



“EL GESTOR LOCAL ANTE LA TOMA DE DECISIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD URBANA”

RESUMEN

Resulta bien conocida la problemática existente en las ciudades a la hora de planificar una ordenación más eficiente del espacio urbano desde el punto de vista de la movilidad. En los últimos años, la gran mayoría de ciudades de tamaño medio han resuelto de manera parcial tal dificultad mediante la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible. En estos documentos se consigna la hoja de ruta de la ciudad en un horizonte a medio-largo plazo, pretendiendo modificar las pautas de movimiento de los ciudadanos a través de propuestas de actuación cuya implantación promueva modos de desplazamientos más sostenibles, sin ser incompatible con el crecimiento económico y una coordinación ecuánime entre los usos del suelo y la movilidad.

No obstante, y aunque parezca que dicho documento supone la panacea a los problemas de movilidad en la ciudad, surgen nuevas complicaciones derivadas del impacto que el establecimiento de las medidas contempladas en dichos planes puedan tener en la vida diaria del ciudadano. En muchas ocasiones, las personas responsables de la toma de decisiones (generalmente políticos) manifiestan dudas en relación a los problemas y la sostenibilidad de las soluciones escogidas o sobre la aceptación por parte de los ciudadanos o agentes involucrados.

En este artículo, se recogen algunas experiencias sobre la adecuación de las medidas derivadas de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible en una ciudad media, así como la reacción de sus habitantes ante posibles cambios provocados por la construcción de nuevas infraestructuras en la ciudad.

Palabras Clave: (movilidad urbana, sostenibilidad, gestor local, ciudadano, participación pública)

INTRODUCCIÓN

En épocas recientes, ha surgido un paulatino interés por el estudio de los problemas específicos de movilidad urbana y accesibilidad que presentan las ciudades históricas de tamaño pequeño-medio. Dotar de movilidad a la población, compatibilizándola con la preservación del medio ambiente y el patrimonio histórico se ha convertido en un reto de difícil solución. En una ciudad Patrimonio de la Humanidad como Cáceres, el incremento constante de la movilidad ha producido ciertos desordenes circulatorios, problemas de aparcamiento, ruido y contaminación, lo que genera efectos negativos sobre la calidad de vida de la población y el patrimonio.

El hábito actual de movilidad en la ciudad de Cáceres se caracteriza por un creciente uso del vehículo privado en comparación con otras ciudades de tamaños similares donde la mayoría de recorridos cortos se resuelven caminando. Este hecho puede atribuirse a varios motivos: 1) existe una cultura muy arraigada de utilización del automóvil para el desplazamiento habitual en la ciudad, 2) las características orográficas de la ciudad hacen que resulte menos atractivo el desplazamiento a pie, así como la peculiar



distribución de zonas en la misma, lo que dificulta bastante una buena planificación del transporte público, 3) una parte de la población no se plantea el uso del transporte urbano colectivo como el medio más adecuado en su movilidad diaria.

Bien es cierto que Cáceres es una ciudad que se ha extendido de manera irregular desde el punto de vista de su ordenación urbanística, debido principalmente a la existencia de barreras físicas (línea de ferrocarril, Ribera del Marco, Sierra de La Mosca). Adicionalmente, la expansión contemporánea de Cáceres ha tenido lugar en un plazo de tiempo muy corto, ya que la gran mayoría de los inmuebles existentes han sido construidos a finales del siglo XX. De ahí se han derivado una serie de incongruencias del espacio urbano que se traducen en ineficiencias en términos de movilidad, espacio social, funcionamiento de las centralidades y generación de economías de escala. Los problemas de movilidad detectados muestran escasa armonización entre el espacio histórico previo al fenómeno de la motorización masiva y el espacio urbano contemporáneo, cuyos criterios de ordenación se articulan más o menos tácitamente alrededor del coche.

En el caso de la ciudad intramuros, la buena resolución de sus condiciones de accesibilidad es una cuestión estratégica en relación al turismo, que es una de las economías emergentes de la ciudad. Al otro extremo se encuentran los nuevos polígonos residenciales, productivos o terciarios (el campus de la universidad) de la periferia, donde se va concentrando progresivamente una amplia cuota de la población y que crecieron pensados en función del transporte privado motorizado. Por tanto, parece necesario apostar por un cambio de mentalidad en el seno de la ciudadanía, por el cual la opción del empleo del vehículo privado no sea tomada como el indicador casi exclusivo de su calidad de vida.

La optimización de las redes y sistemas de transporte público deberían ser un punto de partida muy claro, que sin embargo no pueden sustraerse a los criterios de eficiencia económica, so pena de volverse inviables. Ello remite indirectamente al factor de densidad poblacional como condición vinculante y como posible objetivo. En ese sentido, se ha aprobado recientemente la ampliación y creación de nuevas líneas de transporte urbano colectivo de viajeros en la ciudad, las cuales se financiarán mediante una revisión de la tarifa al objeto de no romper el equilibrio económico-financiero de la concesión y evitar el incremento del déficit del servicio.

En aras a ofrecer una solución a la problemática planteada con anterioridad, se opta por parte del Excmo. Ayuntamiento de Cáceres por la redacción de un plan de infraestructuras para la movilidad urbana sostenible (PIMUS). Dicho plan analiza y esboza las posibles acciones encaminadas a la mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad, teniendo en cuenta la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles. Resulta de especial relevancia en el documento priorizar la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transporte y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. De este modo, se aborda de manera integral todos los aspectos relacionados con la movilidad: tráfico, aparcamiento, transporte público y movilidad peatonal y en bicicleta.

El contenido de este artículo se centrará en el análisis del plan de infraestructuras para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Cáceres, realizando un estudio de las propuestas implementadas, el grado de adecuación a las necesidades de movilidad de la



población, así como la percepción ciudadana ante los cambios que experimenta la ciudad producidos por la construcción de nuevas infraestructuras.

PIMUS (Plan de infraestructuras para la movilidad urbana sostenible)

El Ayto. de Cáceres elaboró en el año 2014 el PIMUS con el pensamiento de crear el documento de referencia sobre la realidad de la ciudad en materia de movilidad urbana y así poder abordar las futuras líneas de trabajo en este ámbito. El objetivo principal es mejorar la calidad de vida del ciudadano creando nuevos espacios para el disfrute del peatón y forjando que los desplazamientos puedan ser más cómodos, eficientes y respetuosos con el medioambiente. Este plan es un documento vivo y de gran importancia estratégica, que orienta al gestor local en la mejora del transporte en la ciudad y sobre qué caminos debe seguir a la hora de tomar decisiones futuras que tengan siempre en consideración la movilidad urbana de una forma ordenada y desterrando cualquier improvisación. El PIMUS apuesta por un desplazamiento más sostenible, teniendo en cuenta la ordenación de los aparcamientos, la reducción del tráfico de vehículos particulares y la priorización de sistemas de transporte colectivo.

Según los datos reflejados en el plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad la movilidad global asciende a más de 185.000 viajes internos en día laborable, lo que se traduce en casi dos viajes por persona al día. El medio de transporte más utilizado es el vehículo privado con un 55% de los viajes internos de la ciudad, y que con una ocupación media de 1,3 viajeros por vehículo, suponen el desplazamiento de más de 80.000 vehículos en la ciudad. El porcentaje de viajes realizados a pie representan tan sólo un 34%, valor similar al observado en ciudades de mayor tamaño, mientras que en ciudades de tamaño similar suele llegar hasta el 50%. El uso del autobús urbano, supone un 9,6% de los viajes urbanos, valor ligeramente inferior al observado en ciudades de tamaño similar al de la ciudad de Cáceres, donde se dan valores de entre el 10 y el 12 por ciento. Por último, el uso de la bicicleta como modo de transporte es meramente testimonial, suponiendo tan solo el 0,15% de los viajes.

Considerando los motivos del viaje, el mayor porcentaje es el de la movilidad obligada (trabajo y estudios que suponen más del 50% de los desplazamientos), de forma que dentro de la movilidad no obligada la mayor proporción corresponde a los viajes por compras (casi el 30% de los viajes totales). Al cruzar estos motivos con los modos de transporte se observa una asimetría, pues si bien en el caso de los viajes al trabajo el uso del vehículo privado asciende a más del 80%, en el caso de los viajes motivados por ocio, los desplazamientos a pie ascienden hasta casi el 90%. En este sentido, es importante destacar, los viajes por estudio, en los que debido a la ubicación de la Universidad alejada del centro urbano, hacen que el porcentaje de los viajes en autobús ascienda hasta el 15%, reduciéndose los viajes a pie a tan solo un 17,5%, siendo el modo principal el vehículo privado con el 67% de los desplazamientos.

En relación al empleo de vehículo privado, la mayor problemática de la ciudad es la falta de continuidad de la ronda Norte por la zona este, lo que provoca un importante problema de congestión. En el centro de la ciudad, existen calles de sección restringida donde el peatón debe compartir el espacio con el tráfico de vehículos, produciendo un cierto desorden circulatorio que se acentúa cuando estos vehículos realizan paradas. Respecto al aparcamiento en destino, la mayor parte de éste se realiza sobre la vía pública, con



uso del servicio de estacionamiento regulado en tan solo el 0,5% de los aparcamientos y un 3% en aparcamientos privados.

Aunque Cáceres presenta algunas barreras físicas y situaciones de tráfico incómodas, no explica el escaso reparto modal a pie comparado con otras ciudades de tamaño similar, ni tampoco el escaso uso de la bicicleta, vista como objeto de ocio y deporte, pero no para transporte cotidiano. Objetivamente, el desnivel que presenta la ciudad es un fuerte impedimento para el desplazamiento entre el centro histórico y los nuevos desarrollos de la ciudad en el Norte y la Universidad, siendo mucho más fácil caminar y usar la bici en la mitad Sur, más llana y sin discontinuidades urbanas. Estas discontinuidades de los nuevos crecimientos han aislado zonas de la ciudad cercanas, haciéndolas hostiles a cualquier otro modo que no sea el coche.

En relación al transporte público, representa en la actualidad tan sólo un 10% de los viajes totales de los residentes en Cáceres, valor inferior al de otras ciudades de características asimilables por población y configuración urbana, por lo que es realista pensar en posibilidades razonables de incrementar su participación en la movilidad diaria. Los recorridos de las líneas y la localización de las paradas de transporte público están cubriendo de forma eficiente el territorio (amplia cobertura geográfica y poblacional alcanzada). Por tanto, no se hace presumible una modificación total de la disposición actual, sino optimizar y ampliar determinados recorridos de forma que se mejore su competitividad.

El Plan General Municipal de Cáceres resulta insuficiente para resolver los problemas de movilidad de la ciudad, ya que solo pone atención sobre la movilidad motorizada, lo que junto con la propia realidad de la movilidad en la ciudad hacen prever un futuro poco sostenible. La movilidad peatonal, a pesar del tamaño de la ciudad tan solo supone un tercio de los viajes. Dada la tendencia observada a utilizar el vehículo privado para desplazamientos cortos (sobre todo en el centro de la ciudad) habría que tomar medidas por un lado para promover modos de transporte alternativos y, por otro, garantizar el aparcamiento.

Teniendo en cuenta lo expuesto con anterioridad, la estrategia planteada en el plan de movilidad urbana del Ayto. de Cáceres responde a la necesidad de incidir en las pautas actuales de movilidad de la ciudad, orientándolas hacia un marco de desarrollo sostenible. En este sentido, se han tenido en cuenta las siguientes directrices generales en su redacción: a) uso más racional y sostenible del automóvil, así como una ordenación eficaz del aparcamiento, que reduzca el tráfico de agitación; b) mejora de las condiciones de movilidad peatonal, en paralelo a un incremento de la protección y aumento de la calidad urbana, en particular en las áreas más centrales, de elevado valor histórico y ambientalmente sensibles; c) aumento de la participación del transporte público en la movilidad motorizada; d) medidas de fomento de uso de la bicicleta como medio de transporte real y no solo como actividad recreativa o deportiva.

Como objetivos globales se establece: a) no incrementar los tiempos de desplazamiento; b) reducir la accidentalidad y la siniestralidad ligada al tráfico rodado; c) reducir el consumo energético global y las emisiones de gases contaminantes producidas por los medios de transporte, reflejo de la mayor participación de los modos limpios o más eficientes (públicos / no motorizados). Con objeto de conseguir esos resultados se perfilan las siguientes propuestas:

- 1) Estacionamiento y viario



El plan de movilidad propone como primera medida la mejora de la calidad urbana en el área central estableciendo acciones para la reducción de tráfico de paso y agitación en el entorno del centro histórico. Se plantean dos alternativas: reducción de la sección o impedir directamente el paso de vehículos privados por ciertas secciones del eje permitiendo sólo el paso de transporte público. Otra de las propuestas clave es el cambio de sentido viario, de esta forma se dirigiría todo el flujo de tráfico en un solo sentido evitando congestiones viales y encaminando los automóviles en dirección a los aparcamientos de la zona. Una de las actuaciones previstas que mayor repercusión social ha generado es la propuesta de la peatonalización de la calle San Pedro de Alcántara (calle comercial por excelencia de la ciudad) por su influencia en el funcionamiento de la red viaria.

Por otra parte, el objetivo de la propuesta sobre el aparcamiento, es fundamentalmente el de minimizar los recorridos en búsqueda de plazas, así como poder garantizar y mejorar el aparcamiento a residentes y visitantes. Además, a largo plazo, se plantea la eliminación progresiva de vehículos aparcados en la zona del recinto histórico de la ciudad, así como la limitación del tamaño de vehículos de carga y descarga en este espacio. La propuesta relativa al aparcamiento se subdivide en dos partes: actuación sobre el aparcamiento en superficie (que implica la ampliación y reordenación de la zona de aparcamiento restringido, zona ORA) y ejecución de nuevos aparcamientos subterráneos (como es el caso del parking situado en Avda. Primo de Rivera, puesto en servicio hace apenas un mes).

2) Movilidad peatonal

El objetivo principal es fomentar el desplazamiento a pie en el núcleo urbano (idóneo para los recorridos cortos), otorgando más sección viaria a la infraestructura peatonal de modo que resulte más atractivo al viandante escoger ese itinerario, propiciando la habitabilidad del entorno y aumentando así la calidad urbana. De este modo se propone implantar zonas semi-peatonales para conectar las actuales zonas peatonales, además de ensanchar los recorridos hacia el centro.

De entre las actuaciones puntuales que se sugieren en el plan con objeto de mejora de la movilidad peatonal, se consideran por su importancia las siguientes: a) reordenación de la Avda. Virgen de la Montaña (creando una acera-plaza, que previsiblemente aportará a la ciudad un nuevo espacio de estancia dando viveza peatonal y comercial a esta avenida); peatonalización de la calle San Pedro de Alcántara (que configura un eje peatonal de conexión preferente entre la Avda. Virgen de Guadalupe y la Avda. España, ambas con infraestructura peatonal generosa en un entorno de actividad urbana muy dinámica); c) reordenación de la Avda. de Portugal (es un eje conector fundamental en términos peatonales pero presenta una sección muy desordenada con un espacio excesivo destinado al vehículo privado que provoca usos irregulares, a costa del espacio peatonal, para ello se propone ajustar las anchuras de la calzada obteniendo una sección más funcional que cuente con la infraestructura peatonal que requiere esta vía dada su centralidad y conectividad); d) revisión de cruces y seguridad vial (inspeccionar la señalización de los pasos situados en viario principal y distribuidor, incorporando la señalización horizontal y vertical preceptiva).

3) Transporte público

En este caso, el objetivo fundamental de las actuaciones es el aumento de la participación de este modo de transporte en el reparto modal de la movilidad de la ciudad, siendo objetivos secundarios la mejora de la calidad del servicio, reducción de frecuencias de paso y mantenimiento de la buena cobertura espacial actual.



Se propone en este apartado la implementación de carriles de uso exclusivo para el transporte público en aquellas vías donde se justifica por su mayor volumen de paso. Ello permitiría una mejora sustancial de las velocidades comerciales y reducir los tiempos de recorrido e incrementar las frecuencias de paso. Además, permite garantizar el cumplimiento de horario de paso para evitar viario congestionado. Este carril bus, permitiría la libre circulación del transporte público (bus y taxi), así como de motocicletas y bicicletas.

4) Movilidad ciclista

El objetivo es crear una red conectiva y mallada soporte de la movilidad cotidiana que conecte con los puntos de máximo atractivo (casco central y universidad). El diseño se ha trazado a partir de la red ya existente, que apoyado en una serie de itinerarios recomendados y el desarrollo de nuevas infraestructuras, permitirá y facilitará el uso de la bicicleta como medio de transporte real en la ciudad.

Para lograr este fin se trazan tres estrategias principales: 1) dar a conocer lo existente (encaminada a mostrar a la población recorridos fáciles, mediante su señalización y difusión); 2) actuar en itinerarios estratégicos (para conectar la ciudad llana del sur con la universidad y los desarrollos dispersos del norte, pasando por el centro); 3) facilitar el uso (posibilidad de atar la bici a mobiliario urbano, condiciones de acceso al transporte público o edificios municipales).

MEDIDAS IMPLEMENTADAS Y/O EN DESARROLLO

A continuación se analizan y comentan algunas propuestas que figuran en el plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad y que han sido ya ejecutadas; otras que se encuentran en fase de desarrollo; nuevas medidas adoptadas por consenso entre los diferentes grupos políticos y asociaciones vecinales; así como las previsiones a futuro de la transformación de la fisonomía de la ciudad.

a) Peatonalización de la calle San Pedro de Alcántara

De las propuestas definidas en el plan, una de las que se ha concluido es la ejecución de la peatonalización de la calle San Pedro de Alcántara. Con esta actuación se han eliminado las plazas de aparcamiento en superficie y además se ha restringido el tráfico exclusivamente a residentes en la zona, así como ciertos horarios de carga y descarga. Existe una evidente mejora de la actividad comercial de la zona lo que ha fomentado la movilidad peatonal. Adicionalmente, se ha adecuado la calle con vegetación y mobiliario urbano para embellecer el itinerario a pie. Inicialmente esta medida no contaba con la aprobación de la ciudadanía, aunque una vez finalizadas las obras, la mayoría de los ciudadanos coinciden en que la actuación ha mejorado notablemente la movilidad peatonal de la ciudad así como la actividad comercial en la zona.

b) Parking subterráneo en Avda. Primo de Rivera

Teniendo en cuenta el objetivo definido en el plan de movilidad relativo al aparcamiento, resulta fundamental minimizar los recorridos en búsqueda de plazas de estacionamiento (tráfico de agitación) y garantizar a residentes y visitantes (tanto turistas como ciudadanos de otros municipios o barrios periféricos que se desplacen con motivo de realizar algún trámite administrativo al centro urbano) una plaza donde alojar su vehículo. En este sentido, la construcción del nuevo aparcamiento subterráneo en la Avda. Primo



de Rivera (351 plazas) tiene una ubicación inmejorable en pleno corazón de Cáceres junto a la Avenida de España, la arteria principal de la ciudad y las principales zonas comerciales como las del Paseo de Cánovas y de San Pedro Alcántara (peatonalizada recientemente). La idónea ubicación de este parking (inaugurado recientemente) ya permite la máxima comodidad de los usuarios, dado que se encuentran próximos a todos los servicios y propuestas de ocio y restauración de la ciudad. En un principio, los habitantes de la ciudad se manifestaron reacios a la construcción de esta nueva infraestructura, aunque posteriormente se observa un repunte en la revitalización de la zona comercial próxima a dicho aparcamiento subterráneo con la aparición de nuevos establecimientos.

c) Reordenación de Avda. de Portugal

El problema existente en esta vía es la pérdida de movilidad debido a la indisciplina que manifiesta el vehículo particular ocupando el espacio peatonal y, reiteradamente, realizando paradas en doble fila de larga duración. La solución propuesta en el plan de movilidad no sólo es eficaz, sino altamente necesaria. Se requiere recuperar espacio para el peatón ampliando las aceras y ordenando las plazas de aparcamiento en superficie. Esta actuación no se ha desarrollado hasta el momento y cuenta con una férrea oposición de los comerciantes de la zona que apuestan por dejar la situación tal y como se encuentra en la actualidad, dado que opinan que beneficia directamente sus resultados de venta.

d) Reordenación de Avda. Virgen de la Montaña

La solución propuesta busca evitar los problemas que plantean habitualmente las secciones en bulevar con anchos de acera insuficiente: mal funcionamiento del comercio, desconexión de la zona central estancial con la acera, discontinuidad longitudinal del bulevar en intersecciones con necesidad de cruzar volviendo a la acera, etc.

Así, se propone sustituir la sección actual en bulevar por una sección con “acera-plaza” que aúna el espacio estancial y la banda de circulación dinámica, mejorando el funcionamiento conjunto. Además, la sección propuesta reduce la presencia del vehículo privado en la calle al sustituir las dos baterías de aparcamiento por tramos de aparcamiento en línea a ambos lados, que podrían situarse de forma alterna, de manera que se dé respuesta a las necesidades de carga y descarga y otros usos en la zona sin empeorar la calidad urbana del entorno, que en esta configuración resultará eminentemente peatonal.

En esta actuación tampoco se ha avanzado hasta el momento dado que no cuenta con el agrado de los hosteleros y comerciantes de la zona, que mantienen posturas similares al caso anterior.

e) Ampliación y reordenación de la zona de aparcamiento regulado (zona ORA)

La actual configuración de la zona ORA, a lo largo de varios ejes que no conforman una verdadera zona compacta, y con una dimensión insuficiente; genera importantes movimientos de tráfico de agitación en ejes paralelos donde el aparcamiento es gratuito actualmente. Ante este problema el PIMUS plantea una ampliación de esta zona de aparcamiento regulado, que acaba de ver la luz recientemente tras la aprobación en pleno del Ayto. Se proyecta sacar a licitación en fechas próximas un nuevo concurso para la concesión de la gestión del estacionamiento controlado y limitado que contará con 2.070 plazas repartidas entre unas sesenta calles, lo que supone duplicar en la práctica las plazas aparcamiento regulado existentes en la actualidad (alrededor de 850 plazas).



Esta es una de las actuaciones que más dificultades está planteando, dado que se trata de una medida que siempre goza de escasa aceptación popular.

- f) Modificación del contrato concesionado de servicio de transporte público colectivo de viajeros

Dicha modificación surge de reivindicaciones realizadas por los ciudadanos de Cáceres relativas a la ampliación de determinados servicios no contemplados en el contrato en vigor con la empresa concesionaria. Dado que los vecinos de la ciudad demandaban que se atendiera la implementación de nuevos recorridos se constituyó la Mesa de Diálogo del Transporte Urbano, que durante el año 2016 ha servido para canalizar las peticiones ciudadanas y dar una respuesta activa a las mismas. Fruto del compromiso de esta mesa de trabajo se han atendido todas las solicitudes, habiéndose puesto de acuerdo todos los grupos políticos y la agrupación vecinal en que las medidas a adoptar pueden ser beneficiosas para los ciudadanos de Cáceres. El objetivo no es otro sino mejorar en la medida de las posibilidades el transporte urbano, atendiendo a las demandas de los ciudadanos y a las necesidades de Cáceres. En base a la viabilidad técnica y a los costes estimados se han analizado diversas alternativas que pretenden dar mejor servicio a algunos barrios de la ciudad, adoptándose por consenso las siguientes: 1) Mejora de servicio en la urbanización del Junquillo, 2) Implantación de la tarjeta de transbordo o bono combinado, 3) Ampliación del recorrido de la L5 para dar servicio al camping y campo de fútbol de la ciudad, 4) Conexión desde Residencial Universidad hasta la Laboral, 5) Línea joven de Mejostilla al Campus y Universidad Laboral. Con estas medidas adoptadas y aprobadas en el Pleno del Ayto, el servicio de transporte urbano resulta reforzado y atiende las necesidades de mayor número de ciudadanos, que es el objetivo de cualquier gestor público.

- g) Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado

El Ayto. de Cáceres presentó al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas el proyecto de la estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (DUSI), con el que aspiraba conseguir fondos europeos para cofinanciar propuestas que hicieran de la capital cacereña una ciudad "inteligente, sostenible e integradora". Dicha propuesta ha sido seleccionada y cuenta con financiación para desarrollar actuaciones de mejora de la movilidad y accesibilidad en la ciudad, como la peatonalización de algunas vías para hacer más transitable el centro, la ampliación del Parque del Príncipe o la instalación de escaleras mecánicas en la calle Alzapiernas, principal vía de acceso a la Plaza Mayor de la mayoría de los turistas que llegan a la ciudad a través de la zona del parking de Obispo Galarza. El proyecto contempla unas líneas generales, pero se trata de un documento abierto cuyas actuaciones concretas habrá que ir perfilando.

CONCLUSIONES

Resulta palpable que cualquier decisión política nunca está exenta de opiniones contradictorias en relación a la idoneidad de ciertas disposiciones adoptadas por el bien del ciudadano. Ser gestor público no resulta tarea fácil, máxime cuando en gran porcentaje de ocasiones no se reconoce el ingente trabajo realizado en pro del bienestar común y del beneficio global para la ciudad.

En el ámbito de la movilidad afortunadamente se dispone de instrumentos de planificación municipal (los PMUS), que permiten pormenorizar la realidad de una ciudad



al objeto de poder abordar las futuras líneas de trabajo en esta materia. Los PMUS son documentos vivos y de gran importancia estratégica, que orientan al gestor local en la mejora del transporte en la ciudad y sobre qué caminos debe seguir a la hora de tomar decisiones futuras que tengan siempre en consideración la movilidad urbana de una forma ordenada y desterrando cualquier improvisación.

Para concluir, lo que el gestor público municipal anhela es la mejora de la calidad de vida de los habitantes de su ciudad, que en el caso de la movilidad se traduce en una apuesta por formas de desplazamiento más sostenibles, creando nuevos espacios para el disfrute del peatón, teniendo en cuenta la ordenación de los aparcamientos, la reducción del tráfico de vehículos particulares y la priorización de sistemas de transporte colectivo, forjando que los desplazamientos puedan ser más cómodos, eficientes y respetuosos con el medioambiente.

AGRADECIMIENTOS

"La publicación de este trabajo ha sido posible gracias a la financiación de la Junta de Extremadura y los fondos FEDER recibidos por el grupo de investigación DIPAMAC a través de la ayuda de referencia GR15107".

BIBLIOGRAFÍA

Dombriz, M.A., et al., 2008. Libro verde de urbanismo y la movilidad. Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

EC-European Commission, 2013. A concept for sustainable urban mobility plans.

IDAE, P., 2006. Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible. Madrid, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Wefering, F., et al., 2014. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

Ayuntamiento de Cáceres, 2014. PIMUS (Plan de infraestructuras para la movilidad urbana sostenible. Propuesta de actuaciones).

Jiménez-Espada, M, 2016. Comments and Suggestions for Improvement of Mobility and Road Safety in the City of Cáceres. Procedia Engineering (Volume 161, Pages 1385–1390).