



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Toledo

Análisis y diagnóstico. Resumen ejecutivo

Borrador





Índice

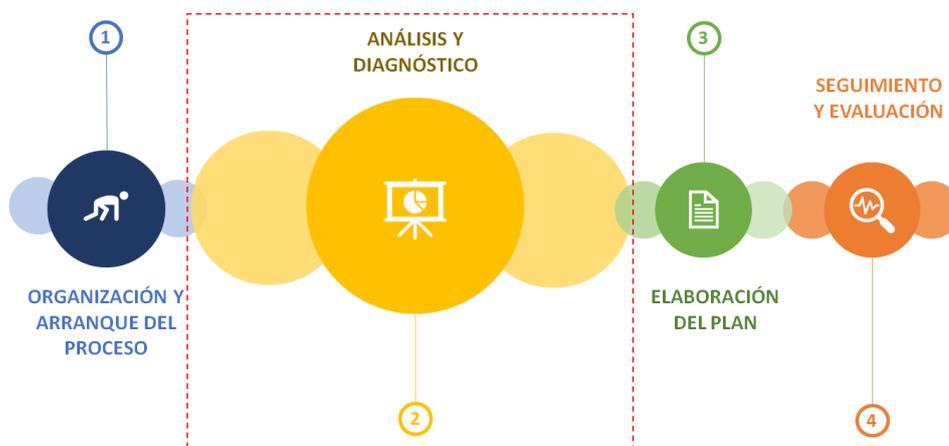
| | Página |
|--|--------|
| 1. Introducción | 2 |
| 2. Análisis de la situación actual | 5 |
| 2.1. Análisis socioeconómico | 5 |
| 2.2. Características generales de movilidad..... | 7 |
| 2.3. Transporte público | 9 |
| 2.3.1. Transporte ferroviario | 9 |
| 2.3.2. Transporte urbano | 9 |
| 2.3.3. Transporte interurbano..... | 11 |
| 2.3.4. Taxi | 11 |
| 2.4. Vehículo privado | 12 |
| 2.4.1. Tráfico..... | 12 |
| 2.4.2. Aparcamientos | 13 |
| 2.5. Movilidad peatonal | 15 |
| 2.6. Movilidad ciclista..... | 17 |
| 2.7. Distribución Urbana de Mercancías..... | 19 |
| 2.8. Seguridad vial | 20 |
| 2.9. Energía y medioambiente | 21 |
| 3. Diagnóstico | 22 |



1. Introducción

El presente resumen ejecutivo recoge los resultados más significativos del *Borrador de la Revisión del documento de Análisis y Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Toledo*. El PMUS se divide en cuatro etapas claramente diferenciadas, organización y arranque del proceso, análisis y diagnóstico, elaboración del plan y seguimiento y evaluación de las medidas. Este informe recoge el resumen ejecutivo del análisis y diagnóstico realizado en la ciudad de Toledo.

Fig 1. Etapas PMUS Toledo



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

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

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

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

Libro Verde de Movilidad Urbana de la Unión Europea

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

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



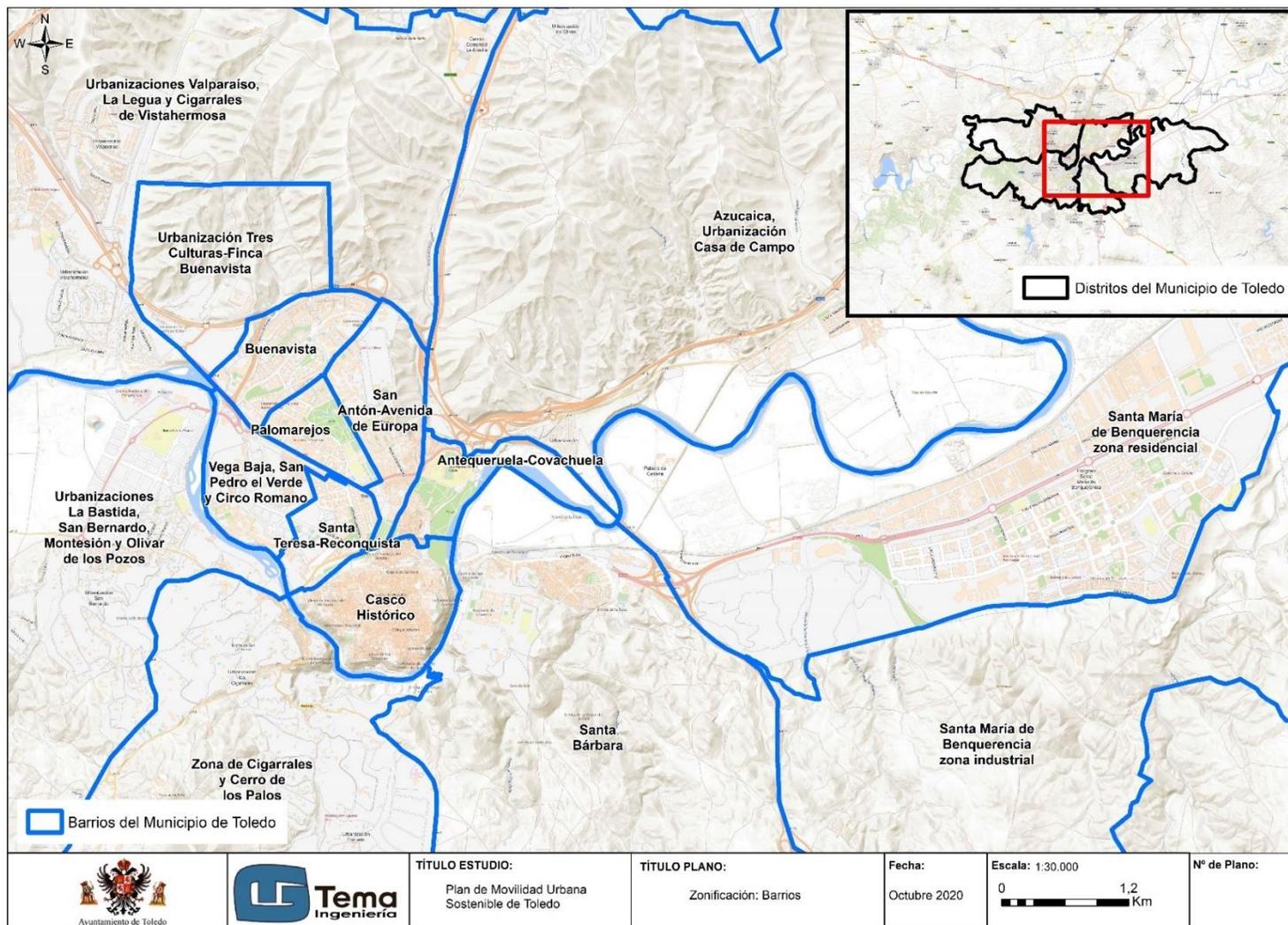
El ámbito de estudio es el municipio de Toledo, el cual se ha dividido teniendo en cuenta criterios de homogeneidad en 30 microzonas, agrupadas en 16 barrios y a su vez en los 5 distritos existentes. Además, para el análisis de la movilidad de la ciudad, se ha incluido el resto de los municipios de la provincia de Toledo (188 zonas), las provincias de Castilla La Mancha (4 zonas) y las Comunidades Autónomas (14 zonas).

Tabla 1. Denominación de los barrios y distritos

| Macrozona | Barrio |
|--------------------------------------|--|
| Casco Histórico | Casco Histórico |
| | Antequeruela-Covachuela |
| | Zona de Cigarrales y Cerro de los Palos |
| | Azucaica, Urbanización Casa de Campo |
| | Urbanizaciones La Bastida, San Bernardo, Montesión y Olivar de los Pozos |
| Santa Bárbara | Santa Bárbara |
| Polígono/Santa María de Benquerencia | Santa María de Benquerencia zona residencial-industrial |
| | Resto de Santa María de Benquerencia |
| Centro | San Antón-Avenida de Europa |
| | Palomarejos |
| | Santa Teresa-Reconquista |
| | Vega Baja, San Pedro el Verde y Circo Romano |
| Norte | Buenavista |
| | Urbanizaciones Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa |
| | Urbanización Tres Culturas-Finca Buenavista |



Fig 2. Zonificación. Denominación barrios y distritos



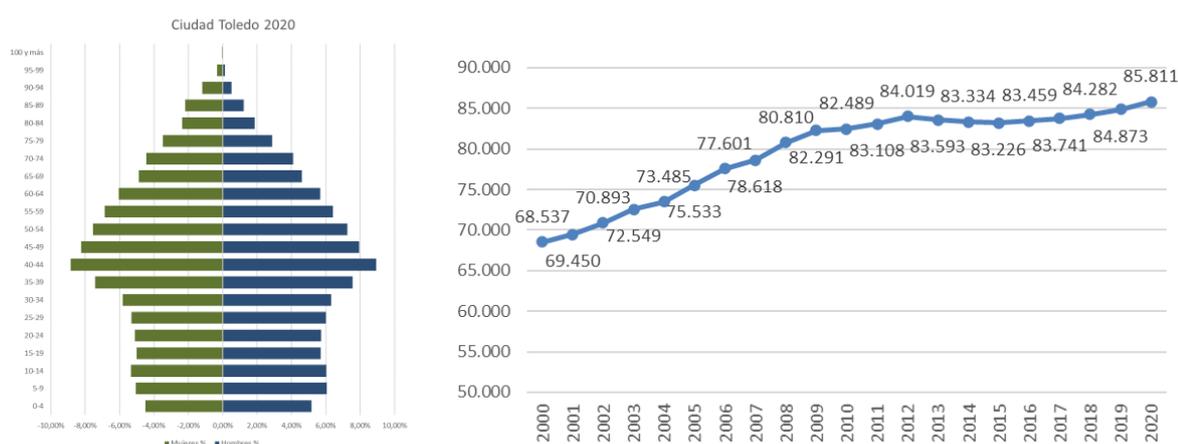


2. Análisis de la situación actual

2.1. Análisis socioeconómico

El municipio de Toledo cuenta con 85.811 habitantes (datos del 1 de enero de 2020), población que ha mantenido una tendencia creciente con una tasa de crecimiento del 4,03% estos últimos cinco años. Estos habitantes se distribuyen en los 232,1 km² de superficie dando lugar a una densidad de población en el municipio de 369,7 Hab/km². Se trata de una población relativamente joven con respecto a la media nacional pues el 63% de la población tiene menos de 50 años (52% a nivel nacional).

Fig 3. Pirámide poblacional y evolución de la población



A continuación, se observan los principales índices demográficos de la ciudad.

Tabla 1. Índices demográficos. Año 2020

| Año | Índice envejecimiento | Tasa envejecimiento | Tasa de sobre envejecimiento | % Octogenarios | Proporción de activos | Índice de reemplazo de activos |
|------|-----------------------|---------------------|------------------------------|----------------|-----------------------|--------------------------------|
| 2020 | 1,07 | 17,18% | 28,90% | 4,97% | 66,79% | 0,91 |

La población posee una tendencia al envejecimiento, con una pérdida de reemplazo de activos y aumento en las tasas estudiadas. Este hecho puede tener relevancia a la hora de implantar medidas dirigidas a este sector de la población, donde las personas mayores podrían tener mayor disposición para utilizar modos más sostenibles.

En cuanto a la orografía de Toledo, otro factor determinante a la hora de la formulación de las propuestas del Plan, la ciudad se encuentra a una altitud de 529 metros sobre el nivel del mar, variando desde los 429 metros en el último tramo en el municipio del río Tajo hasta los 697 metros en el sur.

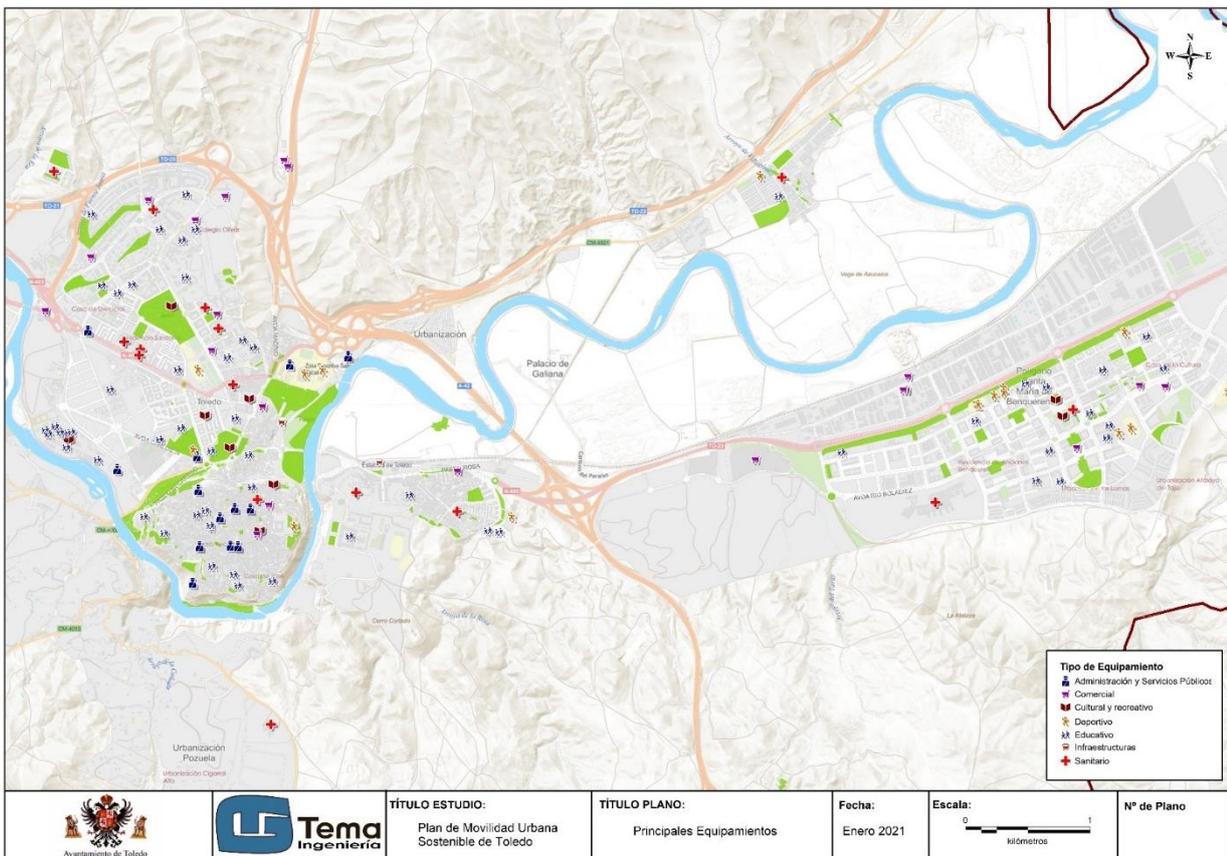
En términos de movilidad, el parque total de vehículos del municipio asciende en diciembre de 2019 a un total de 58.173 vehículos, según datos extraídos de la Dirección General de Tráfico (DGT), suponiendo un 78,4 % los turismos, seguidos de las furgonetas y camiones que en su conjunto suman

un 11 %. El parque de vehículos ha experimentado un crecimiento en los últimos seis años del 8,5% en total.

En cuanto a nivel de renta de los ciudadanos de Toledo es alto, para el año 2017 se observa una renta media por persona de 13.365 euros (11.412 euros es la media nacional) y una renta media por hogar de 35.772 euros (28.417 euros es la media nacional). Los trabajadores afiliados en el municipio de Toledo se sitúan en 65.354 (año 2020), perteneciendo un 91,7% al régimen general seguido de un 6,8% al régimen especial de autónomos. El número de personas sin empleo en el municipio de Toledo se eleva hasta 5.390 (año 2020), concentrando los mayores de 45 años más del 45% del total. Toledo posee una tasa de desempleo del 11,53% (año 2019) frente la tasa de desempleo nacional del 14,07%.

Los equipamientos, principales centros de atracción de viajes, son más de 203 en la ciudad de Toledo. Se diferencian 16 centros de ámbito sanitario (5 hospitales en activo, uno más si contamos el Nuevo Hospital Universitario de Toledo en el polígono que va a sustituir al hospital de referencia, 5 centros de salud, un centro de especialidades y 4 de otra tipología), 60 centros educativos entre los que destaca la Universidad de Toledo, 14 servicios públicos, 15 centros de tipo comercial, 13 centros deportivos y 44 puntos de interés turísticos.

Fig 4. Principales equipamientos por tipología



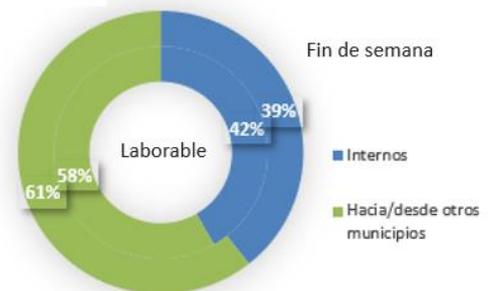
2.2. Características generales de movilidad

En este apartado, se recogen las principales conclusiones relacionadas con la movilidad general del municipio, diferenciando entre la movilidad interna (municipio de Toledo) y la movilidad con el exterior (otros municipios de la provincia de Toledo, provincias de Castilla La Mancha y resto de Comunidades Autónomas). Para ello, se ha partido de las matrices de viajes obtenidas a partir de datos de telefonía móvil.

Esta herramienta tiene una especial importancia en los momentos que nos encontramos de afección de la movilidad debido a la pandemia del COVID-19. En la actualidad la toma de datos de campo está sujeta a unos condicionantes muy fuertes de reducción de la movilidad que conllevan la obtención de resultados no representativos de una movilidad habitual. Por ello, la utilización de este tipo de datos permite obtener matrices de movilidad que representen una movilidad mucho más ajustada a los desplazamientos habituales en la zona.

La suma de viajes globales cuyo origen o destino se encuentra el municipio de Toledo asciende a **335.248 viajes diarios totales en día laborable**, de los cuales el 41,68% corresponden a viajes internos a Toledo (139.729 viajes) y el 58,32% a relaciones interior-exterior (195.518 viajes).

Estas cifras disminuyen aproximadamente un 20% en fin de semana produciéndose una media de 267.044 viajes diarios. El 39,37% corresponde a viajes internos (105.145 viajes) y el 60,63% a viajes interior-exterior (161.900 viajes), por lo que el fin de semana aumenta la relación con el exterior un 2% mientras que las relaciones interiores se disminuyen otro 2%.



En cuanto a la distribución de los viajes internos y externos según los días de la semana, se observa que el **viernes es el día que más viajes** se realizan (17,49% de los viajes de la semana) seguido del jueves (15,27%) mientras que el **domingo es el día con menos número de desplazamientos** (9,90%).

Analizando la **distribución horaria** en un día medio laborable, destacan las siguientes horas punta a lo largo del día:

- Hora punta de la mañana: de 7:00 a 8:00 horas. (8,03% de los viajes diarios)
- Hora punta del mediodía: de 14:00 a 15:00 horas. (9,77% de los viajes diarios)
- Hora punta de la tarde: de 18:00 a 19:00 horas. (6,59% de los viajes diarios)



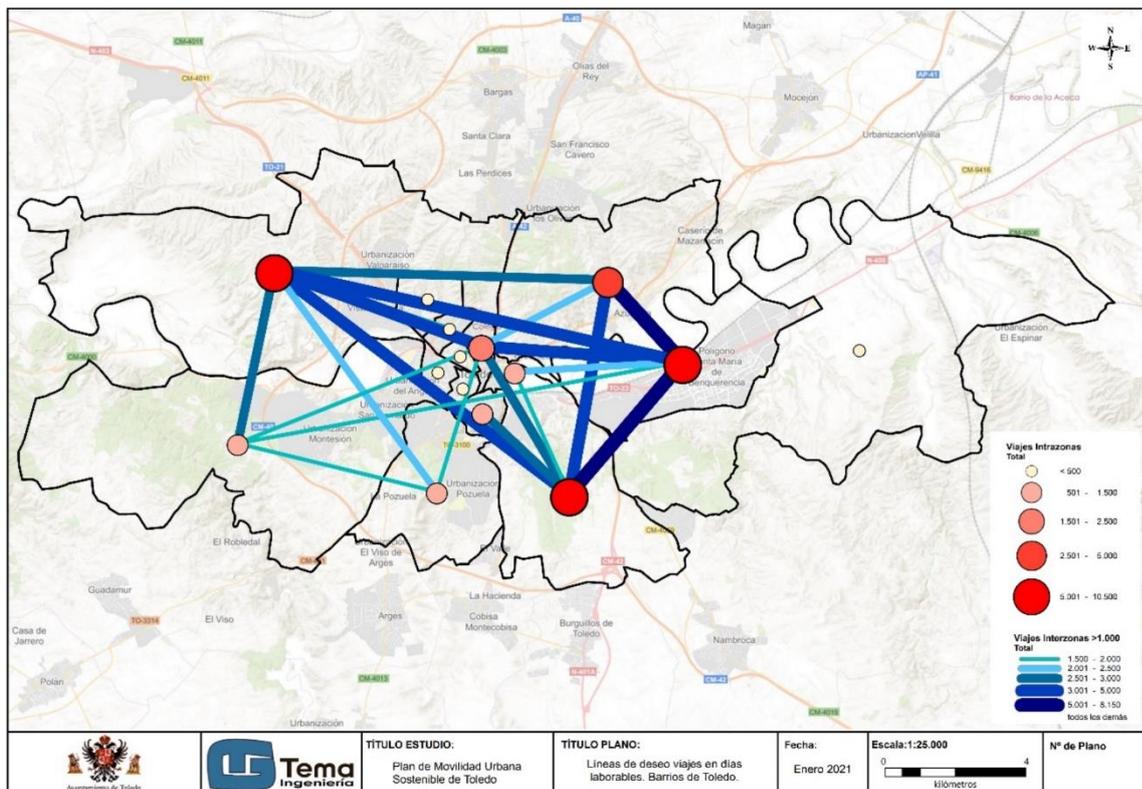
Estudiando la movilidad a nivel de distrito en un día laborable medio, se observa que el distrito con mayor número de viajes que se producen tiene como origen y/o destino el Casco Histórico (29,00%). En segundo lugar, le sigue el distrito del Polígono de Santa María de Benquerencia con el 21,58% de los viajes, seguido del distrito Norte con el 18,30%. En cuarto y quinto se encuentran el distrito Centro con un 16,79% y Santa Bárbara con el 14,32%.

A nivel de barrio, la zona con mayor número de viajes es Santa María de Benquerencia en el distrito del Polígono con el 21,4% de los viajes totales (99,17% de los viajes en el propio distrito). Le siguen Santa Bárbara con el 14,32%, las urbanizaciones Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa con el 13,27% de los viajes (72,55% de los viajes del distrito Norte) (incluye el Parque Comercial de la Abadía), San Antón-Avenida de Europa con el 9,82% (58,47% de los viajes del Centro) y Azucaica con el 9,05% (31,19% de los viajes del Casco Histórico).

En contraposición a lo anterior, los barrios con menor número de viajes son el resto de Santa María de Benquerencia (diseminado) con el 0,18% de los viajes totales (0,83% de los viajes del propio distrito del Polígono de Santa María de Benquerencia), la Vega Baja, San Pedro el Verde y Circo Romano con el 0,77% (4,56% del distrito). En tercer lugar, destaca la urbanización Tres Culturas-Finca Buenavista en el distrito Norte con el 1,91% de los viajes totales (10,45% de los viajes del propio distrito Norte).

En la siguiente imagen se muestra la distribución de viajes internos por barrio en el municipio de Toledo para cada una de las relaciones. Este plano de líneas de deseo representa el mayor número de cada relación mediante el grosor de la línea que une las diferentes zonas. Los viajes internos en cada zona quedan representados mediante círculos, que, de igual forma, a mayor tamaño representan mayor número de viajes.

Fig 5. Líneas de deseo entre los barrios de Toledo. Viajes día medio laborable.





De la información de viajes representada se puede observar cómo existe una fuerte relación entre los barrios de Azucaica-Santa Bárbara-Urbanizaciones Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa y el Polígono de Santa María de Benquerencia. El mayor número de viajes intrazonales se produce en el Polígono de Santa María de Benquerencia con el 31,63% del total de los viajes intrazonales seguido de Santa Bárbara con el 17,45%, las urbanizaciones de Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa con el 12,71% y Azucaica con el 7,86%.

2.3. Transporte público

2.3.1. Transporte ferroviario

Toledo cuenta con la **línea de Alta Velocidad Madrid-Toledo** la cual conecta Toledo con Madrid en 33 minutos (75 kilómetros) a una velocidad de 220 km/h.

Según datos aportados por Adif para una semana tipo del mes de marzo, los días laborables se producen 15 expediciones ida y 15 expediciones vuelta, mientras que los fines de semana se producen 10 expediciones ida y 10 expediciones vuelta entre ambas ciudades. El número total de expediciones anuales asciende a 9.602 (ida y vuelta).

La demanda total anual en el año 2019 **asciende a 1.800.000 viajeros** aproximadamente. La demanda máxima se produce el mes de octubre con el 10,07% de la demanda total del año seguido de mayo y junio con un 9,54% y un 9,20% respectivamente. En contraposición, el mes con menor demanda se produce en agosto con el 6,19% de la demanda total.

2.3.2. Transporte urbano

La empresa UNAUTO gestiona el transporte urbano de Toledo. A continuación, se enumeran los datos principales sobre la Oferta de transportes y las características del servicio:

- Cuenta con **24 líneas urbanas** de transporte público, de las cuales **20 son diurnas y 4 nocturnas**.
- Transporta algo más de **6 millones de viajeros/año**, cifra en ascenso, lo que representa en torno a **16.500 viajeros diarios** de media.
- La línea con mayor número de viajeros es la línea 6 (6.1 y 6.2) con un 23,70% de la demanda total de la red conectando el casco histórico de Toledo con el polígono de Santa María de Benquerencia seguida de las líneas 9.2 (Ambulatorio - Benquerencia) y 1 (Zocodover - Buenavista) con un 13,88% y 13,28% respectivamente.
- Las **paradas con mayor demanda** de viajeros se encuentran en el Casco Histórico, y son las paradas de la Plaza de Zocodover y la calle de la Paz (Cuesta de Carlos V) que suman entre las dos el 13% de los viajeros subidos totales de la red.
- **Nivel de cobertura muy bueno**, del 96% en un radio de 300 metros de parada y 73% a 150 metros.
- La **frecuencia media en el sistema es de 41 minutos**. Existen líneas con una alta frecuencia por debajo de los 15 minutos como puede ser las líneas 1 (Zocodover - Buenavista) y 5 (Zocodover - Santa Bárbara) y líneas con una menor frecuencia superior a los 60 minutos como las líneas



3 (Zocodover - Valparaíso - La Legua), 14 (Gerardo Lobo - Cementerio - Abadía), 7.1 (Zocodover - Hospital Virgen del Valle), 7.2 (Gerardo Lobo - Olivilla - Ctra. Navalpino), 8.1 (Estación Bus - H.Tres Culturas), 8.2 (Estación Bus - H.N. Parapléjicos), y 9.4 (Gerardo Lobo - Santa Bárbara – Benquerencia).

- El número de expediciones en día laborable asciende a **1.261 expediciones diarias**.
- La **ocupación alcanza un valor de 0,33** para el conjunto de la red diurna en el total anual

Por otro lado, analizando la conexión origen/destino de la red existente, **analizando el número de líneas que dan servicio a los principales centros atractores de la ciudad**, tomándose como zona de influencia una distancia de 300 metros, se observa que los centros atractores mejor atendidos son los que se encuentran en el Casco Histórico de la ciudad, ya que, por la tipología del diseño de la red en la ciudad, muchas de las líneas tienen como cabecera la calle de Corralillo de San Miguel (Alcázar). Estos son: la Puerta de Bisagra (18 líneas), el Palacio de Congresos de Toledo (17 líneas), la calle Comercio (14 líneas) y la Plaza de Zocodover (14 líneas).

Por otro lado, los centros peor atendidos son el Campus Universitario de la Fábrica de Armas que está atendido únicamente por la línea 4.2 que conecta el Casco con Buenavista, el Recinto Ferial de La Peraleda, que no tiene una parada de autobús a menos de 300 metros, y el Parque Comercial de la Abadía, que únicamente le da servicio una línea mientras que al Centro Comercial de la Luz del Tajo le atienden cuatro desde diferentes zonas de la ciudad.

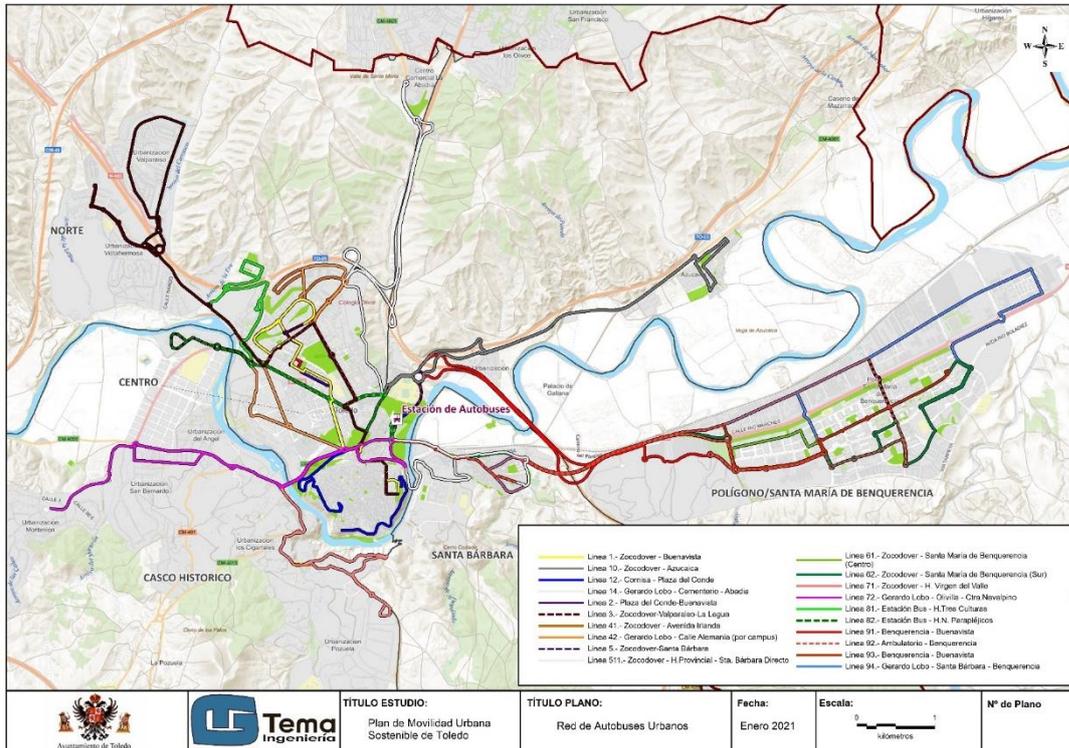
Todos los hospitales están atendidos al menos con una línea de autobuses, destacando el Hospital de referencia del Virgen de la Salud y el Provincial con siete líneas. Por otro lado, los Hospitales de QuirónSalud, Virgen del Valle y Parapléjicos les da servicio una línea de autobuses.

Respecto a los **títulos de transporte** y tarifas el precio del Billeto Ordinario es alto en comparación con el de otras capitales castellanomanchegas. Los títulos más utilizados en el conjunto de la red son: Tarjeta Bonobús (55%), Tarjeta joven (9,9%), Billeto Ordinario (9,3%), Tarjeta General (8,3%) y Transbordo (4,7%).

Dos de los factores más importe del transporte urbano son **la velocidad comercial y los tiempos de viajes**, respecto a los que se puede concluir:

- **Falta de una red de carriles bus** en la ciudad
- **Velocidad comercial mejorable**
- Excesivo **número de paradas** en algunas líneas, o **recorridos complejos** debido a la falta de cultura de trasbordo. Falta de homogeneidad en la tipología de las paradas.
- La mayoría de las líneas pivotan en las mismas paradas, por lo que algunas **relaciones entre barrios exteriores se ven penalizadas**, si bien estas son mínimas teniendo en cuenta que uno de los principales focos de atracción de viajes es el Casco Histórico.

Fig 6. Red de autobuses urbanos de Toledo



2.3.3. Transporte interurbano

El transporte interurbano de la ciudad pivota en la Estación de Autobuses de Toledo. Acorde a los datos existentes en la página web del Ayuntamiento, actualmente la estación da servicio a 28 rutas diferentes repartidas en 14 compañías. El número de viajeros que mueve la estación de autobuses asciende a más de **dos millones y medio de viajeros** al año.

Debido a la reordenación de las rutas que se han llevado a cabo estos últimos años se ha optimizado la oferta de la red produciéndose una tasa de crecimiento de los viajeros del 1,11%, incrementando el sistema en 28.850 viajeros. Por otro lado, el número de coches ha descendido un 3,77%, un total de 4.920 coches menos que en el 2016.

2.3.4. Taxi

La ciudad de Toledo posee 86 licencias de taxis con un ratio de 1 por cada 1.000 habitantes. Actualmente existen dos licencias de vehículos adaptados al transporte de personas con movilidad reducida con carácter permanente y otras dos licencias más con carácter temporal (mínimo de cuatro años). El resto de las licencias de taxis son concebidas en régimen general. No existe ninguna licencia de VTC activa.

La ciudad dispone aproximadamente de 108 plazas reservadas repartidas en 12 paradas de taxi en diferentes ubicaciones a lo largo de todo el municipio, destacando por su mayor tamaño la estación del Paseo de la Rosa (Estación de Renfe) (25 plazas), el Nuevo Hospital Universitario (15 plazas) y el Hospital Virgen de la Salud y la Cuesta de Carlos V (con 14 plazas respectivamente).



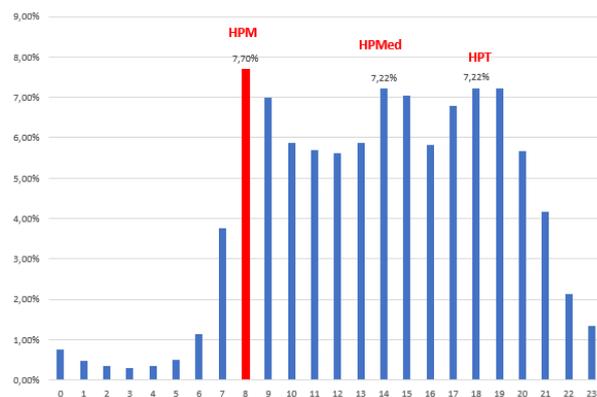
2.4. Vehículo privado

2.4.1. Tráfico

Atendiendo al tráfico en el ámbito, el tráfico según accesos varía siendo los principales accesos el acceso norte por la carretera A-42 con 49.953 vehículos/día y el acceso este por la TO-23 con 52.007 vehículos/día. En tercer y cuarto lugar destaca el acceso sur (TO-42) con 35.889 vehículos/día y el acceso noroeste (TO-21) con 11.132 vehículos/día. Por otro lado, la autopista de peaje TO-22 presenta una IMD de 1.085 vehículos/día.

Desde el punto de vista del tráfico urbano, el Ayuntamiento de Toledo dispone de 116 puntos de aforo distribuidos en todo el municipio. Analizando la distribución horaria del tráfico en el municipio, se producen las siguientes horas punta:

- Hora Punta de la Mañana (HPM): de 8:00 a 9:00 horas (7,70% de los vehículos diarios)
- Hora Punta del Mediodía (HPMed): de 14:00 a 15:00 horas (7,22% de los vehículos diarios)
- Hora Punta de Tarde (HPT): de 18:00 a 19:00 horas (7,22% de los vehículos diarios)



Se ha desarrollado un modelo de transportes para la ciudad de Toledo, que permitirá a futuro evaluar las actuaciones medibles que se planteen en las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Teniendo en cuenta los tres periodos analizados a lo largo del día, los viales con mayores problemas de congestión, en los cuales el nivel de congestión no desciende del nivel 3 (ratio Intensidad/Capacidad >0,7) en todos los periodos son: la plaza de Grecia en su acceso desde la TO-20 (NE-SO), la calle Cardenal Tavera hacia la Puerta de Bisagra, el acceso y la salida desde la glorieta del Lucero a la calle de Marqués de Mendigorria y la salida hacia la avenida de Madrid.

Por otro lado, los viales en que algún momento del día alcanzan el nivel son: la carretera CM-401 en el puente de San Martín hacia la Avenida de la Cava (HPM), la calle acceso al casco histórico desde la Puerta de Bisagra, calle Real del Arrabal (HPM), la calle Cardenal Tavera dirección Puerta de Bisagra antes de la glorieta intersección con la calle Duque de Lerma (HPM), salida de la glorieta de Grecia hacia la carretera TO-23 (HPMed y HPT), el acceso a la Plaza de Colón desde la calle División Azul (HPT) y el acceso a la Plaza de Ávila desde la carretera N-403 (HPMed y HPT).

El resto de los viales no presentan problemas de congestión en ningún momento del día.



Fig 7. Tráfico situación actual. Febrero 2020. Modelo Visum



2.4.2. Aparcamientos

2.4.2.1. Oferta

Los espacios destinados al aparcamiento de vehículos privados en la ciudad de Toledo se pueden dividir en los siguientes grupos:

- Aparcamientos públicos y disuasorios
- Aparcamiento libre en superficie¹, dentro del cual existen plazas reguladas por la denominada zona ORA
- Aparcamientos para Personas de Movilidad Reducida (PMR)
- Aparcamientos privados en viviendas. Oferta existente difícil de cuantificar.

La oferta de aparcamientos de Toledo está compuesta por **8 aparcamientos públicos** subterráneos de pago que ofrecen un total de 2.935 plazas. La ocupación media varía a lo largo del día y el aparcamiento estimándose una ocupación media del 50%. Por otro lado, existen **6 aparcamientos disuasorios** gratuitos con aproximadamente 2.850 plazas: aparcamiento de Safont (635 plazas), Paseo de la Rosa (500 plazas), Parque de Bomberos (160 plazas), Circo Romano (150 plazas), Santa Teresa (905 plazas) y Coronel Baeza (500 plazas).

¹ No se han podido realizar trabajos de campo para la estimación de la ocupación media de las plazas de aparcamiento en superficie ya que en la actualidad la toma de datos de campo está sujeta a unos condicionantes muy fuertes de reducción de la movilidad debidos a la pandemia COVID-19, por lo que conllevaría a la obtención de resultados no representativos de una movilidad habitual.



La ciudad cuenta con un **Servicio de Estacionamiento Regulado (Zona SER u ORA)** en el cual existen tres modalidades de estacionamiento limitado (zona azul, naranja y verde). La zona ORA completa está formada por un total de 9.860 plazas distribuidas en 5.284 plazas de zona azul, 2.414 plazas de zona naranja y 2.162 de zona verde.

Toledo recibe al año más de tres millones de turistas, siendo el Casco Histórico uno de sus principales reclamos. Muchos de los turistas acceden a la ciudad mediante autobuses turísticos contratados, que generan cierto impacto tanto en la circulación como en el estacionamiento del municipio, ya que pretenden dejar a los visitantes lo más cerca posible de los lugares más turísticos de la ciudad y deben permanecer estacionados mientras los turistas realizan la visita. Actualmente se ha acondicionado un **estacionamiento para buses turísticos** al lado del edificio Toletum dotado de 43 dársenas.

A pesar de ello, este aparcamiento no lo utiliza casi ninguno de los autobuses turísticos, sino que todos acceden al Casco, ya que el acceso no está regulado, dejando a los turistas arriba en la cuesta de Carlos V (Alcázar). También suelen realizar parada en la puerta de Alfonso VI y al otro lado del Puente de San Martín. Los autobuses que llevan turistas a los hoteles, es decir, viajeros que pernoctan en la ciudad, tienen permitido el acceso hasta la propia puerta del hotel.

Finalmente, en la ciudad existen un total de 366 zonas de **aparcamientos reservados para personas de movilidad reducida** repartidas en 7 zonas. El número de plazas asciende a 550. La zona con mayor número de plazas es Santa María de Benquerencia con un 22% de las plazas totales seguido de San Antón y Santa Teresa con el 17,5 y 17,3% respectivamente. Del mismo modo, las zonas con menor número de plazas son Buenavista y Palomarejos con un 9,5 y 10% respectivamente.

2.4.2.2. Demanda

Los barrios con mayor **número de plazas de aparcamiento disponibles** en la vía pública son el Polígono de Santa María de Benquerencia (1007) con el 22% de las plazas, las Urbanizaciones La Bastida, San Bernardo, Montesión y Olivar de los Pozos (1016) con el 17% de las plazas y las Urbanizaciones de Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa (1014) con el 13% de las plazas de aparcamientos totales del municipio.

A partir de los datos de vehículos por zona de transporte y del número de plazas de aparcamientos existentes en la vía pública, se ha podido extraer un ratio aproximado de la **disponibilidad de plazas de aparcamiento existentes en vía pública para cada vehículo por zona de transporte**. Zonas más periféricas y con menor densidad de población o todavía sin urbanizar por completo poseen un ratio superior a 5 plazas de aparcamiento por vehículo, tales como los Cigarrales y Cerro de los Palos, Azucaica y la Urbanización Casa de Campo, la Vega Baja, San Pedro el Verde y el Circo Romano, las Urbanizaciones de Valparaíso, La Legua y Cigarrales de Vistahermosa y las Urbanizaciones La Bastida, San Bernardo, Montesión y Olivar de los Pozos. Por otro lado, las zonas que registran valores más bajos son las correspondientes al Casco Histórico, Palomarejos y Buenavista con un ratio de 0,5, 0,7 y 0,8 respectivamente.

Analizando la **ocupación a lo largo del día**, en horario diurno la situación es sobre todo conflictiva en los barrios de Palomarejos, Santa Teresa y Los Bloques y los de Covachuelas y San Lázaro.



En el barrio de Buenavista aparecen problemas, en torno al 100% de ocupación, en algunos tramos de la ronda de Buenavista, generalmente coincidiendo con las zonas de bajos comerciales.

En la Avenida de Europa y sus calles transversales la ocupación suele rondar un 80% excepto en las manzanas próximas al centro comercial, donde las plazas de estacionamiento existentes están totalmente saturadas.

Por otro lado, el estacionamiento durante las horas nocturnas son producto normalmente del estacionamiento de los residentes en el ámbito. En este sentido, se observa como existen áreas con altas ocupaciones en los barrios de Buenavista, Palomarejos, Los Bloques y Covachuelas, aunque no en todas sus calles. En Santa Bárbara existe una saturación mayor y el Casco Histórico debido a la escasez de espacio en calle registra también altas ocupaciones para la oferta existente.

2.5. Movilidad peatonal

Las barreras topográficas de la ciudad, así como la pronunciada topografía en la que se encuentra ubicada constituyen el principal condicionante de la movilidad peatonal en el municipio.

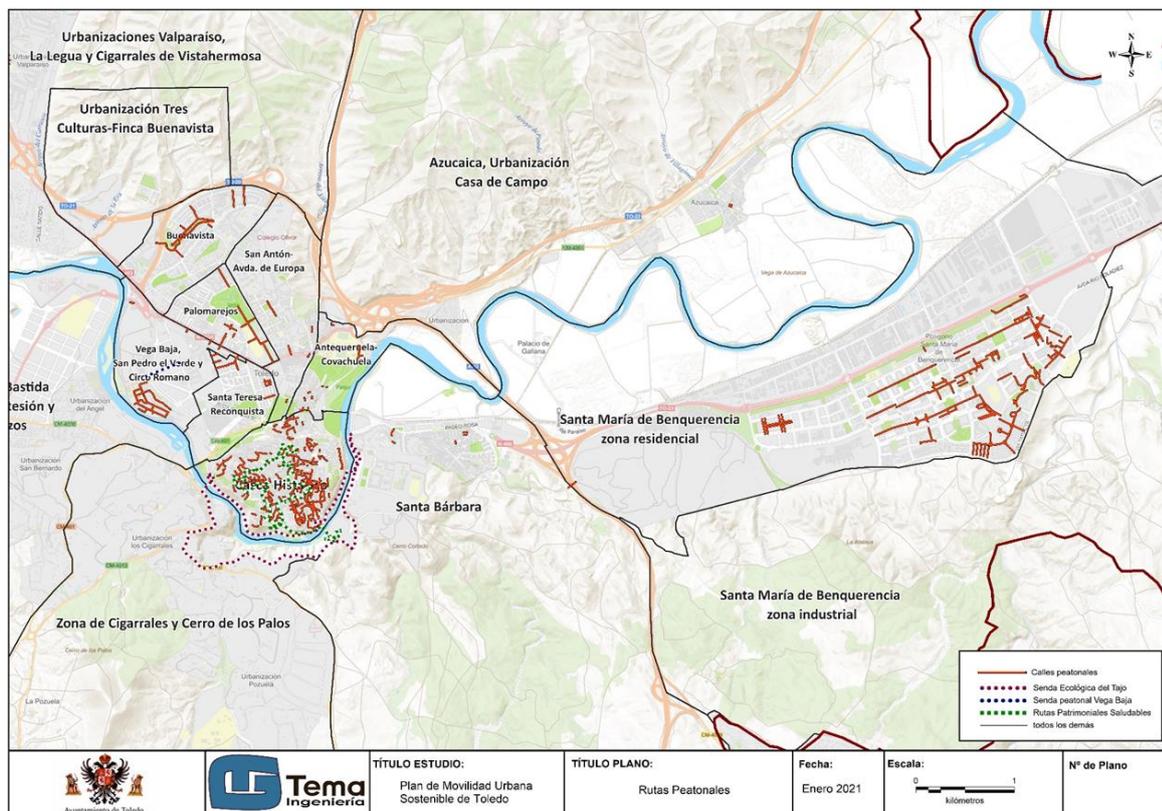
El modo a pie representa en 10,8% de los viajes de movilidad obligada frente al vehículo privado que representa un 72% y el autobús un 7,6%. Para los viajes con motivo estudio la caminata es el modo de transporte más utilizado (20,1%) (Datos del Censo de 2011).

La red peatonal de la ciudad se configura en torno a los siguientes componentes:

1. **Ámbito peatonal del Casco Histórico:** el casco antiguo de la ciudad ha sido el centro y origen de las actividades en la ciudad de Toledo a lo largo de su historia. Actualmente varios ejes se encuentran peatonalizados y creando un gran espacio de fácil conexión con distancias cortas y fácilmente asumibles por los peatones, con una estrategia de peatonalización progresiva. Además, existe un control de accesos para garantizar el acceso de vehículos a dichas calles.
2. **Red de vías urbanas en los ensanches consolidados de los distritos Centro y Santa Bárbara.** En estos barrios se ha producido un proceso de renovación urbanística en el cual se ha permitido incrementar notablemente las alturas, lo que supone un aumento de la densidad y una sensación de estrechamiento aparente del viario, cuyo ancho mantenía una escala adecuada para los edificios de baja altura, pero que resulta insuficiente para las nuevas plantas. Esto produce una lógica congestión del tráfico, y de la ocupación de los viales como aparcamientos. Además, el barrio de Santa Bárbara es un barrio enmarcado por el sur por una abrupta topografía y por el norte por las infraestructuras viarias lo que hace que se encuentre encerrado en sí mismo, dependiendo funcionalmente del centro y su ensanche estando las conexiones peatonales poco resueltas.
3. **Red de vías urbanas en el Polígono de Santa María de la Benquerencia.** El polígono se encuentra ubicado a 8 km de distancia de la ciudad histórica lo que lo convierte en una barrera prácticamente infranqueable para el peatón. En el interior del barrio, el diseño de los viarios en el polígono ha incorporado infraestructuras con buenas características para permitir una cómoda marcha a pie.

- Red de vías urbanas en las urbanizaciones.** Las vías disponen de aceras estrechas, puesto que estos barrios priorizan el acceso motorizado. Las parcelas suelen estar delimitadas por muros, por seguridad y privacidad. Esto produce unas condiciones de inseguridad para los posibles usuarios de las aceras.
- Otras áreas peatonales periféricas.**
- Además, debido a la configuración del territorio donde se asienta la ciudad, la movilidad peatonal está vinculada a otros **elementos de movilidad vertical y puentes**. Destacan las escaleras mecánicas del Paseo de Recaredo y las de Safont y los puentes de Alcántara, San Martín, Azarquiel y la pasarela colgante de Polvorines.

Fig 8. Calles peatonales, sendas y rutas por Toledo



Las actuales políticas de movilidad intentan potenciar este modo de transporte por su mayor sostenibilidad en sentido de eficiencia energética, medioambiental y espacio público, pero se encuentran con la necesidad de superar una serie de inconvenientes como son:

- **Problemas relativos al propio viario:** problemas de aceras inaccesibles, así como escasez de iluminación que provoca inseguridad.
- **Problemas relativos a elementos en los puntos de cruce:** puntos donde falta de visibilidad en los pasos de cebra, semáforos tienen un ciclo para paso de vehículos a motor elevado y semáforos que tienen un ciclo de verde, para el paso de viandantes, que es considerado como insuficiente.



- **Problemas de conflictividad con otros modos:** irregularidades de los coches a la hora de parar en los semáforos, ocupación de las aceras por vehículos mal aparcados, elevada velocidad de circulación que crea una gran inseguridad en calles peatonales.
- **Problemas en relación con otras infraestructuras:** problemas de estructura, particularmente referidos a fallos en la articulación de sus partes, en la formación de la red, a la existencia de lagunas en la misma, a áreas de baja permeabilidad peatonal, diseño inadecuado de puntos clave, problemas en las intersecciones, zonas urbanas con escasa conectividad, etc.

2.6. Movilidad ciclista

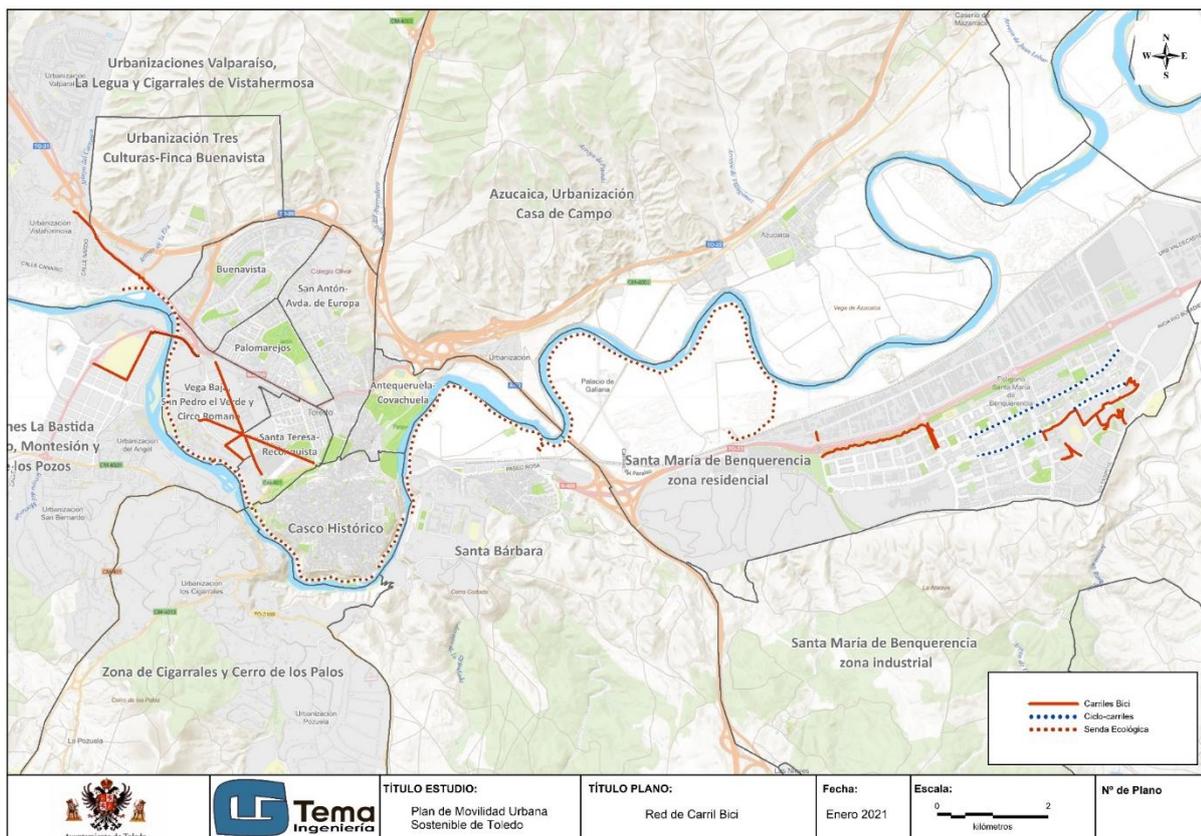
Toledo posee una infraestructura de bicicletas aún incompleta, aunque está distribuida por varios puntos de la ciudad no funciona como red. El reparto modal de la bicicleta en viajes de movilidad obligada es del 2,1% frente al 72% del vehículo privado (Datos del Censo de 2011).

Los tramos ciclables existentes son:

- **Fábrica de Armas – Campus UCLM (2,8 Km):** Las aceras-bici discurren sobre la plataforma peatonal y consisten en un carril bidireccional delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas.
 - Su ancho resulta insuficiente para la tipología bidireccional.
 - Acera-bici con pendiente inadecuada.
 - Interrupción en los cruces. Bordillos no rebajados.
- **Parque lineal (Santa María de la Benquerencia) (1,64 Km):** la ciclovía atraviesa el parque el cual se accede desde la calle Río Estenilla. El tramo del parque tiene una extensión de 1,14Km y el acceso 500metros, estando este distribuido a ambos lados de la calle, con tipología acera-bici, que discurren sobre la plataforma peatonal y consiste en un carril delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas.
 - Ancho insuficiente para la parte peatonal.
- **Santa María de la Benquerencia:** En Santa María de la Benquerencia hay una ciclovía con tipología acera-bici, bidireccional, localizada en un sentido de la calle. Su trazado pasa por las calles Laguna de Arcas y Avenida del Río Boladiez (2,80 Km). Además, se han implantado ciclocarriles en la calle del Río Alberche y en la Avenida del Río Boladiez (6,3Km).
 - La señalización horizontal es escasa y la pintura está en mal estado.
 - No se aprecia señalización vertical, tampoco ninguna señal que limite la velocidad del ciclo-carril a 30Km/h.
- **Polígono industrial de Santa María de Benquerencia:** se han empezado a construir tramos puntuales de aceras-bici en el Polígono industrial. De momento esta infraestructura no presenta continuidad e interfiere el espacio de los peatones.
- **Senda ecológica del Tajo (13,40 Km):** En los márgenes del río Tajo discurre la Senda ecológica de Toledo, a la que se puede acceder a través del Puente de San Martín, el Puente de los Polvorines o el Puente Alcántara. Este viario no es un carril bici urbanizado como tal, pero se utiliza por ciclistas.
 - Para cruzar de un lado al otro del río hay que utilizar el puente de la Ronda del Juanelo, donde se comparte el viario con el vehículo motorizado sin señalización de ciclocarril.

- **Puente de la Peraleda – Recinto Ferial:** las aceras-bici que discurren sobre la plataforma peatonal consisten en un carril delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas, en cada sentido de circulación.
 - Ancho insuficiente para la parte peatonal.
 - Tramo de ciclovía sin continuidad.
- **Tramo N-403 / Senda Ecológica (1,14 Km):** el tramo de acera bici bidireccional transcurre parcialmente por la carretera N-403 y enlaza con la Senda Ecológica del Tajo.
 - Ancho insuficiente para la parte ciclista.

Fig 9. Red ciclable municipal existente.



La red ciclista existente atiende actualmente a una población de **8.295 residentes**, si se considera una cobertura de 300metros a partir de la infraestructura.

Algunos de los principales equipamientos de la ciudad como el Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo se han construido en localizaciones a las que, familiares de los pacientes y trabajadores podrían llegar en bicicleta, pero la red existente aún es incompleta y segmentada, por lo que se debe garantizar una oferta adecuada de transporte público. Sin embargo, hay otros centros hospitalarios cuyo acceso sería posible por medios activos. En el caso del Hospital Virgen de la Salud, el barrio de Santa Teresa se encuentra a una distancia de entre 1Km y 1,5Km, y, por otro lado, el Nuevo Complejo Hospitalario se sitúa en el Polígono de Santa María de la Benquerencia, en el extremo este del mismo, pero próximo a algunas de las zonas residenciales.



2.7. Distribución Urbana de Mercancías

El tráfico de vehículos de mercancías en el viario urbano y la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) son aspectos claves para el desarrollo de las actividades económicas de cualquier ciudad o municipio, pero al mismo tiempo son también causa de impactos en la calidad ambiental y urbana.

La **problemática** en la que se enmarca el estudio ligado a la ciudad de Toledo debido a la distribución urbana de mercancías es la siguiente:

- Disminución de la velocidad media de circulación y aumento de la congestión.
- Mayores ruidos y contaminación producidos por los vehículos.
- Conflictos entre vehículos comerciales y otros modos de transporte, coches, peatones, ciclistas y transporte público.
- Ocupación del espacio durante las operaciones de carga y descarga.
- Dificultad de suministro a ciertas áreas de Toledo con morfología viaria estrecha; zona centro y zonas peatonales (Casco Histórico).
- Limitaciones de acceso por tiempo o por tipo de vehículo en ciertas áreas del municipio.

Analizando los flujos de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera en los **principales accesos** a la ciudad se obtienen las siguientes conclusiones:

- Las intensidades más altas de pesados se dan en los accesos del norte y sur desde la A-42, donde se alcanzan intensidades de entre 1.600 a 4.000 vehículos pesados a la hora.
- Por el acceso este (carretera TO-23) se observa como todo el tramo ligado al Polígono de Santa María de Benquerencia, se encuentran las intensidades más altas de vehículos pesados alcanzando también intensidades de entre 1.600 a 4.000 vehículos pesados a la hora. Esto es debido a la localización del Polígono industrial de la ciudad en el margen norte de esta vía ya que, una vez acabado el polígono, se puede observar como las intensidades decaen a 400 – 1.600 vehículos pesados a la hora.
- El acceso noroeste desde la TO-21 presenta intensidades de entre 400 a 1.600 vehículos pesados a la hora.
- Toda la ronda sur (carretera CM-40) presenta intensidades menores de 50 vehículos pesados a la hora, por lo que se asume que esta vía no es significativa en el tráfico de vehículos pesados.

El **parque de vehículos de transporte de mercancías** (camiones y furgonetas) en la ciudad de Toledo alcanza los 6.447 vehículos, equivalentes a un 11% del parque móvil total.

Cabe destacar en cuanto al transporte de mercancías la **problemática existente en el Casco Histórico** debido a la morfología de las calles. En todo el Casco está limitado el horario de carga y descarga de 7:00 a 11:00 y un tiempo máximo de operación de 20 minutos, aunque debido a las condiciones de apertura de los establecimientos las operaciones suelen concentrarse de 9:30 a 11:00 existiendo problemas de congestión en esa franja horaria. Se destaca la siguiente problemática:

- Estacionamiento irregular de vehículos a zonas peatonales



- Saturación de la carga y descarga debido al tipo de actividad que se concentra en la zona (pequeños comercio y hostelería)
- Necesidad de prolongación de horas en las que se realiza la carga y descarga más allá de los legalmente establecidos
- Congestión de tráfico debido a la invasión de la calzada por vehículos de reparto
- Desperfectos y deterioros en las calles y en el mobiliario urbano

En general la morfología del resto de calles Toledo permite la reserva de zonas de carga y descarga adecuadamente. Si bien el número de estas se desconoce ya que no se disponen datos del número exacto de plazas, en los sitios donde hay una elevada concentración de comercio u hostelería existen zonas reservadas con este fin.

La ciudad carece de plataformas logísticas o centros urbanos de mercancías de fácil acceso para vehículos pesados que permitan una primera descarga de mercancías, pasando desde estas a vehículos más apropiados para el ámbito urbano ejerciendo así una distribución de última milla más beneficiosa para la ciudad.

2.8. Seguridad vial

En el periodo analizado 2011-2016, se ha producido un aumento del número de accidentes con víctimas un 74,4% habiéndose reducido el número de accidentes con fallecidos un 5,9%.

Si bien, Toledo cuenta con tasas de fallecidos por millón de habitantes y de letalidad bajas, la evolución creciente experimentada en el periodo analizado indica que es necesario trabajar en la reducción del número de accidentes y de la gravedad de los mismos.

Las colisiones son la **tipología de accidentes** con víctimas más habituales en la ciudad siendo el atropello en los pasos de peatones la principal causa donde más accidentes con fallecidos se producen. Según los últimos datos disponibles de los 7 accidentes mortales que se produjeron en 2016, 5 se produjeron por atropello en diferentes pasos de peatones, concretamente tres en la calle Río Alberche, uno en la calle Río Jarama y otro en la calle Río Valdemarías, todos ellos en Santa María de Benquerencia. Los peatones son un colectivo muy vulnerable en nuestras ciudades, cuando se ven implicados en un accidente sufren consecuencias habitualmente más graves.

Cada vez resulta más importante, debido a las circunstancias mostradas en materia de accidentabilidad y siniestralidad, asignar una mayor dedicación a la adecuada formación de futuros conductores y así tratar de disminuir lo máximo posible las cifras de accidentabilidad, por ello la importancia que tiene hoy en día la educación vial en las ciudades.

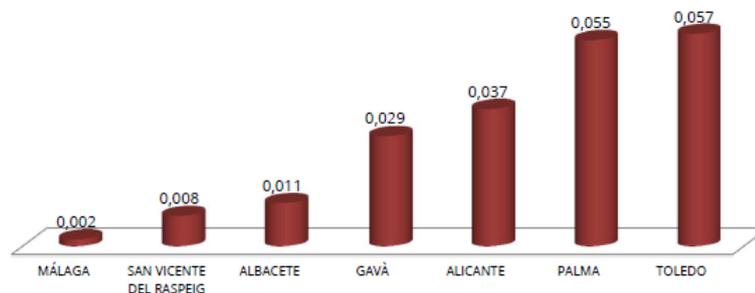


2.9. Energía y medioambiente

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas medioambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana.

En 2017 el Ayuntamiento de Toledo participó en el proyecto de “Actualización, cálculo y registro de la huella de carbono municipal”, liderado por la Red Española de Ciudades por el Clima (RECC), donde se calculaba la Huella de Carbono en 25 Ayuntamientos diferentes, estudiándose las emisiones directas de los vehículos municipales por cada Ayuntamiento, obteniéndose el mayor valor de Tn CO₂ eq/habitante que el resto de las ciudades con un ratio de 0,057 (4.724 Tn CO₂ eq).

Fig 10. Valor promedio de emisiones transporte de las sedes municipales



Promedio emisiones transporte

0,028 t CO₂ eq/habitante

Viendo la desagregación por tipo de vehículo, en el caso de los turismos un 64% se corresponde con tecnología diésel y un 35,2% de gasolina con una mínima presencia de gas licuado de petróleo, eléctrico y otros. La mayoría de los vehículos particulares utilizan motores de combustión basados en tecnologías fósiles existiendo una casi nula representación de vehículos de bajas o cero emisiones. Por otro lado, la flota de autobuses utiliza combustible diésel (62,1%) y gas natural comprimido (34,7%).

Con estos porcentajes, y el número de vehículos existente en la ciudad, se obtiene una emisión anual del resto de los vehículos de 38.295 Tn CO₂ eq/año. Teniendo este dato en cuenta y el anterior mencionado, se obtiene que **Toledo presenta un ratio de 0,50 Tn CO₂ eq/habitante, siendo un 90% inferior a la media española.**

Por otro lado, se estima que los costes de la movilidad (costes internos por persona usuario, costes del tiempo y costes externos) ascienden a 153 mill. €/viajes Km- año, siendo los costes externos sociales y ambientales (contaminación atmosférica, ruidos, accidentes, cambio climático, efecto barrera, etc.) de 30,5 mill. €/año.



3. Diagnóstico

Tras todo lo expuesto anteriormente y para concluir se ha realizado un análisis DAFO, herramienta que permite conocer la situación actual del municipio, mediante un análisis de sus características internas (**Debilidades** que limitan las posibilidades y **Fortalezas** que permiten un mayor rendimiento de las oportunidades o superar las amenazas) y su situación externa (**Amenazas** a afrontar para conseguir un modelo de movilidad sostenible y **Oportunidades** que pueden otorgar una ventaja competitiva).



1. Importantes barreras físicas; río Tajo, carretera A-42 y línea AVE (Madrid-Toledo)
2. Grandes pendientes en todo el municipio, sobre todo en el Casco Histórico (pendientes superiores a 30°)
3. Población envejecida. Índice de envejecimiento del 1,07
4. Arraigo de la población en el uso del vehículo privado para desplazamientos cotidianos
5. Debido a la configuración de la ciudad la red de autobuses urbanos tiende a realizar muchos kilómetros al año en comparación a la demanda que atiende. Baja rentabilidad económica.
6. Solapamiento de cobertura de población en diferentes líneas de transporte público (polígono)
7. Baja tasa de uso del transporte público. El índice de ocupación medio de la red es de 0,33
8. El segundo lugar con mayor demanda de transporte público después del Casco Histórico es el polígono de Santa María de Benquerencia al otro lado la carretera A-42
9. Zonas con muy baja demanda de viajeros (Urbanizaciones y Cigarrales)
10. No existen carriles reservados u otras medidas de prioridad al transporte público que mejoren su competitividad frente al vehículo privado
11. Falta de señalización para una mejora de la identificación en las paradas
12. Existencia de problemas en las paradas de autobús desde el punto de vista de la accesibilidad
13. Problemas puntuales de disponibilidad de aparcamiento en determinadas horas punta en los aparcamientos disuasorios
14. Problemas de aparcamiento en los barrios del Casco Histórico, Ronda de Buenavista, barrio de Palomarejos, Santa Bárbara, Santa Teresa y Los Bloques, Covachuelas y San Lázaro.
15. Impacto de los autobuses turísticos en la circulación y en el estacionamiento del municipio
16. Falta de medidas regulatorias de acceso al Casco Histórico para autobuses turísticos
17. Problemas de acceso para los vehículos de gran tamaño debido a la morfología de las calles en el Casco Histórico
18. Ubicación del polígono industrial en la periferia con la única conexión a la ciudad (carretera TO-23) con problemas de capacidad en horas punta
19. Falta de un inventario de zonas reservadas para la carga y descarga
20. Red ciclable escasa, segregada, incompleta, sin continuidad y con la mayoría de los tramos con la tipología carril-bici.
21. Los equipamientos más alejados como hospitales y centros comerciales tienen mala accesibilidad peatonal debido a su ubicación



AMENAZAS



AFRONTAR



1. Desarrollos residenciales dispersos. Zona Norte, Azucaica y el Polígono de Santa María de Benquerencia
2. Arraigo social del vehículo privado de combustión
3. Crecimiento del parque automovilístico un 8,5% en los últimos seis años
4. Aumento del número de parados este último año en un 10,13%. Personas que trabajan en otros municipios (Madrid) en vez de trabajar en Toledo
5. Descenso del PIB (COVID-19)
6. Grandes centros atractores en extremos de la ciudad; Polígono Industrial, Hospitales, C.C. La Luz del Tajo, Parque Comercial La Abadía, etc.
7. Movilidad repartida en zonas dispersas, el Centro y Casco Histórico recogen el 45,79% de los viajes frente el resto de las zonas del extrarradio que suman el 54,21%
8. Únicamente una línea de la red de autobuses atiende el Campus Universitario
9. Problemas de congestión en la carretera TO-23 que afectan a la velocidad comercial de las líneas que atienden el polígono
10. Líneas interurbanas que dan un servicio urbano en la ciudad. Indisciplina en la parada
11. Existencia de puntos conflictivos del diseño viario en la circulación
12. Incremento del 14,7% del tráfico interurbano en los últimos cinco años. Tramo de la carretera TO-23 a la altura del polígono de Santa María de Benquerencia congestionado
13. Problemas de congestión en el viario urbano por falta de capacidad en horas punta. Existen tres horas punta a lo largo del día (HPM, HPMed y HPT)
14. Exceso de movilidad en vehículo privado para movilidad escolar, fuerte impacto en entrada y salida de centros educativos
15. Indisciplina en el aparcamiento. Estacionamiento ilegal/inadecuado
16. Problemas de congestión en determinadas franjas horarias para el reparto de mercancías en el Casco Histórico.
17. Autorizaciones para circulación de pesados individuales que complican la obtención y generan excesivos trámites
18. Pavimento lleno de desperfectos en el polígono de Santa María de Benquerencia: baches, grietas, blandones o roturas que deberían ser atendidas. El Ayuntamiento ya está mejorando la calle Jarama
19. Incoherencias en la señalización y falta de señalización en determinadas zonas
20. Problemas de seguridad en los carriles bici. Carriles estrechos y bordillos no acondicionados. Falta de señalización
21. La pronunciada topografía del Casco Histórico incrementa el tiempo real de acceso a pie
22. Gran presencia del automóvil en el Casco Histórico, a pesar de las restricciones actuales
23. Las rotondas del núcleo urbano de gran tamaño tienen un diseño que prioriza la fluidez del tráfico y penaliza al peatón con recorridos peatonales largos y distancias excesivas entre los pasos de peatones
24. Escasez de calles peatonales o con preferencia peatonal, a excepción del Casco Histórico
25. El barrio Polígono de Santa María de Benquerencia, está distanciado en ocho km de la ciudad histórica y de su ensanche, y conectado por una autovía, que se convierte en una barrera prácticamente infranqueable para el peatón.



26. Los desplazamientos por trabajo o estudio son principalmente realizados fuera del barrio, destacando el Ensanche Este / Polígono con el mayor valor
27. El reparto modal el vehículo privado tiene un papel predominante en los viajes por trabajo (72% sumando coche conductor y pasajero).
28. Para recorrer toda la ruta de la senda ecológica hay que cruzar el río, compartiendo el puente de la Ronda de Juanelo con el vehículo privado y sin ninguna limitación específica de velocidad u otro tipo de señalización.
29. Nuevos objetivos de la UE de reducción de emisiones en 2030 como primer paso para conseguir alcanzar la neutralidad climática antes de 2050



1. Renta media por hogar superior un 25% a la media nacional
2. Equipamientos administrativos y puntos turísticos concentrados en el Casco Histórico
3. La línea de Alta Velocidad Madrid-Toledo conecta a la ciudad con la capital de España en menos de una hora (demanda de 1,8 millones de viajeros al año)
4. La cobertura del sistema de transporte urbano alcanza un 73% tomando un radio de 150 metros y un 96% en un radio de hasta 300 metros. Puede ser potenciada con modificaciones en la frecuencia y en el recorrido de las líneas para disminuir el solapamiento y llegar a más población
5. Los principales Centros Atractores y equipamientos quedan atendidos con al menos una línea de transporte público
6. La mayor parte de la demanda del transporte público se concentra en el Casco Histórico y el Centro de la ciudad
7. La reordenación de rutas de transporte público llevadas a cabo estos últimos años ha optimizado la oferta de la red consiguiendo un aumento de la demanda
8. Plazas reservadas para taxis ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad
9. La ciudad se encuentra rodeada con una red de carreteras cerrada (A-42, CM-40 y TO-21). Buena conexión a otros municipios tanto desde el punto de vista radial como transversal.
10. Existe una importante oferta de plazas de aparcamiento en viario público y aparcamientos
11. Existencia de un aparcamiento disuasorio de autobuses turísticos al lado del recinto de Toletum
12. No hay fallecidos en accidentes de tráfico en el último año
13. El Ayuntamiento es consciente de las zonas más conflictivas desde el punto de la seguridad vial y está poniendo medios para corregirlo
14. Asentamientos densos en torno a un Casco Histórico que favorece la movilidad en Tte. Público y a pie (Casco Histórico + Santa Bárbara + Centro aproximadamente se encuentra el 50% de la población). El modo de la bicicleta tiene mucho potencial por la dimensión de los barrios.
15. En el interior del barrio, el diseño de los viarios en el Polígono de Santa María ha incorporado infraestructuras con buenas características para permitir una cómoda marcha a pie. Este barrio cuenta con una población muy elevada que representa la cuarta parte de la ciudad.
16. Más del 80% de los toledanos visitan el Casco Histórico de Toledo con muy distintas frecuencias. Casi el 45% de los mayores de 16 años realiza al menos dos visitas semanales al Casco histórico.
17. Alto % de Centros de Educación Primaria internos al barrio de residencia: 64%, con un 63% de desplazamiento a pie
18. La senda ecológica del Tajo y el Camino Natural son aptos para peatones ciclistas, con un gran valor ecológico
19. Implantación de escaleras mecánicas que favorecen los itinerarios a pie al Casco Histórico
20. Desarrollo de programas ambientales desde el Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Toledo
21. Las mediciones actuales de emisiones no presentan problemas



OPORTUNIDADES



EXPLOTAR



1. Privilegiada ubicación a menos de una hora de la capital de España por la carretera A-42, potente eje de actividad y comunicación
2. Importancia del sector terciario (turismo y hostelería)
3. Concentración de la mayoría de los equipamientos universitarios en una zona concreta (Vega Baja)
4. El equipo de gobierno ha desarrollado importantes actuaciones y voluntad de conseguir una movilidad más sostenible
5. El 41,68% de los viajes en vehículo a motor corresponden a viajes internos frente al 58,35% que van hacia/desde otros municipios
6. El Plan de Movilidad deberá considerar las propuestas de ubicación de la futura línea proyectada de alta velocidad Madrid-Extremadura
7. Aprovechar el potencial de las TIC para mejorar los servicios
8. Posibilidad de mejorar la velocidad comercial de la red modificando la configuración de las paradas
9. Posibilidad de mejora y creación de nuevos itinerarios que conecten Toledo (Centro y Azucaica) con el polígono
10. Existencia de una zona de parada de autobuses turísticos para la bajada y recogida de viajeros en la ronda del Granadal a 5 minutos andando de las escaleras mecánicas del Miradero
11. Casco histórico con ejes peatonales y control de accesos para el vehículo privado
12. La oferta de servicios necesarios para el uso ordinario, como el comercio cotidiano, visitas al médico, equipamientos de proximidad, espacios públicos y áreas verdes para paseos, permite que los trayectos se realicen a pie al ser distancias cortas
13. Hay centros hospitalarios cuyo acceso sería posible por medios activos: Hospital Virgen de la Salud (Santa Teresa se encuentra a una distancia de entre 1Km y 1,5Km) y el Nuevo Complejo Hospitalario (relativamente próximo a algunas de las zonas residenciales del Polígono)
14. El lugar preferido por los toledanos a la hora de pasear es su propio barrio
15. Las mujeres hacen un mayor uso de medios de transporte más sostenibles a pie/ bicicleta o transporte público
16. Para los viajes con motivo estudio la caminata es el modo de transporte más utilizado, con un 20,1%
17. El Campus Universitario de la Fábrica de Armas se localiza en una zona de topografía suave, y es accesible a pie desde el barrio de Santa Teresa, existen tramos de acera-bici que dan acceso al Campus
18. El Recinto Ferial de La Peraleda ya cuenta con aceras bici y conexión parcial con el núcleo urbano a través del Puente Arco
19. El reparto modal en bicicleta para los viajes de trabajo es 2,1% en la ciudad
20. El Centro Comercial Luz del Tajo se localiza en una zona de topografía suave, pudiendo ser accesible en bicicleta desde el polígono
21. Existe un punto de recarga de vehículos eléctricos (glorieta N-403 (Restaurante El Chuletero))