



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO

FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL

“Una manera de hacer Europa”

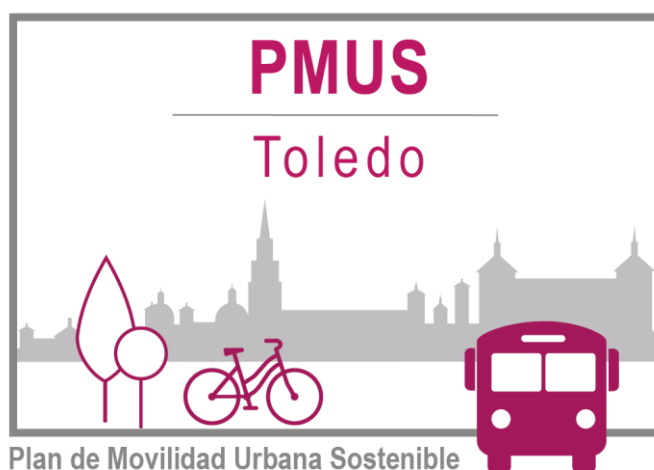


Unión Europea

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Toledo

Guion de los programas y líneas de actuación

Documento inicial



2.1.	PROGRAMA DE MEJORAS PEATONALES Y EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD
2.1.1.	Adecuación del entorno del Río Tajo como nexo entre los barrios, a través conexiones funcionales peatonales, ciclistas y fluviales
2.1.1.1.	Acondicionamiento de la ribera para la integración del Tajo en el Casco Histórico
2.1.1.2.	Conexión de movilidad y apertura e integración en la ciudad de la senda del Tajo en la zona oeste
2.1.1.3.	Movilidad transversal para conexión entre las márgenes del Río
2.1.1.4.	Adecuación senderos margen izquierda del Río Tajo
2.1.1.5.	Puntos de conexión vertical
2.1.2.	Red de itinerarios multimodales para residentes y turistas
2.1.2.1.	Promoción de salud y deporte a través de circuitos urbanos saludables
2.1.2.2.	Divulgación del mapa “metrominuto” para incentivar el uso de las rutas peatonales
2.1.2.3.	Conexión remotes - estaciones de ferrocarril y autobuses a través de la movilidad activa
2.1.2.4.	Nuevas rutas y puntos de intermodalidad para potenciar la conexión con la ribera del Río Tajo
2.1.3.	Implementación continuada del Plan integral de accesibilidad de Toledo
2.1.3.1.	Implementación del catálogo de soluciones para mejorar la accesibilidad municipal
2.1.3.2.	Accesibilidad del transporte público
2.1.3.3.	Adecuación de la sección viaria y ancho libre de las aceras
2.1.3.4.	Accesibilidad conexiones transversales
2.1.4.	Mejora de la seguridad y confort peatonal en los barrios de Toledo
2.1.4.1.	Consolidación del programa de renovación de pavimentos en el Casco Histórico
2.1.4.2.	Iluminación de las vías
2.1.4.3.	Directrices de diseño para los pasos de peatones
2.1.4.4.	Programa de señalética peatonal en el casco histórico
2.1.4.5.	Adecuación del diseño de las secciones de vías para mejorar la movilidad peatonal
2.1.5.	Programa municipal de caminos escolares seguros
2.1.5.1.	Continuación y revisión de los programas municipales
2.1.5.2.	Infraestructura segura
2.1.5.3.	Gestión de la movilidad de los centros escolares
2.1.5.4.	Referencias bibliográficas para la implantación de Caminos Escolares

2.2.	PROGRAMA DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA
2.2.1.	Mejora de la red ciclista existente
2.2.1.1.	Señalización vertical y horizontal
2.2.1.2.	Infraestructura ciclista en aceras
2.2.1.3.	Ancho de las ciclovías
2.2.1.4.	Pavimento de la infraestructura ciclista
2.2.1.5.	Señalización de prioridad peatonal
2.2.1.6.	Señalización de obligatoriedad o recomendación
2.2.1.7.	Señalización sentido contrario
2.2.1.8.	Convivencia entre modos de transporte
2.2.2.	Creación de una red de itinerarios ciclistas urbanos
2.2.2.1.	Tipologías
2.2.2.2.	Extensión de la red
2.2.2.3.	Gestión de la velocidad
2.2.3.	Conexión entre barrios
2.2.3.1.	Vía Verde Santa Bárbara – Azucaica
2.2.3.2.	Conexión ciclista Santa Bárbara – Polígono
2.2.3.3.	Conexiones ciclistas en La Lengua y Valparaíso
2.2.3.4.	Conexiones ciclistas en Buenavista
2.2.3.5.	Conexión Campus universitario Fábrica de Armas – La Peraleda
2.2.3.6.	Conexión Sector SUB-03 / PAU Palacio – Senda Ecológica del Tajo
2.2.4.	Implantación de un Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)
2.2.4.1.	Componentes del Sistema de Bicicletas Compartidas
2.2.4.2.	Ventajas de los Sistemas de Bicicletas Compartidas
2.2.4.3.	Implementación y viabilidad
2.2.4.4.	Sistema “dockless”
2.2.4.5.	Sistema de Estaciones virtuales
2.2.4.6.	Propuesta de localización de estaciones del Sistema de Bicicletas Compartidas
2.2.5.	Aparcamientos para bicicletas
2.2.5.1.	Tipo de aparca-bicis
2.2.5.2.	Aparcamientos seguros / Bici-hangares
2.2.5.3.	Propuesta de localización de aparca-bicis
2.2.6.	Resumen de la propuesta de infraestructura cicloviaria

2.3.	PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
2.3.1.	Optimización de la red de autobuses urbanos
2.3.1.1.	Modificación de recorridos de las líneas
2.3.1.2.	Optimización de frecuencias y horarios
2.3.2.	Mejora de la velocidad comercial
2.3.2.1.	Carriles bus
2.3.2.2.	Sistema de control de uso del carril bus
2.3.2.3.	Implantación de prioridad semafórica
2.3.2.4.	Avance de paradas
2.3.2.5.	Modificación de paradas
2.3.3.	Mejora de la información del servicio
2.3.3.1.	Campañas de información general
2.3.3.2.	Información en las paradas
2.3.4.	Mejora de la accesibilidad del servicio
2.3.5.	Definición de paradas de autobús interurbano
2.3.6.	Mejora de la intermodalidad
2.3.7.	Implantación de nuevas paradas de taxi

2.4.	PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS
2.4.1.	Mesa de coordinación con agentes implicados
2.4.2.	Regulación de zonas de carga y descarga
2.4.2.1.	Inventario de plazas de carga y descarga
2.4.2.2.	Regulación y ordenación de horarios, ubicaciones y tiempos de estacionamiento
2.4.2.3.	Actualización de la ordenanza de movilidad
2.4.3.	Alternativas a la distribución clásica de mercancías
2.4.3.1.	Fomentar la logística urbana en triciclos eléctricos o bicicletas asistidas
2.4.3.2.	Desarrollo de centros logísticos de distribución urbana como nodos intermedios con el pequeño comercio
2.4.3.3.	Promoción de más puntos de recogida/taquillas
2.4.4.	Control de la indisciplina en el aparcamiento
2.4.4.1.	Mayor vigilancia policial.
2.4.4.2.	Sistema de videovigilancia.
2.4.4.3.	Sensorización de las plazas de carga y descarga.
2.4.4.4.	Plazas de aparcamiento multiusos.
2.4.5.	Desarrollo de aplicación móvil

2.5.	ACTUACIONES EN LA RED VIARIA
2.5.1.	Adecuación de intersecciones y glorietas
2.5.2.	Mejora de la señalización
2.5.3.	Propuesta de conexiones entre barrios
2.5.4.	Medidas dirigidas a aliviar el tráfico de paso
2.5.5.	Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30 (DGT)
2.5.6.	Redefinición del sistema de estacionamiento regulado
2.5.6.1.	Modificación de zona de estacionamiento regulado
2.5.6.2.	Ampliación de zona de estacionamiento regulado
2.5.6.3.	Revisión de tarifas
2.5.6.4.	Ampliación de horario
2.5.7.	Aparcamientos de PMR y motos
2.5.8.	Aparcamientos disuasorios
2.5.8.1.	Mejora de aparcamientos disuasorios existentes
2.5.8.2.	Creación de nuevos aparcamientos disuasorios
2.5.8.3.	Gestión de aparcamientos disuasorios con control de acceso
2.5.9.	Gestión de aparcamientos turísticos con control de acceso
2.5.10.	Mejora de la señalización de los itinerarios de acceso a los aparcamientos
2.5.11.	Mejora de la seguridad vial

2.6.	PROGRAMA DE REGULACIÓN DEL CONTROL DE ACCESO AL CASCO HISTÓRICO
2.6.1.	Regulaciones de acceso al centro
2.6.2.	Implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)
2.6.2.1.	Instrumentos jurídicos de soporte
2.6.2.2.	Etapas
2.6.3.	Cambio en el modelo actual de distribución urbana de mercancías

2.7.	PROGRAMA DE CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO
2.7.1.	Plan de potenciación del vehículo eléctrico
2.7.1.1.	Ayudas y bonificaciones a vehículos limpios
2.7.1.2.	Flota de vehículos públicos limpios
2.7.1.3.	Instalación de puntos de recarga
2.7.1.4.	Nuevo reglamento que potencie en las nuevas edificaciones la incorporación de la preinstalación de puntos de recarga
2.7.2.	Renovación de la flota de taxis
2.7.3.	Fomento del coche compartido
2.7.4.	Mitigación del ruido en infraestructuras y vehículos

2.8.	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
2.8.1.	Nueva Ordenanza de Movilidad
2.8.2.	Mesa de la movilidad
2.8.3.	Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible
2.8.4.	Divulgación y comunicación
2.8.5.	Sensibilización a la ciudadanía
2.8.6.	Fomento de la movilidad sostenible
2.8.7.	Adhesión municipal en campañas de movilidad sostenible
2.8.8.	<i>Mobility as a Service</i>
2.8.9.	Programa de centros de atracción de viajes
2.8.9.1.	Mejora de la seguridad en el acceso a los centros de atracción de viajes
2.8.9.2.	Potenciar los Planes de Transporte al Trabajo
2.8.9.3.	Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio