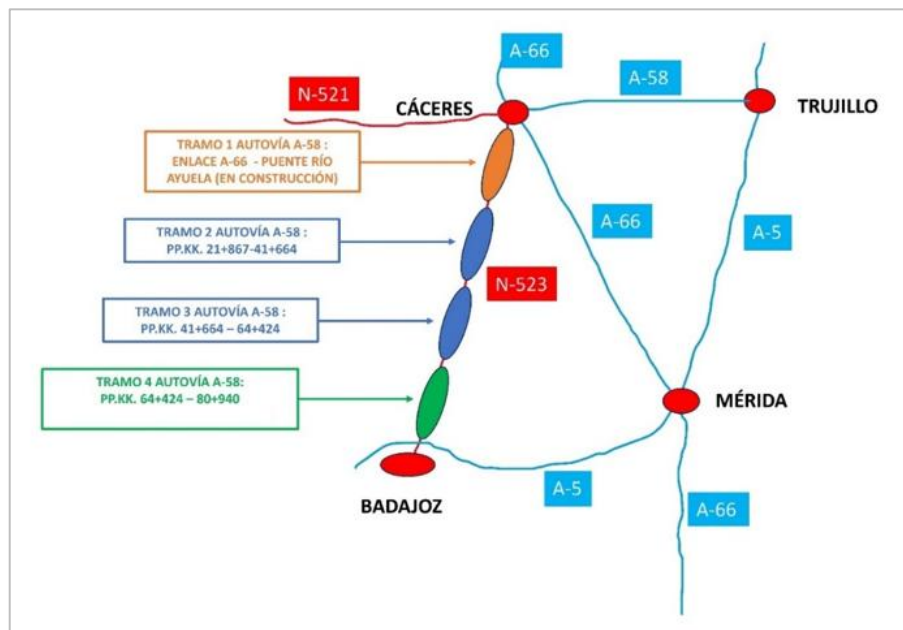


Fuente: Antecedentes de estudios técnicos

B. Autovía A-58 Cáceres-Badajoz

Esta autovía es una alternativa a la N-523 y cuyo primer tramo entre Cáceres y el río Ayuela está ya en construcción. La fecha prevista para su entrada en servicio es 2030.

Imagen nº 17. A-58 Cáceres-Badajoz

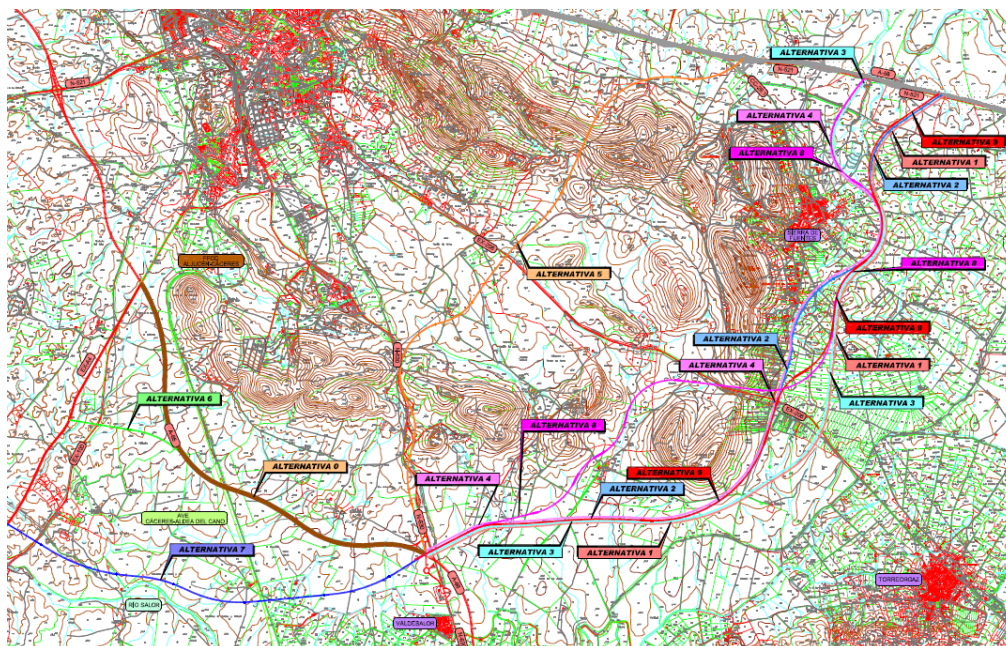


Fuente: Antecedentes de estudios técnicos

C. Ronda estatal de Cáceres

Esta ronda es complementaria a la ronda autonómica y se localiza más alejada de la ciudad, por lo que su funcionalidad es más de circunvalación para tráficos entre las autovías A-66 y A-5. Se prevé su finalización en 2035.

Imagen nº 18. Ronda estatal de Cáceres



Fuente: Antecedentes de estudios técnicos

5.3. PROYECTOS FERROVIARIOS

Uno de los principales proyectos ferroviarios que afectarán al conjunto de la provincia es la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Aunque el tramo Plasencia-Mérida-Badajoz ya ha sido inaugurado parcialmente, todavía quedan algunos tramos en construcción, como el tramo Talayuela-Plasencia.

También se contemplan mejoras en la fiabilidad y seguridad de la red convencional entre Cáceres y Valencia de Alcántara, optimizando las condiciones operativas de la línea y beneficiando tanto al transporte de pasajeros como al de mercancías.

Imagen nº 19. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura



Fuente: ADIF

6. CONCLUSIONES

En general, el diseño urbanístico de Cáceres, con un casco urbano central y una serie de áreas de influencia, tanto urbanizaciones como zonas industriales o comerciales, se traduce en una amplia dependencia del vehículo privado, también alimentada por la escasa o nula percepción de problemas en la circulación vial y la insuficiente regulación del aparcamiento junto con determinadas carencias del transporte urbano, que se revela incapaz de competir con los tiempos de viaje y la comodidad del viaje de puerta a puerta del vehículo privado.

Como se ha mencionado anteriormente, según el último dato publicado por la DGT (2023), el número de turismos en Cáceres ascendía a 53.418, lo que supone un índice de motorización de 555 turismos por cada 1.000 habitantes y un incremento del 1,11% anual desde 2014. Las expectativas de estabilidad económica y los elevados índices de motorización ejercerán una importante presión hacia el uso del vehículo privado, que según el PMUS de la red de municipios sostenibles de Cáceres, ya representaba el 76% de los desplazamientos. Esta situación solo podrá compensarse con una buena gestión del transporte público.

Por otra parte, es de esperar que la implementación de la Zona de Bajas Emisiones se traduzca en una oportunidad para modificar el entorno y apostar por el transporte público y no motorizado como base de la nueva movilidad. En este sentido, en el momento de definir este Plan Director, se tendrán en cuenta las propuestas en materia de movilidad incluidas en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado para el municipio de Cáceres, si bien, la mayoría de sus actuaciones se orientan más a la movilidad blanda; en el PIMUS de Cáceres; y en el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) en lo relativo a la mejora de las conexiones urbano-interurbano.

El análisis elaborado en este informe se traduce en el siguiente DAFO, herramienta clave para el análisis estratégico, ya que proporciona una visión estructurada y equilibrada de los factores internos y externos que afectan al sistema, facilitando la toma de decisiones informadas y estratégicas.

Tabla nº 21. Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO)
relativo a la situación actual de la movilidad en Cáceres

DEBILIDADES • Bajas frecuencias en algunas líneas. • Nuevos desarrollos urbanísticos en Cáceres que pueden quedar fuera de la zona de cobertura actual. • El desplazamiento de la población a zonas periféricas que modifica los orígenes/destinos de la demanda. • Falta de aparcamientos disuasorios o con insuficiente número de plazas. • Los viajes con origen/destino fuera del municipio implican una necesidad de coordinación con los modos interurbanos.	AMENAZAS • Expectativas de estabilidad económica. • Tendencia al incremento de la movilidad motorizada. • Elevados índices de motorización en el ámbito que se traducirán en un elevado uso del vehículo privado. • Comportamientos incívicos en el autobús. • Falta de percepción por parte de los usuarios de problemas relacionados con el tráfico (congestión, problemas para aparcar, menor sostenibilidad). • La posible suspensión en el futuro de las subvenciones al transporte del MITRAMS, que se traducen en reducciones de las tarifas
FORTALEZAS • Cobertura de casi la totalidad de las áreas urbanas de Cáceres. • Líneas que dan cobertura a casi todos los centros atractores. • Compromiso con la sostenibilidad (buses 0 emisiones). • Accesibilidad de la red (ONCE). • Flexibilidad y capacidad para implementar servicios especiales durante la celebración de eventos.	OPORTUNIDADES • Recuperación de la movilidad municipal previa a la pandemia. • Redacción de este Plan Director. • Implementación de la ZBE. • Concienciación de las Administraciones para potenciar los modos sostenibles. • Normativa actual. • Proceso de participación ciudadana. • App Cáceres Bus. • Creciente predisposición de la población al uso de modos blandos. • Fomento del turismo.

Elaboración: TRN Táryet

SERVICIO DE ASISTENCIA
TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN
DEL PLAN DIRECTOR
INTEGRAL DE MOVILIDAD DEL
SERVICIO DE TRANSPORTE DE
AUTOBÚS URBANO DE LA
CIUDAD DE CÁCERES