

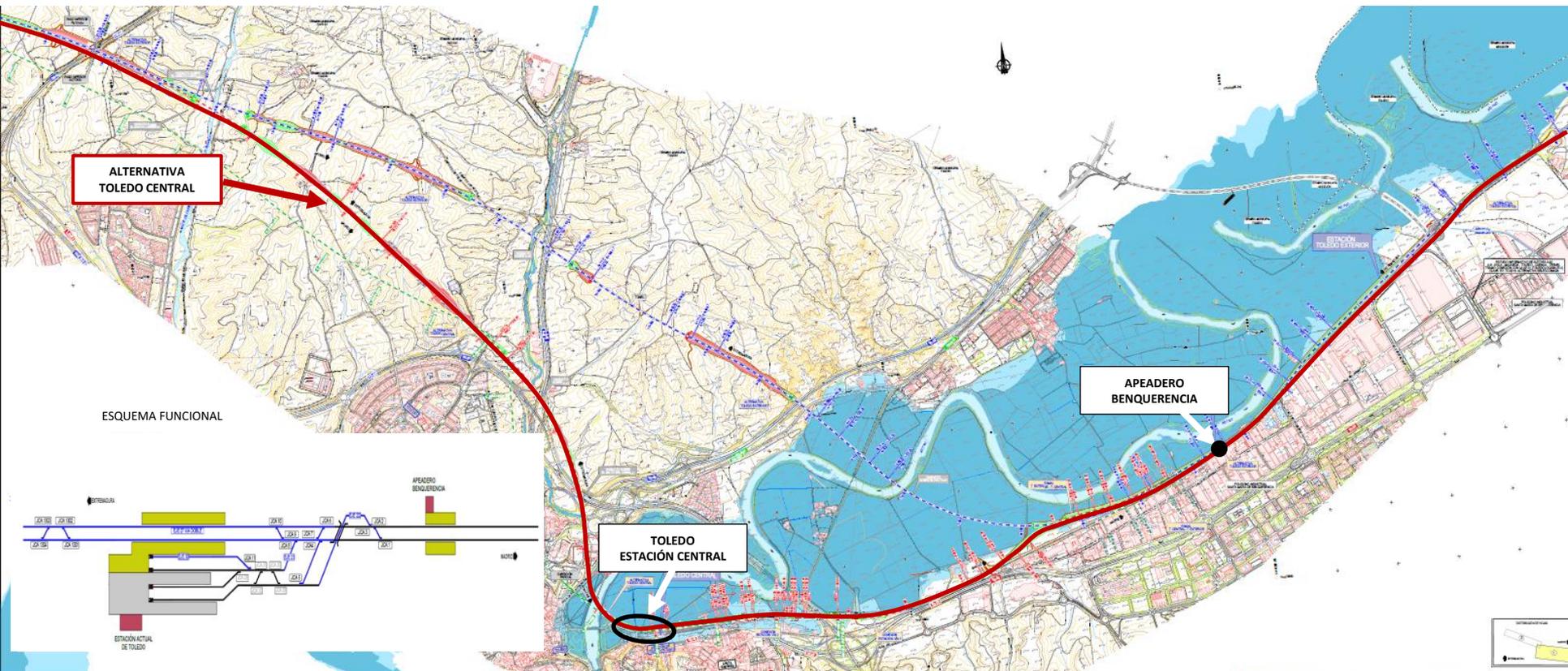
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD A EXTREMADURA Y LISBOA

PROPUESTA DE OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

ALTERNATIVA CENTRAL.

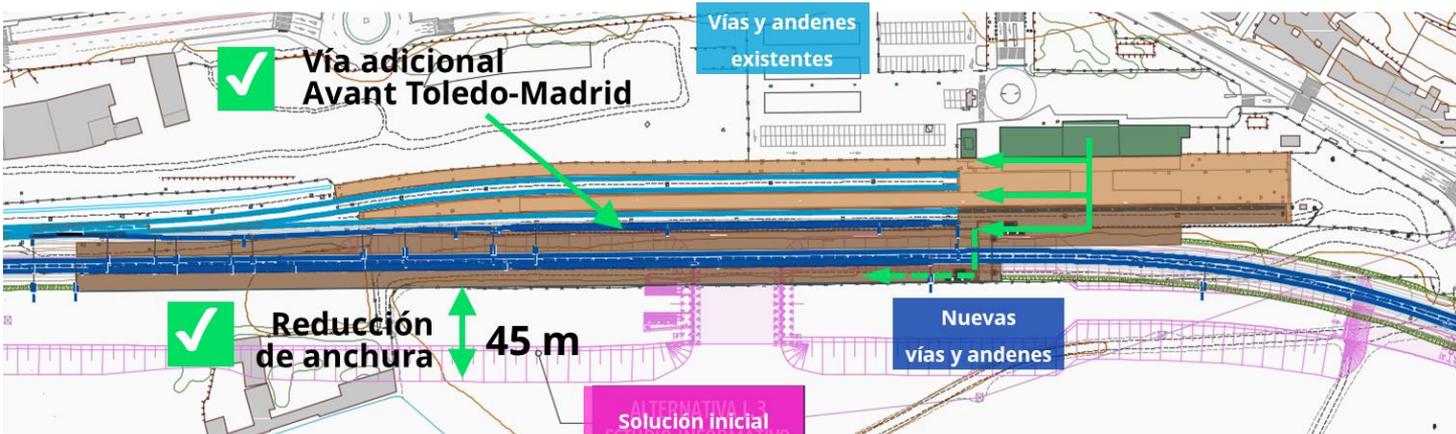
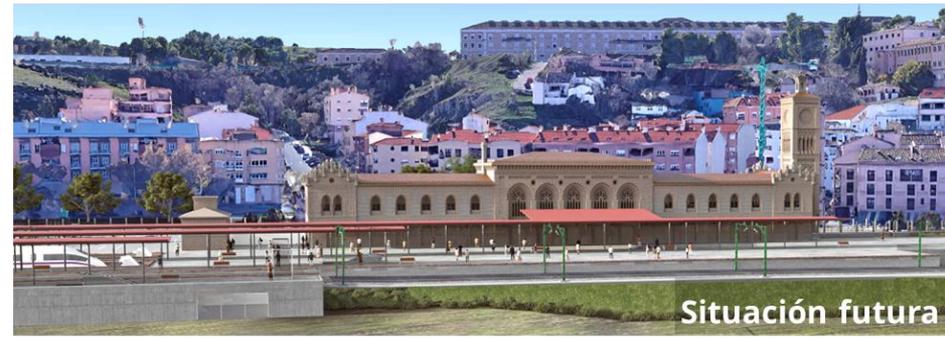
PROPUESTA DE OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR LA ESTACIÓN ACTUAL

SOLUCIONES PROPUESTAS EN EL ESTUDIO INFORMATIVO 2024. ALTERNATIVA CENTRAL



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

1. ZONA ESTACIÓN – Alternativa propuesta



- ✓ Estación compacta y toda a la misma cota
- ✓ Edificio histórico totalmente visible
- ✓ Rápido acceso a nivel al 80% de los andenes
Únicamente el andén exterior se dota de paso inferior (sin impacto visual)

PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

1. ZONA ESTACIÓN – Alternativa propuesta



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

1. ZONA ESTACIÓN – **Alternativa propuesta**



- ✓ 2 vías pasantes y a la misma cota que las actuales.
- ✓ Integración con las vías y andenes existentes.
- ✓ Visibilidad total del edificio histórico.

PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

1. ESTACIÓN – Alternativa propuesta



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

2. ZONA VIADUCTO – Estado actual



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

2. ZONA VIADUCTO – Solución inicial (Estudio Informativo)



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

2. ZONA VIADUCTO. Alternativa propuesta



- ✓ Máxima permeabilidad transversal.
- ✓ Mejora integración en la Vega del Tajo.

PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

3. ZONA SALTO DEL CABALLO. Solución inicial



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

3. ZONA SALTO DEL CABALLO. Situación actual



El entorno del estadio de fútbol (Salto del Caballo) es en la actualidad una zona poco apta para el uso peatonal ◀▶ hay tendencia a usar las zonas verdes como aparcamiento de vehículos

<https://maps.app.goo.gl/DUhtjJ5Bg6cgjFTLA>

PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

3. ZONA SALTO DEL CABALLO. Alternativa propuesta



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

3. ZONA SALTO DEL CABALLO. Alternativa propuesta



✓ Nuevos itinerarios peatonales ↔
Acceso y circunvalación del estadio (sobre el tren)
Continuidad a estación de autobuses y ribera del Tajo

✓ Nuevos vial perimetral ↔
Facilita los accesos viarios al complejo deportivo y las áreas de aparcamiento

✓ Cubrimiento entorno estadio
Sin impacto acústico o visual
Plaza peatonal superior

PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

4. ZONA ARROYO DEL ASERRADERO Y CEMENTERIO

Propuesta de nuevo trazado alternativo



PERSPECTIVAS DE LA OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

4. ZONA ARROYO DEL ASERRADERO Y CEMENTERIO. Propuesta de nuevo trazado alternativo



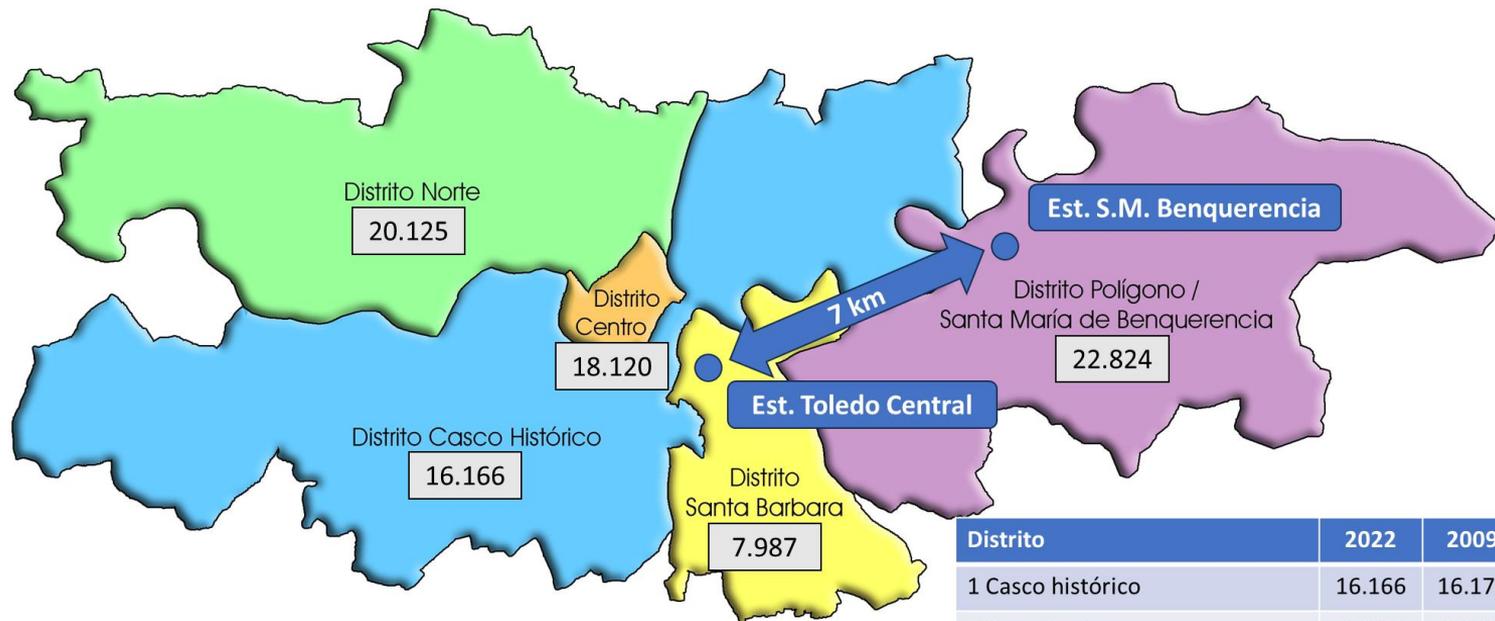
MEJORAS DEL NUEVO ESTUDIO INFORMATIVO

Teniendo en cuenta las alegaciones del ayuntamiento de Toledo, el **nuevo estudio informativo** optimiza la línea de alta velocidad a su paso por la ciudad introduciendo mejoras significativas

ZONA	ALEGACIÓN	RESPUESTA	RESULTADO
Zona estación	Impacto visual sobre edificio histórico	Estación compacta y todo a la misma cota	Edificio histórico totalmente visible
Zona estación	Falta de permeabilidad hacia la vega del Tajo	Tablero del viaducto 8 metros más bajo Viaducto de mayor longitud	Mejor integración visual y permeabilidad
Zona viaducto	Impacto visual desde acceso. Necesidad de estudio paisajístico	Evaluación de Impacto Patrimonial	El viaducto cumple condiciones declaración Patrimonio Mundial
Zona salto del caballo	Efecto barrera. Impacto visual. Afección a instalaciones	Trazado semisoterrado Nuevos itinerarios peatonales Nuevo vial perimetral	Eliminación efecto barrera Mayor permeabilidad, ordenación urbana mas amigable
Arroyo del aserradero y cementerio	Afección a la zona urbanizable en el entorno del cementerio	Nuevo trazado alternativo, alejado de las zonas urbanizables	Desarrollo integral de la UE 'Arroyo del Aserradero'
Benquerencia	Estación situada en la zona del polígono de Benquerencia	Nuevo apeadero adicional	Mayor accesibilidad de la población

COMPARATIVA ESTACIÓN ACTUAL PASANTE VS EXTERIOR

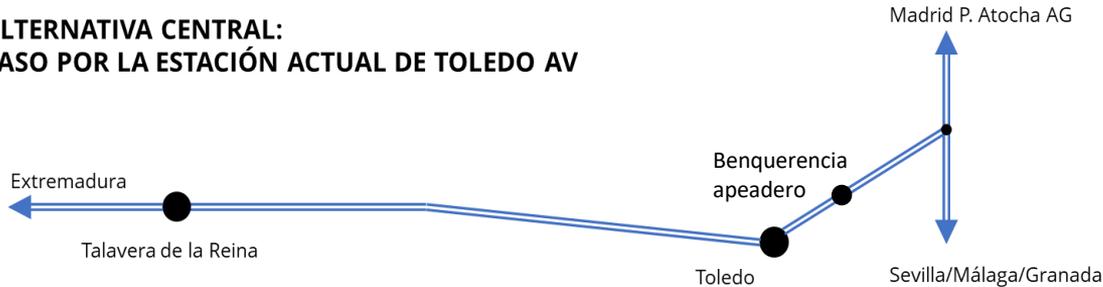
NECESIDAD DE CENTRALIDAD DE LA ESTACIÓN



Distrito	2022	2009
1 Casco histórico	16.166	16.174
2 Santa Bárbara	7.987	8.188
3 Santa María Benquerencia	22.824	19.194
4 Centro	18.120	20.450
5 Norte	20.125	17.983

NECESIDAD DE CENTRALIDAD DE LA ESTACIÓN. FUNCIONALIDAD ALT. CENTRAL Vs ALT. EXTERIOR

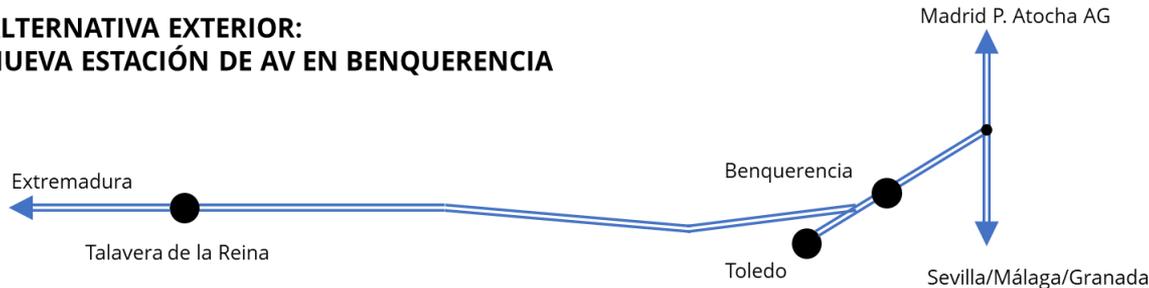
ALTERNATIVA CENTRAL: PASO POR LA ESTACIÓN ACTUAL DE TOLEDO AV



Estación de Toledo con mejor accesibilidad a la ciudad: **mayor número de servicios por el centro de la ciudad.**

El distrito de Benquerencia gana una estación apta para **servicios regionales de alta velocidad**

ALTERNATIVA EXTERIOR: NUEVA ESTACIÓN DE AV EN BENQUERENCIA



Viajero con destino Madrid: debe **elegir la estación según los horarios**

Viajero con destino Talavera: La lejanía de la estación **no es compatible con un servicio regional**

CONCLUSIONES. VENTAJAS DE LA ALTERNATIVA CENTRAL

- ✓ Una estación ferroviaria en una ciudad patrimonio de la Humanidad como Toledo favorece una **ciudad a escala humana**, favoreciendo unos desplazamientos más ágiles **y fomentando el uso del ferrocarril**
- ✓ **En una misma estación efectúan parada todos los trenes**, tanto regionales como de alta velocidad. La frecuencia de trenes es mucho mayor
- ✓ **Presta servicio a Santa María de Benquerencia** a través del **nuevo apeadero**
- ✓ Se pueden establecer **servicios de proximidad y elevada frecuencia** Talavera – Toledo - Santa María de Benquerencia – Madrid Atocha – Madrid Chamartín a través de la nueva estación pasante de Atocha
- ✓ La solución propuesta para el paso por Toledo de la alta velocidad a Extremadura y Lisboa ha sido optimizada, **solventándose los efectos negativos** que producía en el municipio de Toledo **y mejorando el entorno** en la zona del Salto del Caballo



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE TERRESTRE

DIRECCIÓN GENERAL
DEL SECTOR FERROVIARIO

PROPUESTA DE OPTIMIZACIÓN DEL PASO POR TOLEDO

DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO