

## Decálogo de Movilidad y Transportes

### Prólogo

En la actualidad, Extremadura se encuentra falta de sistemas de movilidad y mecanismos para su gobernanza equiparables a los de otras regiones europeas y Comunidades Autónomas españolas, incluidas aquellas comparables en población y renta. Al problema de las escasas comunicaciones por transporte público se suma, además, la falta de entidades que gestionen de manera coordinada los escasos medios disponibles, sin una infraestructura de coordinación pública e integral de los diferentes servicios urbanos e interurbanos que operan en nuestra tierra.

Desde Extremeñería entendemos que nuestra Comunidad debe potenciar, en el ejercicio y aplicación de los derechos democráticos, constitucionales y del Estatuto de Autonomía, el derecho de los extremeños y extremeñas a una movilidad accesible, sostenible, pública y social, creando organismos de gobernanza competentes y profesionales que permitan las movilidades en el territorio extremeño en igualdad de condiciones a otras regiones de España y basándose en los análisis del territorio y sus dinámicas de movilidad existentes. Así mismo, debe aprovechar el potencial social, económico y turístico de la creación una red de transporte público cohesionada, coherente e intermodal para el desarrollo y la recuperación demográfica, económica y social de nuestra Comunidad. Por lo tanto, entendemos que Extremadura debe reconocer la movilidad a diferentes escalas (urbana, comarcal y regional) como un derecho de la población extremeña, y facilitar la transición a un modelo sostenible económica, ecológica y socialmente, permitiendo la vida plena de los extremeños y extremeñas independientemente de su renta o de sus circunstancias personales.

Así, Extremeñería propone el siguiente decálogo:

#### 1. Creación de un Consorcio Extremeño de Transportes.

Defendemos la **creación de un Consorcio Extremeño de Transportes, que abarque todas las comarcas de Extremadura, como autoridad que gestione y coordine toda la movilidad en la Comunidad**, incluyendo a las áreas de influencia, las áreas urbanas funcionales y las comarcas, **potenciando la estructura nodal de todo el territorio extremeño** y, a su vez, integrando el sistema urbano de la región con el desarrollo una red de transportes que permita el funcionamiento cotidiano y normal del territorio extremeño en su conjunto.

#### 2. Intermodalidad: coordinación y conexión de áreas de influencia

Entendemos que el transporte público regional debe **coordinarse con los sistemas de movilidad existentes a escala urbana y nacional, posibilitando tarifas conjuntas, sistemas cadenciales y frecuencias que permitan transbordos fluidos de unos sistemas a otros**, así como entre todos los modos de transporte, incluida la movilidad activa



## Extremeñería

en los cascos urbanos. Entendemos que la intermodalidad debe también abordarse desde una perspectiva espacial, recuperando la escala humana de nuestros pueblos y barrios, priorizando una planificación urbanística y territorial cohesionada, sostenible y accesible, minimizando la dependencia de modos motorizados individuales. Por este motivo entendemos que **Extremadura debe apostar por estaciones intermodales integradas en los cascos urbanos.**

### 3. Sistema unificado de información y tarificación del transporte público.

Defendemos la implementación de un **sistema de información al usuario moderno e intuitivo**, equiparables a los de otras regiones, integrando la información de los servicios públicos y privados de movilidad de forma actualizada, así como el uso medios alternativos a internet en las paradas y estaciones. Asimismo, defendemos un **sistema tarifario integrado y zonificado para toda la comunidad, con títulos de transporte multimodal recargables**, superando el modelo actual.

### 4. Desarrollo del ferrocarril extremeño.

**Nuestra región debe, en el ejercicio de sus competencias estatutarias, priorizar el desarrollo de una red ferroviaria de cercanías** que permita un sistema de movilidad moderno, sostenible, integrado y con valor añadido para el turismo y el mundo rural, con capilaridad en el territorio, dotando de servicios transfronterizos, interregionales y de cercanías, así como tranviarios, a aquellas poblaciones con potencial para articular la estructura nodal desde sus comarcas, y con un operador de ferrocarril de titularidad autonómica.

### 5. Mejora de los servicios de autobús/transporte por carretera.

Defendemos la **presencia de líneas de autobuses y microbuses coherentes con la estructura funcional de Extremadura**, con la coordinación e implementación de servicios de autobuses supramunicipales. En aquellas poblaciones **donde esto no sea posible, defendemos la existencia de servicios de transporte a la demanda modernos**, digitales y accesibles, o la existencia de servicios públicos de vehículos compartidos.

### 6. Conexiones ferroviarias y por carretera con el exterior.

Desde Extremeñería defendemos una comunidad estratégicamente posicionada en la Península Ibérica y en Europa, **priorizando un ferrocarril de Altas Capacidades en las conexiones exteriores y potenciando**, además de los corredores planteados actualmente, **la inclusión íntegra de la Ruta de la Plata en el Corredor Atlántico**. En las relaciones transfronterizas con Portugal, demandamos la coordinación entre administraciones generales de ambos Estados para la planificación de las inversiones en las líneas ferroviarias y por carretera.

**Exigimos también la mejora de los servicios de Media Distancia y Regionales existentes** con Andalucía, Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha. Particularmente, con



## Extremeñería

esta última región apostamos por la conexión mediante autovía con la proyección y ejecución del tramo Santa Amalia-Ciudad Real.

### 7. Potenciar cascos urbanos consolidados sostenibles y saludables.

Frente a un urbanismo expansivo e ineficiente, y en nuestro contexto demográfico y climático, queremos una Extremadura de pueblos y barrios vivibles y vividos, que mantengan el valor y la identidad de nuestros paisajes, la mixticidad y la sostenibilidad de las actividades económicas y sociales, **preservando la accesibilidad de personas con movilidad, audición o visibilidad reducida, así como la caminabilidad y ciclabilidad**, promoviendo modos de vida saludables y sostenibles y evitando la segregación social.

**Exigimos corresponsabilidad a la Junta de Extremadura en la financiación de accesos sostenibles a aquellos servicios autonómicos suburbanizados, integrando los tejidos periurbanos monofuncionales existentes** (residencias, campus, hospitales, colegios, polígonos de vivienda) paulatinamente y, cuando no sea posible o deseable, devolviéndolos a los centros urbanos. Consideramos fundamental que se planifique el territorio cuanto antes, y que se haga de manera sostenible, respetando las competencias locales en planificación urbanística. Asimismo, **defendemos infraestructuras que no creen obstáculos para el desarrollo sostenible de nuestros pueblos y ciudades.**

### 8. Fomento del uso de la bicicleta y la micromovilidad.

Queremos una Extremadura ciclable, en la que el proceso de descarbonización y transición energética suponga **también una mejora de las infraestructuras urbanas e interurbanas para la bicicleta tradicional y eléctrica y los vehículos de movilidad personal.**

Creemos en su potencial sustitutivo en la mayoría de desplazamientos cotidianos, además de su potencial turístico, para la logística de último kilómetro, para el impulso del comercio de proximidad, el reconocimiento del derecho a la movilidad y la independencia de la infancia y la juventud extremeñas, así como la mejora de salud de la población. Apostamos pues por unas condiciones de seguridad y comodidad que promuevan un uso de la bicicleta justo, con perspectiva generacional y de género, y asegurando la posibilidad de su combinación con otros modos colectivos como el ferrocarril o el transporte colectivo por carretera.

### 9. Potenciar la transición a una movilidad motorizada descarbonizada.

Defendemos una Extremadura donde la dependencia al vehículo privado motorizado se minimice. Asimismo, **solicitamos la investigación y el desarrollo en infraestructuras de descarbonización del transporte motorizado que permitan la convergencia y cohesión en todo el territorio extremeño**, sin perjuicio de las áreas menos pobladas, así como **una política de facilitación del acceso y el uso de vehículos descarbonizados**, aprovechando los equipamientos públicos y potenciando la iniciativa privada, y colaborando con los ayuntamientos y comarcas para que puedan potenciar el uso público y privado de vehículos descarbonizados.

### 10. Conexiones aeroportuarias de Extremadura



## Extremeñería

El aeropuerto de Badajoz debe estar conectado al sistema de movilidad extremeño y al de su área de influencia. Una vez se cuente con un servicio ferroviario cuyos tiempos sean competitivos, proponemos dedicar **el uso del aeropuerto exclusivamente a aquellos trayectos sin alternativa por ferrocarril y para distancias superiores a 600 kilómetros**, priorizando el transporte terrestre en las conexiones de Extremadura con el exterior, ya que los vuelos inferiores a dos horas y media no aseguran un transporte sostenible con el medio ambiente. **Propondremos rebautizar dicha infraestructura aérea como Aeropuerto de Extremadura.**