

**ANEJO Nº 14. ESTACIONES**



**INDICE**

<b>1</b>	<b>CONDICIONANTES.....</b>	<b>5</b>
1.1	CONDICIONANTES NORMATIVOS .....	5
1.2	CONDICIONANTES ESPECÍFICOS .....	5
1.3	CONDICIONANTES TÉCNICOS .....	5
<b>2</b>	<b>ESTACIÓN DE TOLEDO .....</b>	<b>7</b>
2.1	ÁREA DE INFLUENCIA .....	7
2.2	IMPLANTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE TOLEDO.....	10
2.3	ACCESIBILIDAD .....	13
2.4	DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE LA ESTACIÓN DE TOLEDO.....	14
2.4.1	Descripción de la solución adoptada.....	14
2.4.2	Instalaciones anexas a la estación.....	14
2.4.3	Descripción funcional.....	15
2.4.4	Cuadros de superficies .....	16
<b>3</b>	<b>ESTACIÓN DE TALAVERA DE LA REINA.....</b>	<b>17</b>
3.1	AREA DE INFLUENCIA .....	17
3.2	IMPLANTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE TALAVERA DE LA REINA.	21
3.3	ACCESIBILIDAD .....	24
3.4	DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE LA ESTACIÓN DE TALAVERA DE LA REINA.....	26
3.4.1	Descripción de la solución adoptada.....	26
3.4.2	Instalaciones anexas a la estación.....	26

3.4.3	Descripción funcional .....	26
3.4.4	Superficies .....	28
<b>4</b>	<b>ESTACIÓN DE OROPESA .....</b>	<b>29</b>
4.1	ÁREA DE INFLUENCIA.....	29
4.2	IMPLANTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE OROPESA.....	30
4.3	ACCESIBILIDAD .....	31
4.4	DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE LA ESTACIÓN DE TALAVERA DE OROPESA .....	31
4.4.1	Descripción de la solución adoptada.....	31
4.4.2	Instalaciones anexas a la estación.....	32
4.4.3	Descripción funcional .....	32
4.4.4	Superficies .....	33
	<b>APENDICE 1 MEMORIA DE CALIDADES .....</b>	<b>35</b>
<b>5</b>	<b>MEMORIA DE CALIDADES .....</b>	<b>37</b>



## 1 CONDICIONANTES

### 1.1 Condicionantes normativos

El dimensionamiento de las estaciones ha de obedecer a los siguientes criterios:

- ✓ Funcional
- ✓ Económico
- ✓ Urbanístico.

La normativa de aplicación vigente aplicable es:

- ✓ Manual de Instrucciones y recomendaciones para la redacción de los Proyectos (IGP-2011) de la Dirección de Alta Velocidad de ADIF.
- ✓ Especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (ETI Infraestructura) (Noviembre 2014)
- ✓ REAL DECRETO 505/2007, de 20 de abril, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- ✓ Instrucción ferroviaria de gálibos, Orden Fom /1630/2015 de 14 de julio

### 1.2 Condicionantes específicos

En primer lugar, hay que decir que la explotación en alta velocidad que se pretende implantar en las estaciones será de dos tipos:

- ✓ Explotación de un servicio lanzadera Madrid-Toledo-Talavera de la Reina
- ✓ Explotación del servicio de viajeros dentro del conjunto de la línea Madrid-Extremadura-Lisboa.

- ✓ En el caso de la Estación de Talavera de la Reina, a la explotación de composiciones pasantes convencionales de alta velocidad hay que añadir la explotación de lanzaderas de alta velocidad de menor longitud y capacidad

### 1.3 Condicionantes técnicos

#### Implicación en la relación de andenes y vías generales

La ETI de infraestructura sólo prohíbe andenes con acceso a vías generales si la velocidad es  $v \geq 250$  Km/h y este es el caso de todas las estaciones, salvo la estación de Toledo (velocidad de paso 80 km/h), y Talavera de la Reina (Alternativa III.1), en la que la velocidad de paso es de 180 km/h. En las que, de acuerdo a la Dirección del Estudio, debido a la baja velocidad de paso por las mismas se posibilita la parada de trenes tanto en vías generales como en vías de apartado, por lo que los andenes se han situado entre vía general y vía de apartado.

#### Andenes: longitud, anchura y altura.

- ✓ ADIF exige que éstos den servicio a dos composiciones, por eso la fija en 410 m (IGP) (Las ETIS determinan que la longitud mínima sea de 400 m)
- ✓ La anchura de andenes será 10 m, excepto en los andenes de la estación de Talavera de la Reina (Alternativas III.1 y III.2) en las que se han dimensionado de 8,0 m para facilitar su encaje debido a que el entorno donde se localiza la estación está rodeado de edificaciones existentes.
- ✓ Altura: está regulada por la Normativa de ADIF, de tal manera que la altura de andén será de 76 cm.
- ✓ Distancia entre eje de la vía y borde de andén. Según la normativa de vigente de gálibos para vías en balasto con  $R > 5000$  m debe ser de 1.675 mm.
- ✓ Es preferible la tipología de andenes sin acceso a las vías generales por seguridad.

### Vías mango.

La función de las vías mango es doble: la más importante, denominándose entonces vías culatón de seguridad o vías estrelladero, es permitir un escape a los trenes que por fallo en el sistema de seguridad, pudieran invadir la vía general cuando no está previsto (El desvío está enclavado con la señal de salida de la vía de apartado, de modo que si un tren rebasa intempestivamente la señal, se dirigirá hacia dicha vía muerta y nunca hacia la vía principal; el tren se detiene en ella antes de la topera porque el ASFA ha funcionado en el rebase de rojo). La segunda es permitir apartar material móvil autopropulsado ya que no van electrificadas (maquinaria de vía). Para el primer cometido la longitud de la vía no tiene por qué ser grande (la suficiente para detener un tren que apenas ha empezado a moverse) y en el segundo depende del mantenimiento de la vía.. La longitud de las vías mango ha sido de 151 m, de acuerdo a los esquemas recogidos en la IGP de Instalaciones Ferroviarias.

Además, las vías mango deben salir directamente mediante desvíos de tangente 0,09 de las vías de apartado. No se admite que salgan como escape de vías generales.

### Longitud útil de vías de apartado.

- ✓ La longitud de las vías de apartado debe ser la suficiente para sus fines comerciales (el estacionamiento de una composición doble) y para sus fines técnicos. Hay que tener en cuenta que la nueva línea Madrid-Extremadura, en el subtramo Talavera de la Reina – Oropesa, se diseña para tráfico mixto por lo que se debe prever la posibilidad de estacionar en las vías de apartado un tren lento de mercancías. Como es lógico, esta longitud será la máxima permitida a un tren de mercancías en la línea.

La longitud útil de las vías de apartado será de 400 m en las estaciones situadas en el sub-tramo Madrid – Talavera de La Reina (Toledo y Talavera de la Reina), mientras que las de las situadas en el sub-tramo Talavera de La Reina – Oropesa (Oropesa) serán de 750 m, ya que en las vías de apartado de las estaciones situadas en este último será posible el apartado de trenes de mercancías, al estar diseñado para tráfico mixto viajeros - mercancías.

Debido a la ubicación de la estación de Talavera de la Reina, en el centro urbano consolidado de la ciudad, de acuerdo al criterio establecido por la

Dirección del Estudio, la longitud útil de las vías de apartado, se diseñan de 400 m útiles por lo que será necesario diseñar en la actual línea Madrid – Valencia de Alcántara a la salida de Talavera de la Reina (sentido Madrid) un apartadero con vías de apartado de longitud útil de 750 m que permita estacionar trenes de mercancías de esta longitud, aunque esta instalación ferroviaria no forma parte del presente Estudio.

- ✓ Las vías de apartado se separan de las generales una distancia de 7.35 m (esta cantidad es la necesaria para que de ella se pueda sacar el desvío de la vía mango que debe distar de la general algo más de 4 m. La curva que dispongan debe tener el mismo radio que el del desvío (para que pueda mantenerse la velocidad en desviada)
- ✓ La longitud entre juntas contraagujas de la vía de apartado debe ser mayor o igual a 550 m.
- ✓ La longitud entre piquetes libres de vía debe ser de 630 m (para que puedan cambiar de sentido los trenes). Se aplicará la más restrictiva entre ésta y la anterior condición.
- ✓ **Escapes.**

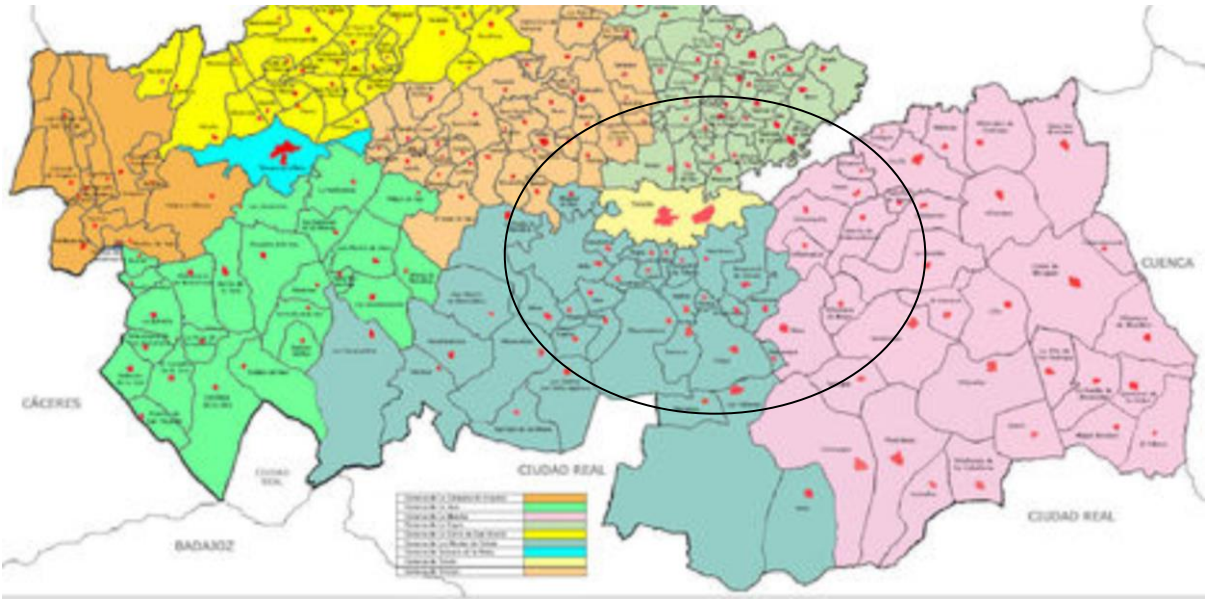
De forma genérica, en ambas cabezas de las Estaciones se disponen dobles escapes que tienen la doble función de permitir el acceso a las vías de apartado indistintamente desde ambas vías generales y que además permiten el paso a velocidades elevadas entre las dos vías principales (350 km/h por vía directa y 220 km/h por vía desviada, en el caso de los escapes exteriores y 350 km/h por vía directa y 100 km/h por vía desviada, en el caso de los escapes interiores) para poder de esta forma circular por las mismas en ambos sentidos, aprovechando las facilidades que los bloqueos automáticos banalizados ofrecen a la explotación, especialmente cuando es necesario resolver incidencias.

En el caso de las estaciones de Toledo y Talavera de la Reina (Alternativa III.1), debido a que el trazado de las vías generales permite velocidades de paso 80 km/h y 180 km/h respectivamente se han dispuesto escapes que permiten el paso a una velocidad por vía general menor a las del resto de estaciones en las que el trazado de las vías generales si permite velocidad de paso de 350 km/h (Oropesa) o 300 km/h (Talavera. Alternativa III.2).

## 2 ESTACIÓN DE TOLEDO

### 2.1 Área de influencia

La estación de Alta Velocidad de Toledo dará servicio, no sólo a la propia ciudad de Toledo, sino a su entorno de influencia.



*Área de influencia de la estación de alta velocidad de Toledo (sobre el plano comarcal)*

Por el este, el área de influencia se extenderá a la Comarca de la Mancha, por el Oeste parte de la comarca de Torrijos, por el sur, el área de influencia se extiende a la zona sur de la Comarca de los Montes de Toledo, por el norte la Comarca de la Sagra,

La extensión total del área de influencia es de 8164,29 hectáreas que incluyen a una población total censada de 421,929 habitantes.

Provincia	Comarca	Nº municipios	Extensión (Ha)	Población
Toledo	Toledo capital	1	232.10	84873
	Comarca de la	20	3061.83	101522

Provincia	Comarca	Nº municipios	Extensión (Ha)	Población
	Mancha			
	Comarca de los Montes de Toledo	31	3052.3	60102
	Comarca de la Sagra	31	1076.16	143451
	Comarca de Torrijos	22	974.00	31,981.00
TOTALES		105	8,164.29	421,929.00

#### Comarcas y municipios del área de influencia

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
Comarca de la Mancha	Toledo	84873	232.10	360.8
	Quintanar de la Orden	12736	87.87	145.94
	Madridejos	11404	262.01	43.53
	Consuegra	10932	358.49	30.49
	Villacañas	10645	268.51	39.64
	Mora (Toledo)	10554	168.57	62.61
	Corral de Almaguer	6257	328.7	19.04
	La Puebla de Almoradiel	6122	106.13	57.68
	Miguel Esteban	5754	93	61.87

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Villafranca de los Caballeros	5561	106.59	52.17
	La Villa de Don Fadrique	4206	83.15	50.58
	Villanueva de Alcardete	3783	147.26	25.69
	Villatobas	2707	181	14.96
	Tembleque	2376	223.07	10.65
	El Toboso	2219	144.19	15.39
	Camuñas	1948	102.03	19.09
	Quero	1313	104.22	12.6
	Turleque	942	100.85	9.34
	El Romeral	789	78.92	10
	Villanueva de Bogas	780	57.44	13.58
	Cabezamesada	494	59.83	8.26
<b>Comarca de los Montes de Toledo</b>	Sonseca	11289	59.56	179.41
	Los Yébenes	6132	677.46	9.36
	Argés	6	23.74	181.48
	Nambroca	4442	82.02	36.17
	Cobisa	4154	14.48	221.45
	Navahermosa	3878	129.79	32.43
	Polán	3851	158.7	23.68
	Gálvez	3187	55	61.51
	Burguillos de Toledo	3028	28.49	69.96

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Urda	283	217.82	14.53
	Menasalbas	2814	179.44	17.87
	Orgaz	2738	154.48	17.68
	Ajofrín	2314	35.1	64.92
	San Pablo de los Montes	191	100.05	22.81
	Guadamur	1864	38.23	46.41
	Pulgar	1603	38.6	37.82
	Cuerva	14	37.51	37.88
	Mazarambroz	1287	216.02	6.08
	Las Ventas con Peña Aguilera	1206	140.09	9.64
	Noez	926	34.22	28.26
	Almonacid de Toledo	865	95.78	8.49
	San Martín de Montalbán	800	133.03	5.62
	Layos	644	18.39	20.55
	Villaminaya	559	21.28	27.54
	Mascaraque	479	65.61	7.55
	Manzanique	391	12.22	37.23
	Totanés	386	26.04	16.01
	Marjaliza	278	65.8	4.59
	Chueca	269	11.12	22.93
	Casasbuenas	208	30.46	7.62



Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Hontanar	16	151.77	0.87
Comarca de la Sagra	Alameda de la Sagra	3511	33.03	106
	Añover de Tajo	5413	39.64	137
	Bargas	9874	89.48	110
	Borox	3556	60.26	59
	Cabañas de la Sagra	1932	16.52	117
	Carranque	4473	24.72	181
	Casarrubios del Monte	56	92.42	61
	Cedillo del Condado	3426	26.45	130
	Chozas de Canales	4104	32.69	126
	Cobeja	2373	17.7	134
	El Viso de San Juan	393	53.02	74
	Esquivias	5507	24.92	221
	Illescas	24581	57.35	429
	Las Ventas de Retamosa	3377	19	178
	Lominchar	2369	22	108
	Magán	3087	29	106
	Mocejón	5003	30.6	163
	Numancia de la Sagra	4951	29.63	167
	Olías del Rey	701	39.94	176
	Palomeque	928	22	42

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Pantoja (Toledo)	3360	28.16	119
	Recas	416	31	134
	Seseña	19109	72.68	263
	Ugena	526	15	351
	Valmojado	4216	26	162
	Villaluenga de la Sagra	4083	27	151
	Villaseca de la Sagra	1890	32	59
	Yeles	5069	20.33	249
	Yuncler	3724	17.52	213
	Yuncillos	856	31	28
	Yuncos	10,587.00	15.1	701
	Albarreal de Tajo	742.00	42	17.6
Comarca de Torrijos	Aldea en Cabo	228.00	26	8.7
	Almorox	2469.00	65	37.9
	Burujón	1463.00	35	41.8
	Carmena	845.00	47	17.9
	Cebolla (Toledo)	3823.00	37	103.3
	Domingo Pérez (Toledo)	503.00	13	38.6
	El Casar de Escalona	2288.00	40	57.2
	Erustes	259.00	10	25.9
	Escalona (Toledo)	3540.00	72	49.1

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Hormigos	830.00	28	29.6
	Illán de Vacas	5.00	9	0.5
	La Puebla de Montalbán	8392.00	141	59.7
	Los Cerralbos	506.00	40	12.6
	Lucillos	673.00	40	16.8
	Malpica de Tajo	2106.00	80	26.3
	Mesegar de Tajo	240.00	18	13.3
	Montearagón	569.00	12	47.4
	Nombela	1026.00	122	8.4
	Otero	381.00	30	12.7
	Paredes de Escalona	162.00	25	6.4
	Villamiel de Toledo	931.00	42	22.1
<b>Totales</b>		<b>421929</b>	<b>8,164.29</b>	<b>8,251.06</b>

- **Planeamiento urbano:** el Ayuntamiento adecuará el Plan de ORDENACIÓN URBANA para situar las nuevas instalaciones y la franja ferroviaria para el LAV en las inmediaciones de la estación actual.
- **Disponibilidad de suelo:** junto a la estación actual, hay una disponibilidad de terrenos protegidos, dado que la actuación exige un desarrollo longitudinal se puede disponer la estación sin incurrir en afecciones graves a edificios y suelo urbano existente.

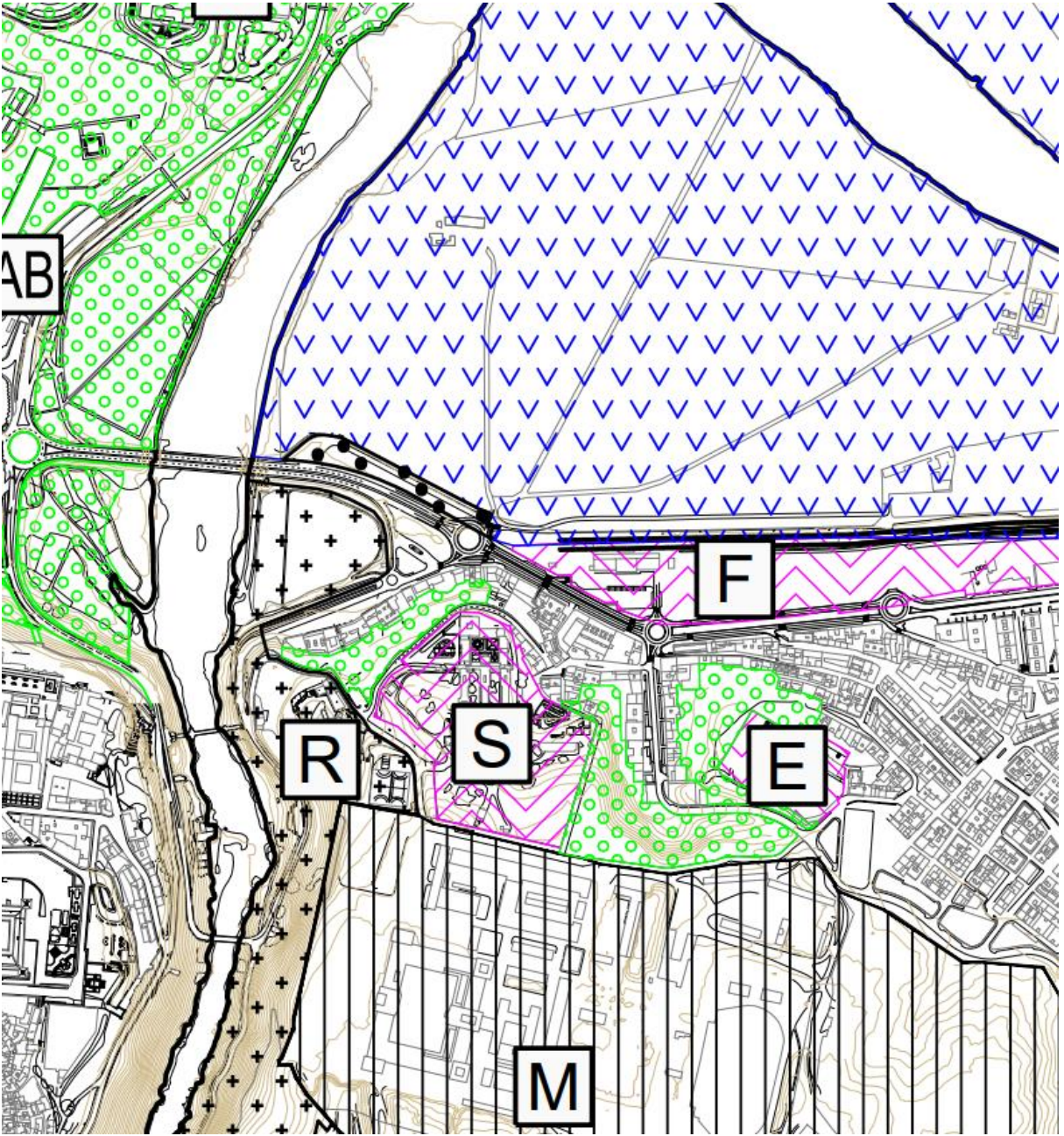
## 2.2 Implantación de la Estación de Toledo

Para el paso de la Nueva Línea de Alta Velocidad por Toledo, se han estudiado tres alternativas, siendo coincidente en todas ellas la ubicación de la estación.

La playa de vías de la nueva LAV Madrid – Extremadura se localiza en una alineación recta paralela al emplazamiento de la actual estación (LAV Madrid – Toledo) aunque debido al condicionante que supone el cruce del río Tajo, contemplando la cota de inundación para el periodo de retorno de 500 años, en alzado está sobre-elevada aproximadamente 8,0 m respecto a la cota de la estación actual.

La ubicación de la franja de las vías es el resultado de tomar en consideración





Plan general de Ordenación Urbana

	ESPACIO COMUNITARIO
	CIGARRALES
	RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD
	RESIDENCIAL MEDIA DENSIDAD
	PROTEGIDO
	PARQUES URBANOS
	OCIO, CULTURAL, RECREATIVO Y DEPORTES
	ESPECIAL
	MILITAR
	EQUIPO COMUNITARIO DE CIUDAD
	PROTECCIÓN DE CAUCES Y VIALES
	INDUSTRIA EN GENERAL

	INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL
	DEPORTIVO
	ESTACIÓN DE AUTOBUSES
	ESTACIÓN DE FERROCARRIL
	ESTACIÓN METEOROLÓGICA
	CEMENTERIO
	ESTACIÓN DEPURADORA
	ESTACIÓN TRANSFORMADORA
	CENTRO DE ABASTECIMIENTO
	INSTALACIÓN Y SERVICIOS URBANOS
	CENTRAL DE AGUA
	INSTALACIONES MILITARES
	ACTIVIDAD A SUPRIMIR O TRASLADAR
	EQUIPO SANITARIO
	EQUIPO DOCENTE
	EQUIPO CÍVICO, ASISTENCIAL, CULTURAL, SOCIAL O RELIGIOSO
	EQUIPO COMERCIAL Y OFICINAS
	PARQUE MÓVIL
	PARQUE DE BOMBEROS
	APARCAMIENTO
	EQUIPO HOTELERO
	JARDÍN
	ADMINISTRATIVO
	SERVICIO EN CARRETERA
	CENTRO REGIONAL DE T.V.E. EN CASTILLA-LA MANCHA

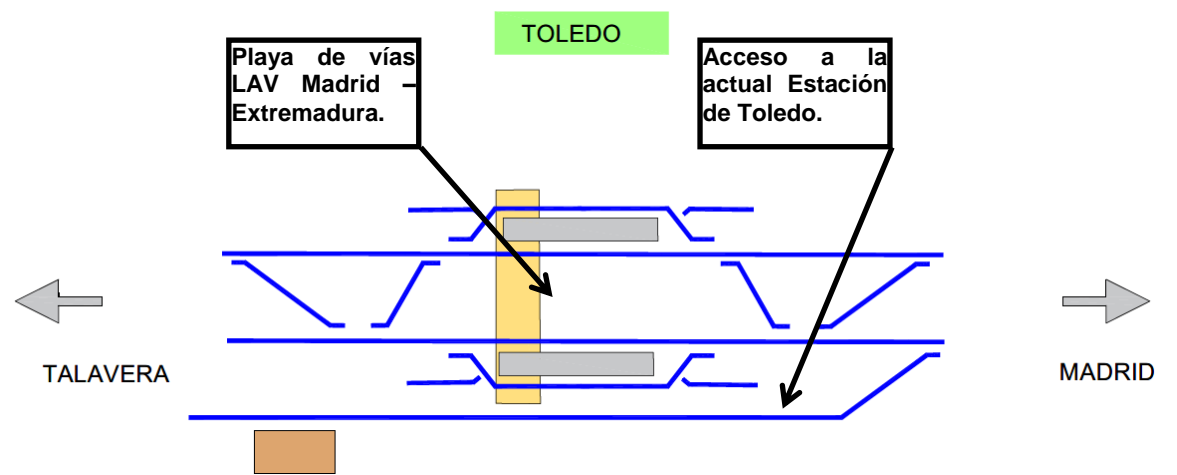
Para las distintas alternativas contempladas los PP.KK. de la **Estación de Toledo** serán los siguientes:

Alternativa	Estación	P.K. Inicio	P.K. Fin
Alternativa I.1	N/A	----	----
Alternativa I.2	Toledo (*)	1200+689	1201+437
Alternativa I.3	Toledo (*)	1300+689	1301+437
Alternativa I.4	Toledo (*)	1400+689	1401+437
(*) Escapes situados fuera de la alineación de las vías de apartado			

La playa de vías de la estación de Toledo está conformada por dos vías de apartado y dos andenes con acceso tanto a las vías de apartado como a la doble vía general.

En ambos lados de la estación se ubica un doble escape que tienen la doble función de permitir el acceso a las vías de apartado indistintamente desde ambas vías generales y que además permiten el paso entre las dos vías principales (80 km/h).

A continuación, se muestra un esquema de la estación, en azul las vías de la Nueva LAV Madrid – Extremadura y en rojo la doble vía existente (LAV Madrid – Toledo):



Esquema de la estación, en azul las vías LAV Madrid – Extremadura en azul las vías de alta

velocidad, marrón edificio actual y amarillo nuevo vestíbulo bajo la nueva LAV.

En el caso de la Estación de Toledo, a la explotación de composiciones pasantes convencionales de alta velocidad hay que añadir la explotación de lanzaderas de alta velocidad de menor longitud y capacidad, qué llegando a Toledo, puedan seguir hasta Talavera y desde esta han de rebotar en sentido contrario.

En las tres alternativas los aparatos de vía diseñados son los siguientes:

- Doble escape en cada cabecera de la estación compuestos por aparatos de vía:
  - DSIH-G-UIC60-760-0,071-CC-D/I-TC. 200 km/h por vía directa y 80 km/h por vía desviada.
- Aparatos de vía de acceso a las vías de apartado desde las vías generales:
  - DSIH-P-UIC60-500-0,09-CC-D-TC. 200 km/h por vía directa y 60 km/h por vía desviada.
- Aparatos de vía de acceso a las vías mango desde las vías de apartado:
  - DSIH-G-UIC60-318-0,09-CR-I/D-TC. 200 km/h por vía directa y 50 km/h por vía desviada.

En la tabla siguiente se sintetizan las características más relevantes de estas alternativas:

	Parámetro	Alternativas I.2, I.3, I.4
Geometría y superficies	Número de andenes/anchura (m)	2 /10
	Longitud andenes (m)	410
	Longitud de vía útil vías apartado (m)	644.88
	Longitud vías mango (m)	151
	Superficie (m²)	12478.78
Afección y situaciones provisionales	Situaciones provisionales	Posibles



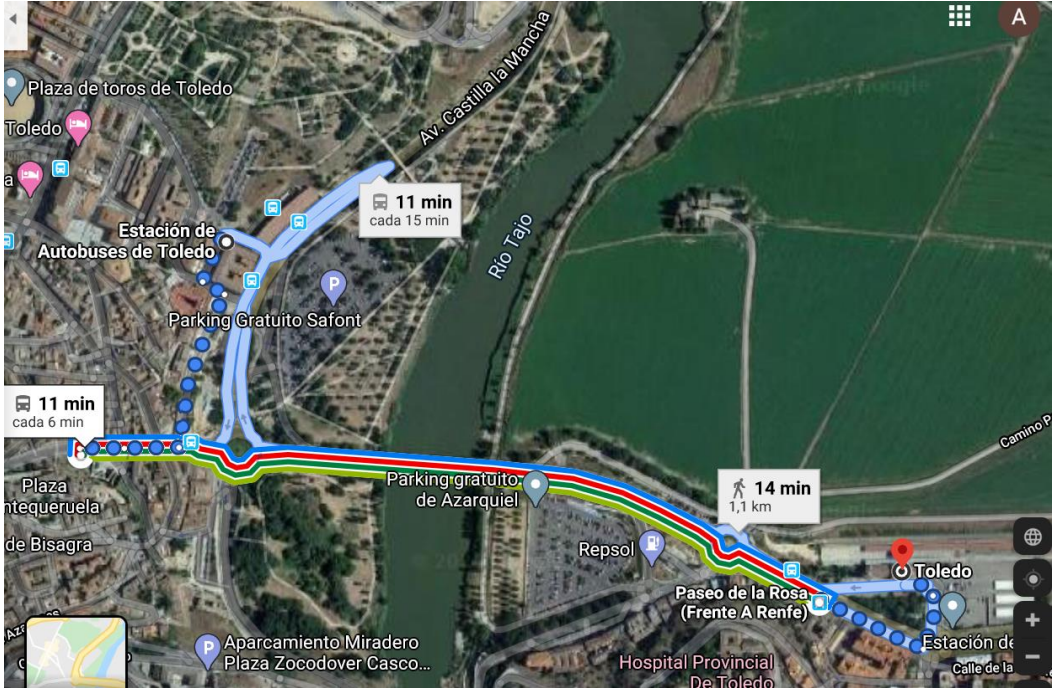
	Parámetro	Alternativas I.2, I.3, I.4
Aspectos funcionales	Afecciones viviendas	No
	Afección a edificio viajeros	No
	Situación nuevo edificio con relación al actual	Óptimo
	¿Conexión entre vías de apartado?	SI
	¿Acceso desde andén a vías generales?	SI
	Idoneidad funcional a lanzaderas	SI

2.3 Accesibilidad

- **Accesibilidad urbana.** la accesibilidad a la actual estación es óptima desde el centro de la ciudad. Ésta se encuentra conectada con el centro a través del Paseo de la Rosa, y la Avenida Castilla la Mancha, dos de las arterias principales de la ciudad. La nueva estación de autobuses se encuentra en la Avenida de Castilla la Mancha.



Acceso desde el Paseo de la Rosa a la estación de ferrocarriles



Trayecto de recorridos líneas urbanas desde la estación de autobuses a la estación de ferrocarril, líneas L5, L61, L62, L92, L511

- **Accesibilidad interurbana.** Actualmente la conexión con la actual estación de autobuses parece ser una buena solución para aquellos viajeros que, viviendo en localidades próximas a la ciudad, han de tomar la nueva LAV Madrid - Extremadura.

La concesión de los servicios urbanos en Toledo la ostenta la empresa Unauto. Existen un total de 4 líneas que parten todas ellas de la estación de Autobuses, situado la Avenida de Castilla la Mancha y comunican la mencionada estación de autobuses con la estación ferroviaria.

El aparcamiento de la estación actual de Toledo, dispone de una zona de aparcamiento de 327 plazas, situado en el paseo de la Rosa, está conectado con las principales vías de comunicación de la zona, equipado con múltiples servicios y abierto las 24 horas.

Se ha aprobado recientemente un proyecto para doblar la capacidad del aparcamiento disuasorio de la Estación una ampliación hasta 662 plazas, 16 para personas con movilidad reducida y cuatro para autobuses.

## 2.4 Diseño arquitectónico de la estación de Toledo

### 2.4.1 Descripción de la solución adoptada

De acuerdo al criterio establecido por la Dirección del Estudio, la propuesta es acceder a la nueva estación de Toledo (LAV Madrid – Extremadura) a través del actual edificio, manteniéndolo como imagen de una tipología constructiva de estación de tren de principios de siglo, y como imagen de edificio integrado en la ciudad. Se proyecta un nuevo vestíbulo moderno, en contraposición con el edificio existente, para la Nueva LAV Madrid – Extremadura.

Tal y como se comentó con anterioridad, la playa de vías y andenes de la nueva LAV Madrid – Extremadura se encuentra localizada en paralelo a la actual LAV Madrid – Toledo, aunque elevada respecto a esta última aproximadamente 8,0 m para permitir el cruce posterior de las vías generales sobre el río Tajo, observando la cota impuesta por la avenida de 500 años.

Se aprovecha esta sobreelevación de la nueva LAV para habilitar un vestíbulo de espera y acceso a los andenes bajo la plataforma ferroviaria. El espacio necesario para dicho vestíbulo se habilita mediante la construcción de un viaducto que permite el paso de las vías de generales y apartado sobre el mismo. El vano del viaducto es de 41 metros y el ancho 38 metros, siendo el canto de las vigas 2,60 metros y una losa de compresión sobre estas de 30 cm de espesor.

El principal problema que aparece en la comunicación del actual edificio con el nuevo vestíbulo de acceso a las vías destinadas a la alta velocidad, es salvar la distancia de separación de unos 200 metros hacia el este, que hay entre el actual edificio y el nuevo vestíbulo, además de la diferencia de altura entre los andenes actuales y los nuevos de aproximadamente 8,5 metros.

Debido a esto, y para comunicar el actual edificio con el nuevo vestíbulo de acceso a las vías destinadas a la alta velocidad, se proyectan una serie de rampas, de longitud de algo más de 108 metros, en tres tramos de 36 metros con una pendiente del 6%. Sobre estas rampas se dispone una cubierta para proteger de las inclemencias del tiempo a los viajeros.

Tras estas rampas y a través de un paso inferior, bajo la vía actual de 12 metros de longitud, que conecta con otro pasillo de pendiente continua de 210 metros, al final del cual hay una plaza de acceso con una superficie de 225,52 metros cuadrados, hasta llegar al vestíbulo de acceso a los andenes para la Alta velocidad.

También se han proyectado salidas de emergencia para los andenes. Las salidas de emergencia están situadas cada 95 m y comunican los nuevos andenes con el exterior

El diseño del nuevo edificio de la estación se basa en los criterios de sostenibilidad y utilización de energías renovables, que deberá desarrollarse en el proyecto constructivo.

Funcionalmente los dos edificios (el actual y el nuevo edificio de la estación), se plantean para que entre los dos accesos a la estación se mantenga el servicio actual, y el nuevo de Alta Velocidad.

El nuevo vestíbulo de la estación, de planta cuadrada, y de dos alturas. Se trata de un amplio vestíbulo acristalado en dos alturas. En la parte inferior del edificio, bajo la estructura que soporta las vías de alta velocidad, se sitúan los despachos, atención al cliente, venta de billetes, sala de circulación, cafetería, y conectada al actual edificio a través de rampas y un paso inferior.

En la planta primera del nuevo vestíbulo, situamos un vestíbulo de climatización.

El acceso a los andenes se produce a través de un doble núcleo de comunicación vertical formado por una escalera fija, doble escalera mecánica de subida y bajada y un ascensor adaptado a PMR.

### 2.4.2 Instalaciones anexas a la estación.

Se diseñan zonas de instalaciones con una superficie de 6656 m<sup>2</sup>:

- Parking para vehículos privados

- Dársenas para autobuses.
- Parada de taxis

### 2.4.3 Descripción funcional

Una vez tomada la decisión de mantener el actual edificio de la estación, se proyecta un nuevo vestíbulo que albergue las necesidades y el programa de una estación de alta velocidad. El nuevo vestíbulo tiene contacto con el actual por unas rampas de acceso y un paso inferior bajo las vías actuales

En nuevo vestíbulo dispone de 1997,27 m2 de superficie en la planta inferior y 54,15 metros cuadrados en la superior. En dicho vestíbulo se proponen cerramientos en una combinación de elementos traslúcidos, tipo muro cortina, totalmente acristalado para aprovechar la luz solar y crear mayor amplitud y cerramientos ligeros de fachada ventilada de aluminio-zinc. En las partes traslúcidas se colocarán parasoles regulables de la luz. Para la limpieza de dicho muro cortina se dispondrán de pasarelas de mantenimiento interior.

Las puertas de los accesos a los vestíbulos son puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipánico.

Respecto a niveles en altura, la planta baja es la planta de zona pública, de accesos y servicios, del gabinete de circulación y de locales técnicos. Se ha diseñado diferentes habitáculos como aseos, cafetería, cuartos de seguridad y CCTV incendios y telefonía, información al viajero y venta de billetes, zona de descanso, y reserva y zona de espera.

Desde este vestíbulo a través de 2 escaleras mecánicas de subida y otras dos de bajada y una escalera fija, y sendos ascensores, situados junto a las escaleras, adaptados a PMR.

La planta primera es la planta de acceso a los andenes.

Respecto a la ubicación de espacios por planta, en la planta de acceso, en la zona noroeste se destina a la cafetería y sus dependencias. Se ha definido la cafetería como un espacio abierto dentro del vestíbulo. Junto a la cafetería se sitúan los aseos generales, que están diferenciados por sexo, sin puertas de acceso para los viajeros que lleven maletas, (pero con una distribución que impide la visión hacia el interior), y cabinas

de aseo espaciosas para dejar la maleta.

Al lado, se sitúa la venta de billetes y la sala de información al viajero que abren al vestíbulo, y a continuación de esta zona de oficinas, y cuarto de seguridad y con acceso sólo desde el exterior se deja una reserva de espacio para proyectar los locales técnicos necesarios, como local de aire acondicionado. Se proyecta también un aseo para personas de la estación y cuarto de limpieza.

En la planta primera se sitúan un vestíbulo de climatización. A la zona de andenes se accede desde unas puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipático.

A continuación, pasamos a describir los elementos funcionales que componen la estación.

#### Vestíbulo general

La zona de vestíbulo general tiene una superficie de 1997,27 m2 y una altura libre de 4m, hasta el falso techo.

Situando en la orientación sur los servicios propios de la estación, venta de billetes, despachos, espera, etc, y en la orientación tanto norte como sur, una gran superficie de vidrio que se abre hacia el exterior.

Los accesos desde el exterior se producirán mediante puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipático.

Se prevé la instalación una radioscopia (escáner) y un punto de check-in, en el caso de ser necesarios. Se instalaría en el vestíbulo general antes del acceso al andén.

#### Venta de billetes, información y atención al cliente

Se sitúa un puesto de venta de billetes e información al cliente y espera junto al gabinete de información al viajero, en el vestíbulo general y frente a los accesos a los andenes.

#### Aseos

En el vestíbulo en planta baja se dispone un núcleo para mujeres, otro para hombres.



Aseos femeninos: 4 cabinas + 3 lavabos.

Aseos masculinos: 2 cabinas + 2 urinarios + 2 lavabos.

Se diseñan un aseo para personas con movilidad reducida.

Se diseñan los aseos del vestíbulo sin puertas de entrada (y sin vistas), excepto las de las cabinas. Las cabinas de los aseos se dimensionan para permitir la entrada de viajeros con maletas. Se dispone además un cuarto de limpieza.

Andenes

Los andenes tienen 410 m de longitud y un ancho de 10 m de anchura, pero en los extremos, los últimos 28 metros se ha curvado, con un radio de curvatura de 500 metros, y el ancho es de algo más de 8 metros. Debido a las fuertes restricciones de espacio por el Río Tajo. Esta zona de curvatura coincide con la que zona de estacionamiento de las locomotoras.

Al diseñar la instalación de los núcleos de comunicación vertical, se ha tenido en cuenta la anchura mínima entre borde de andén y la escalera o el ascensor para que permita el paso de personas de movilidad reducida, de máquinas de limpieza y elevadores de mantenimiento, dejando un espacio mínimo de 1,50 m.

El pavimento del andén es antideslizante y de fácil limpieza.

Se coloca una pieza de borde de andén de una anchura de 60 cm, y a continuación se colocarán dos piezas de botones, diferenciado en color y textura, de 30 cm de anchura (60 cm en total) y por último 10 cm de banda amarilla fotoluminescente según el Plan de Autoprotección de la Red (PAR).

Acceso a andenes

Desde el actual edificio de la estación de Toledo, se disponen una serie de rampas, de longitud de algo más de 108 metros, en tres tramos de 36 metros con una pendiente del 6%.

Sobre estas rampas se proyecta una cubierta para proteger de las inclemencias del tiempo a los viajeros.

Tras estas rampas y a través de un paso inferior de 12 metros de longitud, se conecta con otro pasillo de pendiente continua de 210 metros, al final del cual hay una plaza de acceso con una superficie de 225,52 metros cuadrados, hasta llegar al nuevo vestíbulo de la estación. Desde el que se accede a la segunda planta, para cada uno de los andenes se han situado 1 núcleo de escaleras manuales de subida y de bajada, además de una escalera manual entre las escaleras mecánicas en el andén, y un ascensor. Además, a lo largo del andén se han distribuido 4 núcleos de escaleras manuales en las salidas de emergencia.

Desde la segunda salida de emergencia se conecta un paso subterráneo que comunica a su vez con el actual andén, y en cuya salida también se sitúa un casetón en las escaleras manuales.

La superficie que ocupa este paso subterráneo al andén actual es de 542.15 m².

Todas las salidas de emergencia están cubiertas por casetones, cuya superficie total es de 247.44 m².

Accesibilidad

Tanto el entorno propio de la estación como el edificio en sí mismo está adaptado a Personas con discapacidad. Se ha tenido en cuenta en todo momento la Ley 5/95 del 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras.

2.4.4 Cuadros de superficies

Las superficies útiles calculadas son:

Espacio	Area
ESTACIÓN	1997.27 m2
ANDEN 1	3952.07 m2
ANDEN 2	3952.07 m2
Casetones salida de emergencia	247.44 m2
Túnel subterráneo de salida de emergencia	542.15 m2

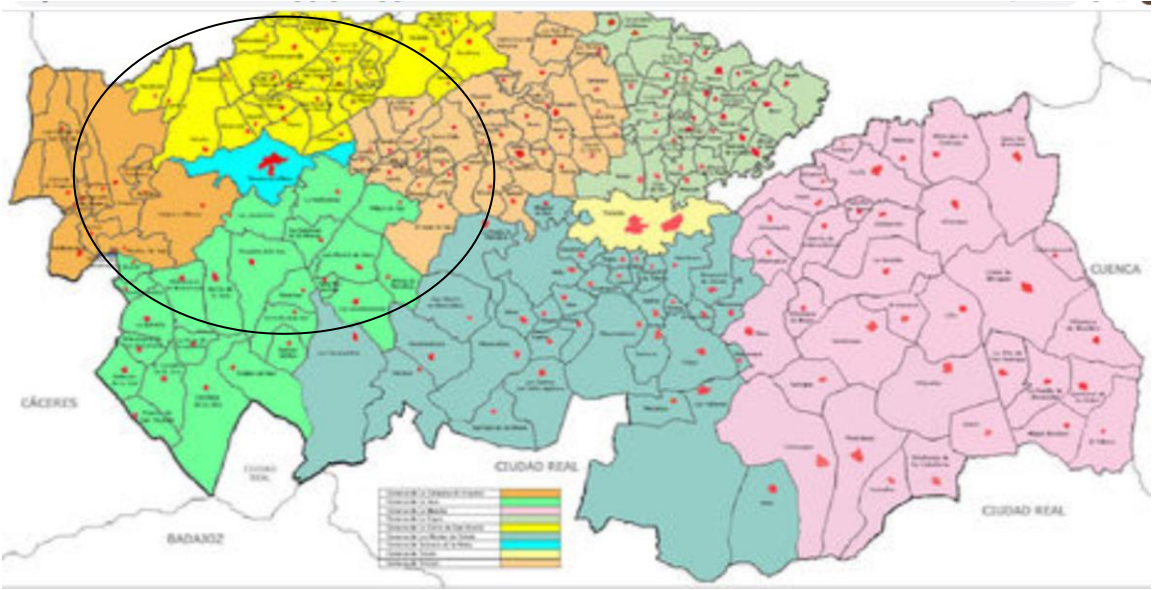


Espacio	Area
VESTÍBULOS	108.30 m2
PLAZA ACCESO	225.52 m2
RAMPA A NUEVA ESTACIÓN	1058.27 m2
PASO INFERIOR	44.85 m2
RAMPA PASO A DESNIVEL	350.84 m2
Total	12478.78 m2

### 3 ESTACIÓN DE TALAVERA DE LA REINA

#### 3.1 Area de influencia

La estación de Alta Velocidad de Talavera de la Reina dará servicio, no sólo a la propia ciudad de Talavera, sino a su entorno de influencia.



Área de influencia de la estación de alta velocidad de Talavera (sobre el plano comarcal)

Por el norte, el área de influencia se extenderá a la Comarca de Arenas de San Pedro y también a la Comarca de San Vicente. Finalmente, por el sur, el área de influencia se

extiende a la zona sur de la Comarca de La Campana de Oropesa y a la Comarca de la Jara. Por el este, parte de la comarca de Torrijos.

Se tiene pues un área de influencia que afecta a dos provincias, Toledo y Ávila, y por tanto a dos comunidades. La extensión total del área de influencia es de 5.860 hectáreas que incluyen a una población total censada de 214.884 habitantes.

Del total de población, nada menos que la mitad, la aporta la ciudad de Talavera.

#### Comarcas y municipios del área de influencia

La estación de Alta Velocidad de Talavera de la Reina dará servicio, no sólo a la propia ciudad de Talavera, sino a su entorno de influencia.

Talavera es la capital, económica y de servicios, de una amplia comarca que abarca el occidente de Toledo, el sur de Ávila y el nordeste de Extremadura, conocida como Comarca de las antiguas tierras de Talavera.

La línea de Alta Velocidad tendrá estaciones en Talavera y Navalmoral de la Mata y muy probablemente en Torrijos en donde se prevé un PAET. Por lo tanto, los potenciales usuarios de la estación de Talavera de la Reina serán los más cercanos a Talavera que a las dos localidades citadas. Por el norte el área de influencia se extiende a las tierras del sur de Ávila situadas en la vertiente sur de la sierra de Gredos, lo que se denomina como “Comarca de Arenas de San Pedro”. Más al norte será la futura estación de Ávila la que recogerá a los usuarios de la alta velocidad. Por el sur tan sólo se ha contabilizado la denominada “Comarca de la Jara” (Toledo) hasta los Montes de Toledo, desde donde el territorio estaría bajo la influencia de otros corredores.

Por el este, el área de influencia de la Comarca de Torrijos entra en competencia con el de la futura estación de Toledo. Así los municipios más al este de esta comarca serán parte de esta comarca serán potencialmente usuaria de la estación de Toledo y los municipios del oeste serán potencialmente usuarios de la nueva Estación de Talavera de la Reina

Por el oeste, como se ha dicho, el área de influencia entra en competencia con el de la futura estación de Navalmoral de la Mata. Se tiene en cuenta no obstante que en el “reparto” de población potencialmente usuaria no se entra a considerar exclusivamente el

factor distancia a la estación; es obvio que existirá una evidente polarización de los servicios hacia Madrid y se prevé incluso la creación de un servicio exclusivo de “cercanías” entre Talavera y Madrid. Por ello el área de influencia se extiende hacia el oeste, más allá de la línea límite teórica de distancias a las estaciones. Esto afecta a las comarcas de la Campana de Oropesa y de Arenas de San Pedro.

Provincia	Comarca	Nº municipios	Extensión (Ha)	Población
Ávila	Arenas de San Pedro	24	1,151.72	33,059.00
Toledo	Antiguas tierras de Talavera	1	185.83	87,763.00
	La Campana de Oropesa	18	1,340.00	27,188.00
	La Jara	21	2,163.06	19,275.00
	Sierra de San Vicente	24	766.00	15,618
	Comarca de Torrijos	22	974.00	31,981.00
<b>TOTALES</b>		<b>110.00</b>	<b>6,834.63</b>	<b>214,884.00</b>

Del total de población, nada menos que la mitad, la aporta la ciudad de Talavera.

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
<b>Comarca Campana de Oropesa</b>	Talavera de la Reina	87763	185.83	472.27
	Alberche del Caudillo	10,552.00	260.00	20,74
	Oropesa	2,937.00	337.00	8,72
	Velada	2,765.00	145.00	19,07

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Navalcán	2,390.00	58.00	39,83
	Lagartera	1,601.00	81.00	19,7
	El Puente del Arzobispo	1,458.00	1.00	1.46
	Alcolea de Tajo	945.00	64.00	14,76
	Torricon	846.00	34.00	24,88
	Valdeverdeja	723.00	67.00	10,75
	La Calzada de Oropesa	572.00	145.00	4,02
	Herreruela de Oropesa	447.00	10.00	44,7
	Parrillas	417.00	51.00	8,18
	Alcañizo	355.00	14.00	25,36
	Azután	310.00	22.00	14,09
	Caleruela	284.00	9,42	30,15
	Torrallba de Oropesa	276.00	23.00	12.00
	Las Ventas de San Julián	236.00	6.00	39,33
	Navalmoralejo	74.00	22.00	3,36
<b>Comarca de la Jara</b>	Los Navalmorales	2,835.00	104.95	27,01

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Los Navalucillos	2,426.00	355.94	6,81
	La Pueblanueva	2,352.00	122.10	19,26
	Alcaudete de la Jara	1,955.00	176.12	11,10
	Belvís de la Jara	1,698.00	114.03	14,89
	Las Herencias	839.00	90.73	9,25
	San Martín de Pusa	771.00	104.54	7,38
	Sevilleja de la Jara	762.00	233.95	3,26
	Aldeanueva de Barbarroya	627.00	91.80	6,83
	La Nava de Ricomalillo	594.00	39.53	15,03
	Espinoso del Rey	532.00	48.28	11,02
	San Bartolomé de las Abiertas	508.00	56.86	8,93
	Aldeanueva de San Bartolomé	473.00	34.61	13,67
	Mohedas de la Jara	457.00	60.42	7,56
	Santa Ana de Pusa	437.00	19.44	22,48
	El Campillo de la Jara	410.00	88.06	4,66
	Anchuras	342.00	231.05	1,48

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Robledo del Mazo	330.00	136.71	2,41
	La Estrella	275.00	77.23	3,56
	Torrecilla de la Jara	260.00	70.61	3,68
	Puerto de San Vicente	202.00	46.51	4,34
	Retamoso de la Jara	114.00	48.24	2,36
	Villarejo de Montalbán	76.00	65.37	1,16
Sierra de San Vicente	Pepino	2,429.00	46.00	52,8
	Cazalegas	1,818.00	30.00	60,6
	San Román de los Montes	1,782.00	45.00	39,6
	Mejorada	1,329.00	46.00	28,9
	Segurilla	1,263.00	22.00	57,4
	El Real de San Vicente	1,089.00	54.00	20,2
	Castillo de Bayuela	1,009.00	37.00	27,3
	Navamorcuende	676.00	111.00	39,8
	Buenaventura	483.00	36.00	13,4
	Hinojosa de San Vicente	461.00	31.00	14,9

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Montesclaros	447.00	21.00	21,3
	Cervera de los Montes	440.00	32.00	13,7
	La Iglesuela del Tiétar	422.00	69.00	6,1
	Pelahustán	384.00	44.00	8,7
	Cardiel de los Montes	375.00	24.00	15,6
	Almendral de la Cañada	371.00	34.00	10,9
	Sotillo de las Palomas	214.00	19.00	11,3
	Nuño Gómez	178.00	17.00	10,5
	Marrupe	170.00	10.00	17,0
	Garciotum	169.00	23.00	7,3
	Sartajada	109.00	15.00	7,3
Arenas de San Pedro	La Adrada	1088.00	58.67	18.54
	El Arenal	6930.00	27.08	40.18
	Arenas de San Pedro	5140.00	194.85	35.57
	Candeleda	1660.00	213.90	24.03
	Casavieja	815.00	39.25	42.29

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Casillas	559.00	11.96	68.14
	Cuevas del Valle	102.00	19.17	29.16
	Fresnedilla	675.00	24.53	4.16
	Gavilanes	620.00	29.16	23.15
	Guisando	321.00	37.38	16.59
	Higuera de las Dueñas	390.00	35.18	9.12
	El Hornillo	970.00	24.22	16.10
	Lanzahíta	874.00	33.67	28.81
	Mijares	1150.00	46.92	18.63
	Mombeltrán	311.00	49.92	23.04
	Navahondilla	1140.00	14.09	22.07
	Pedro Bernardo	2170.00	69.01	16.52
	Piedralaves	598.00	55.25	39.28
	Poyales del Hoyo	890.00	3.38	176.92
	San Esteban del Valle	534.00	37.00	24.05
	Santa Cruz del Valle	501.00	29.62	18.03

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Santa María del Tiétar	4710.00	11.95	41.92
	Sotillo de la Adrada	463.00	43.96	107.14
	Villarejo del Valle	448.00	41.60	11.13
Comarca de Torrijos	Albarreal de Tajo	742.00	42	17.6
	Aldea en Cabo	228.00	26	8.7
	Almorox	2469.00	65	37.9
	Burujón	1463.00	35	41.8
	Carmena	845.00	47	17.9
	Cebolla (Toledo)	3823.00	37	103.3
	Domingo Pérez (Toledo)	503.00	13	38.6
	El Casar de Escalona	2288.00	40	57.2
	Erustes	259.00	10	25.9
	Escalona (Toledo)	3540.00	72	49.1
	Hormigos	830.00	28	29.6
	Illán de Vacas	5.00	9	0.5
	La Puebla de Montalbán	8392.00	141	59.7

Comarca	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Los Cerralbos	506.00	40	12.6
	Lucillos	673.00	40	16.8
	Malpica de Tajo	2106.00	80	26.3
	Mesegar de Tajo	240.00	18	13.3
	Montearagón	569.00	12	47.4
	Nombela	1026.00	122	8.4
	Otero	381.00	30	12.7
	Paredes de Escalona	162.00	25	6.4
	Villamiel de Toledo	931.00	42	22.1
TOTALES		214,884.00	6,834.63	1,994.11

### 3.2 Implantación de la Estación de Talavera de la Reina.

A diferencia de la Estación de Toledo, en la que su localización es la misma para las distintas alternativas de trazado, en el caso de la Estación de Talavera de la Reina, la ubicación de la misma es distinta para cada una de las dos alternativas de trazado definidas para su playa de vías, aunque el diseño del edificio (arquitectura, espacios y acabados), conexiones con los andenes y urbanización exterior es la misma en ambas alternativas.

Para las dos alternativas contempladas los PPKK de la **Estación de Talavera** serán las siguientes:

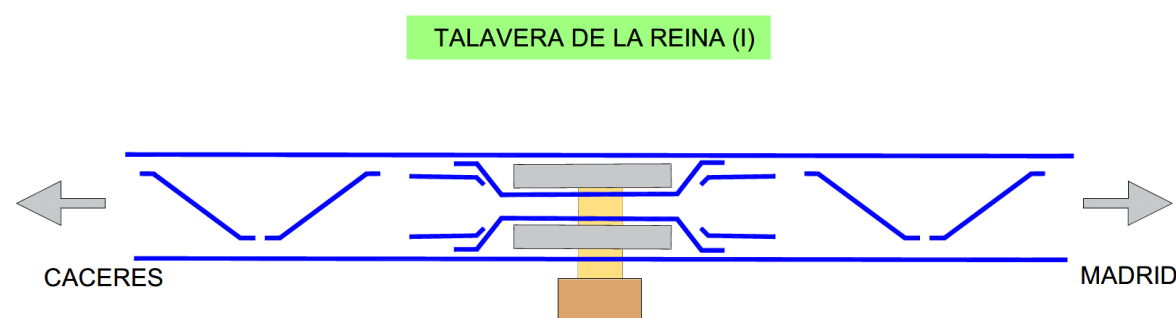
Tramo / Alternativa	Estación	P.K. Inicio	P.K. Fin
Alternativa III.1	Talavera de La Reina	3105+932	3109+695
Alternativa III.2	Talavera de La Reina	3206+086	3212+788

A la explotación de composiciones pasantes convencionales de alta velocidad hay que añadir la explotación de lanzaderas de alta velocidad de menor longitud y capacidad, que llegando a Toledo, puedan seguir hasta Talavera y desde esta han de rebotar en sentido contrario. Este hecho es necesario tenerlo en cuenta puesto que es preferible una configuración que evite la ocupación de vías generales. Además, es preferible que las vías generales no tengan acceso directo a los andenes.

La **estación de Talavera de la Reina para la Alternativa III.1**, está conformada por dos vías de apartado y dos andenes que dan acceso tanto a las vías de apartado como a la doble vía general. Las vías de apartado están situadas hacia el interior de las vías generales de modo que los trenes que utilizan estas vías pueden invertir su marcha sin cizallar las vías generales.

En ambos lados de la estación se ubica un doble escape que tienen la doble función de permitir el acceso a las vías de apartado indistintamente desde ambas vías generales y que además permiten el paso a entre las dos vías principales (180 km/h).

A continuación, se muestra un esquema de la estación, en azul las vías de Alta Velocidad de la Nueva LAV Madrid - Extremadura.



Esquema de la estación, en azul las vías de Alta Velocidad, marrón nuevo edificio y amarillo paso

inferior de comunicación de andenes.

En esta alternativa los aparatos de vía diseñados son los siguientes:

- DSIH-AV-UIC60-3000/1500-1:22-CC-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 100 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-760-0,071-CC-D/I-TC. 200 km/h por vía directa y 80 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-318-0,09-CR-I/D-TC. 200 km/h por vía directa y 50 km/h por vía desviada.

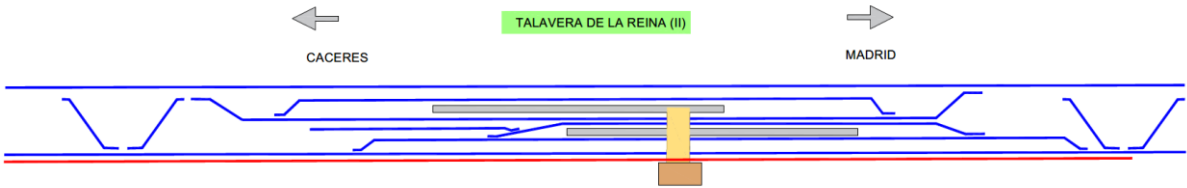
La **estación de Talavera de la Reina para la Alternativa III.2**, está conformada por dos vías generales (sin acceso a andenes) exteriores a las cuatro vías de apartado (las dos interiores, para el servicio de cercanías Madrid – Talavera de la Reina y las exteriores para los servicios de larga distancia con parada en Talavera de la Reina) y dos andenes asimétricos, que dan acceso tanto a las vías de apartado. Esta conformación asimétrica de las vías de apartado responde a la limitación de espacios existentes, para no afectar a las viviendas colindantes y la necesidad de pasar a través de la Estación de Talavera de la Reina hacia Portugal, mediante las vías generales a la mayor velocidad posible (300 km/h), de modo que no se penalice el tiempo de recorrido de los trenes de largo recorrido sin parada en Talavera de la Reina.

Las vías de apartado están situadas hacia el interior de las vías generales de modo que los trenes que utilizan estas vías pueden invertir su marcha sin cizallar las vías generales.

En ambos lados de la estación se ubica un doble escape que tienen la doble función de permitir el acceso a las vías de apartado indistintamente desde ambas vías generales y que además permiten el paso entre las dos vías principales (300 km/h).

A continuación, se muestra un esquema de la estación para la alternativa III.2:





Esquema de la estación, en azul las vías de Alta Velocidad, rojo línea convencional, marrón nuevo edificio y amarillo paso inferior de comunicación de andenes.

En esta alternativa los aparatos de vía diseñados son los siguientes:

- DSIH-AV-UIC60-17000/7300-1:50-CC-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 220 km/h por vía desviada.
- DSIH-AV-UIC60-3000/1500-1:22-CC-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 100 km/h por vía desviada.
- DSIH-GAV-UIC60-1500-0,042-CR-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 100 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-760-0,071-CC-D/I-TC. 200 km/h por vía directa y 80 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-318-0,09-CR-I/D-TC. 200 km/h por vía directa y 50 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-318-0,11-CC-I/D-TC. 100 km/h por vía directa y 50 km/h por vía desviada.
- DDIH-G-UIC60-190-0,11-CR-TC. 100 por vía directa y 40 km/h por vía desviada.

En la tabla siguiente se sintetizan las características más relevantes de estas alternativas:

	Parámetro	Alternativa III.1/III.2
Geometría y superficies	Número de andenes/anchura (m)	2 /10
	Longitud andenes (m)	410
	Longitud de vía útil vías apartado (m)	660,17 (III.1) 786.55/732.79 (III.2) (i/d)
	Longitud entre JCA vías mango (m)	151
	Superficie estación (m²)	16865.00
Afecciones y situaciones provisionales	Situaciones provisionales	Posibles
	Afecciones viviendas	SI
	Afección a edificio viajeros	No
	¿Conexión entre vías de apartado?	SI
	¿Acceso desde andén a vías generales?	SI
	Idoneidad funcional a lanzaderas	SI
	¿Útil como PAET?	SI

### 3.3 Accesibilidad

#### Accesibilidad urbana

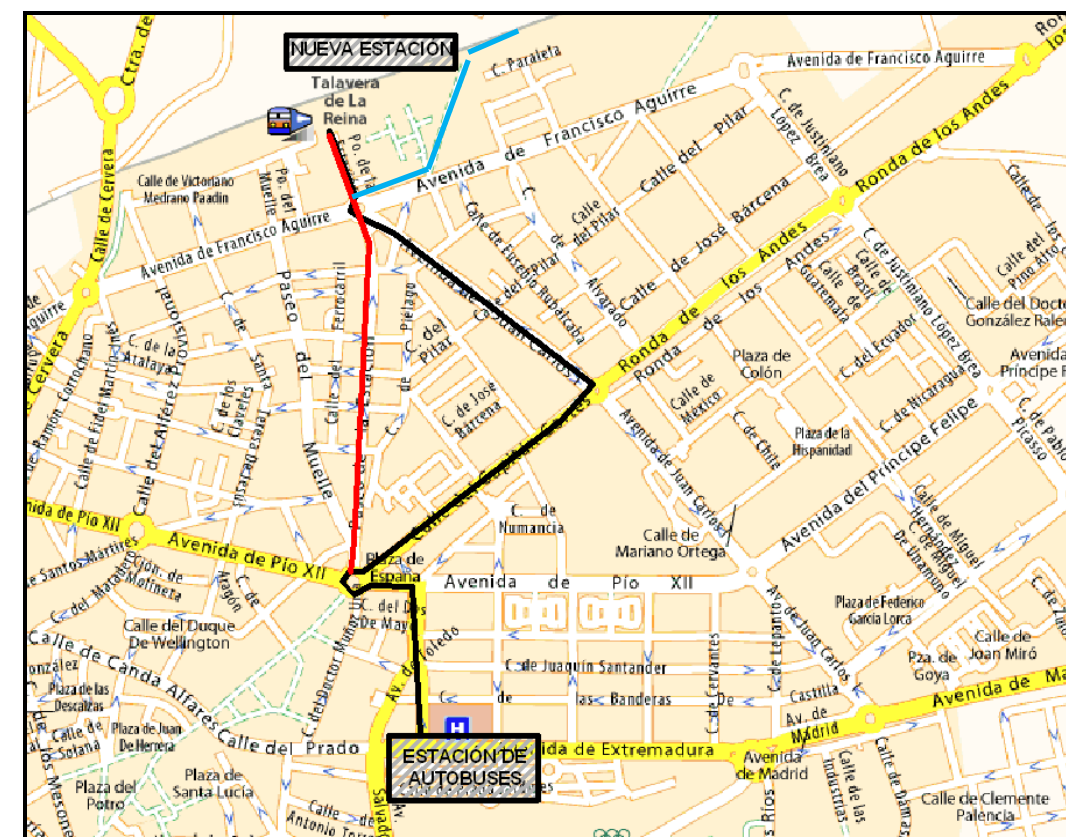
El acceso a la nueva estación de la LAV Madrid - Extremadura, se realiza a través del nuevo edificio, ubicado en las inmediaciones en ambos casos del edificio actual.

- **Planeamiento urbano:** el Ayuntamiento de Talavera de la Reina en el Avance del POM se declara partidario de situar la nueva estación en las inmediaciones de la estación actual.
- **Disponibilidad de suelo:** sin duda es en la estación actual en donde la disponibilidad de terrenos es mayor y dado que la nueva estación exige un desarrollo transversal importante es el único lugar en el que se puede disponer la estación sin incurrir en afecciones graves a edificios y suelo urbano existente.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad a la actual estación es óptima desde el centro de la ciudad. Ésta se encuentra conectada con el centro a través del Paseo de la Estación hasta la “V” formada por dos de las arterias principales de la ciudad: la Avenida Pío XII y la Calle Capitán Cortés y que confluyen en la Plaza de España. La nueva estación de autobuses se encuentra muy cerca del encuentro entre estas avenidas. Otro posible itinerario de mayor capacidad hacia el centro lo constituye la Avenida Juan Carlos I. Además, a través de la Avenida Francisco Aguirre y el nuevo vial propuesto sobre el soterramiento la conexión este-oeste queda garantizada. El nuevo vial, además, permite el acceso a las nuevas zonas propuestas para urbanizar al norte del ferrocarril.

La nueva avenida, además, dispondría de una excelente conexión tanto con la carretera N-502 al oeste (y por tanto con la A-5) como con las carreteras las carreteras CM-5100, CM-9512 y CM-5001 que conectan la ciudad con los municipios situados al norte. La avenida dispondría de conexión también con la futura Ronda y por tanto con las carreteras que se dirigen al sur de la ciudad.



Acceso desde el Paseo de la Estación



Trayecto de recorrido entre estación de autobuses y nueva estación (Alter. III.1 y Alter III.2)



### Accesibilidad urbana

La concesión de los servicios urbanos en Talavera la ostenta la empresa Eborabus. Existen un total de 6 líneas que parten todas ellas del Centro Comercial Los Alfares (situado al este de la ciudad junto a la Avenida de Extremadura).

Sólo dos líneas (línea6 y 9), circulares, tienen parada en la actual estación. Sin duda y una vez puesto en servicio la nueva Línea de Alta Velocidad los servicios en esa parada deben ser incrementados de forma notable al estimar una demanda mucho mayor de la que actualmente existe. Por ello deberá replantearse la frecuencia y recorrido de estas líneas e incluso la posibilidad de establecer un servicio lanzadera hacia el centro y la nueva estación de autobuses.

### Accesibilidad interurbana

La conexión con la actual estación de autobuses parece ser una buena solución para aquellos viajeros que, viviendo en localidades próximas a la ciudad, han de tomar la nueva LAV Madrid - Extremadura.

Los servicios más importantes, que se explotan en la nueva estación de autobuses son:

- **Talavera de la Reina – Madrid**

Lunes:18 servicios

Martes a jueves:14 servicios

Viernes: 15 servicios

Sábados:13 servicios

Domingos:16 servicios

- **Talavera de la Reina - Toledo**

De lunes a viernes 8 servicios diarios por sentido

Sábados, Domingos y Festivos: 4 servicios diarios por sentido

- **Talavera de la Reina - Torrijos**

De lunes a viernes: 8 diarios en cada sentido

Sábados, Domingos y Festivos: 3 diarios en cada sentido

- **Talavera de la Reina - Arenas de San Pedro (Ávila)**

De lunes a viernes: uno diario por sentido

Sábados, Domingos y Festivos no existe servicio.

- **Talavera de la Reina - Puente del Arzobispo**

De lunes a viernes: 8 por sentido

Sábados, Domingos y Festivos 2 por sentido

- **Talavera de la Reina - Navalморal de la Mata (Cáceres)**

Diarios: 9 diarios por sentido

Viernes y Domingos: uno por sentido

- **Talavera de la Reina - Navalcán**

Diarios: 13.00 y a las 19.00 (Sábado)

- **Talavera de la Reina - Oropesa**

Diario 2.35 y 23.05 y entrada en población 11.15, 12.14, 14.01, 17.45, 19.59 y 20.30 (Diario y de lunes a viernes, excepto festivos)

### Dimensionamiento del aparcamiento

El aparcamiento de la nueva estación de Talavera de la Reina, dispondrá de una zona de aparcamiento de unas 78 plazas, en una superficie de 2380.00 m<sup>2</sup>

### 3.4 Diseño arquitectónico de la estación de Talavera de la Reina

#### 3.4.1 Descripción de la solución adoptada

La nueva playa de vías de la estación de Talavera de la Reina, se desarrolla en la misma franja ferroviaria que en la actualidad en el caso de la Alternativa III.1. En el caso de la Alternativa III.2, parcialmente se desarrolla en terrenos no ocupados por la estación actual.

Los nuevos andenes quedan desplazados respecto de los actuales 290 m hacia el Este en la Alternativa III.1 y 250 m hacia el Oeste en el caso de la Alternativa III.2, por lo que en ambos casos es necesario proyectar un nuevo edificio para el acceso de los viajeros a los andenes, desplazado respecto al actual en la misma dirección y distancia que la expresada anteriormente para los andenes

En el caso de la Alternativa III.2, tanto el nuevo edificio como las instalaciones anexas a la estación, parking para vehículos privados, dársenas para autobuses y parada de taxi se localizan en terrenos propiedad de ADIF. En el caso de la Alternativa III.1 queda localizados en terrenos ajenos a ADIF por lo que deberán expropiarse.

En ambas alternativas tanto el edificio como las zonas exteriores son iguales.

Desde el edificio de la estación se proyectan un paso subterráneo de 44 metros, con escaleras mecánicas de acceso a los andenes.

Este edificio tiene una superficie de 2341 m<sup>2</sup>. En la zona oeste se ha diseñado un hall de acceso a la estación desde el que se accede a la Venta de Billetes, información al viajero, y en la parte central aseos, y la consigna, además de los accesos a las escaleras manuales y mecánicas.

En la zona este se encuentra el hall de distribución de 507,35 m<sup>2</sup> en la que se encuentra la zona de Cafetería, cuartos técnicos, y en la parte sur locales comerciales.

#### 3.4.2 Instalaciones anexas a la estación.

Se diseñan zonas de instalaciones con una superficie de 6656 m<sup>2</sup>:

- ✓ Parking para vehículos privados
- ✓ Dársenas para autobuses.
- ✓ Parada de taxis

#### 3.4.3 Descripción funcional

Tras estudiar diversas alternativas y diferentes propuestas sobre el diseño de la Estación de Talavera, donde se consideró la tipología y la funcionalidad de la actual estación de Talavera, se concluyó el mantenimiento del actual edificio de viajeros de la estación, dado el valor histórico que representa, planteando su rehabilitación y cambio de uso.

La propuesta es mantener el actual edificio de la estación, como imagen de una tipología constructiva de estación de tren principio de siglo, y como imagen de edificio integrado en la ciudad y para establecer el programa de necesidades proyectar un nuevo edificio moderno, en contraposición con el edificio existente, con un diseño de imagen actual de estación de ferrocarril. El edificio actual cambia su uso a área comercial, manteniendo su fachada principal a la ciudad y su acceso desde la Avenida de la Estación.

El nuevo edificio de la estación, adopta una planta rectangular. Se proyecta como un paralelogramo, con cubierta plana invertida y cerramientos ligeros de vidrio y de aleaciones de aluminio-zinc, en contraposición con la tipología del edificio actual.

El diseño del nuevo edificio de la estación se basa en los criterios de sostenibilidad y utilización de energías renovables, que deberá desarrollarse en el proyecto constructivo.

La solución arquitectónica para ambas alternativas es la misma, aunque la ubicación es simétrica respecto del edificio actual.

El vestíbulo de la estación, de planta rectangular, se abre hacia el norte de la actual zona de andenes. Se trata de un amplio hall de distribución en una altura en el que se sitúan los despachos, atención al cliente, venta de billetes, sala de circulación, cafetería.

El acceso a los andenes se produce a través de un doble núcleo de comunicación vertical formado por una escalera fija, y otras mecánicas y un ascensor adaptado a PMR, que comunica con un paso subterráneo bajo las nuevas vías.

A continuación, pasamos a describir los elementos funcionales que componen la estación.

### **Vestíbulo general**

La nueva estación es de 2341 m<sup>2</sup> de superficie en planta, de los cuales y 507,35 metros cuadrados pertenecen al hall de distribución.

El cerramiento estará formado por el sistema de fachada ventilada, compuesto por fábrica de ladrillo macizo de un pie de como soporte de fachada, aislamiento térmico exterior y placas de aluminio compuesto por láminas de aluminio termolacado por una cara y un núcleo central de polietileno, en despieces horizontales según el plano de alzados.

Las puertas de los accesos al hall son puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipánico.

Respecto a la ubicación de espacios en planta, se ha diseñado un hall de acceso a la estación, en la zona oeste que da paso a la venta de billetes y la sala de información al viajero además los locales técnicos necesarios, como local de CCTV, patinillo de instalaciones, almacén. Se proyecta también un aseo para personas de la estación y cuarto de limpieza.

Así para la Alternativa III.1, desde este hall se da paso a la zona noreste con un hall de distribución hacia la cafetería y sus dependencias. Junto a la cafetería se sitúan las zonas de almacén de mercancías y limpieza además de la zona de instalaciones de Algibe y grupos y centro de transformación y aseos.

En la parte central sur están la consigna y los aseos generales, que están diferenciados por sexo, sin puertas de acceso para los viajeros que lleven maletas, (pero con una distribución que impide la visión hacia el interior), y cabinas de aseo espaciosas para dejar la maleta. Además de las escaleras manuales de acceso a los andenes. A continuación de los aseos hay una zona dedicada a locales comerciales.

En la zona central norte están los accesos con escaleras mecánicas de acceso a los andenes.

Esta misma distribución se mantiene para la alternativa III.2, de manera simétrica.

Se prevé la instalación una radioscopia (escáner) y un punto de check-in, en el caso de ser necesarios. Se instalaría en el vestíbulo general antes del acceso al andén.

### **Venta de billetes, información y atención al cliente**

Se sitúa un puesto de venta de billetes e información al cliente y espera junto al gabinete de información al viajero, en el vestíbulo general y frente a los accesos a los andenes.

Se disponen y agrupan los despachos y locales técnicos y la cafetería a ambos lados de la estación, por si en un futuro fuese necesario ampliar los usos de la estación, ya sea por aumento de viajeros o por petición de los operadores.

### **Aseos**

En el vestíbulo se dispone un núcleo para mujeres, otro para hombres.

Aseos femeninos: 4 cabinas + 3 lavabos.

Aseos masculinos: 2 cabinas + 2 urinarios +3 lavabos.

Se diseñan un aseo para personas con movilidad reducida.

Se diseñan los aseos del vestíbulo sin puertas de entrada (y sin vistas), excepto las de las cabinas. Las cabinas de los aseos se dimensionan para permitir la entrada de viajeros con maletas. Se dispone además un cuarto de limpieza.

### **Andenes**

Los andenes tienen 410 m de longitud y 8 m de anchura.

Al diseñar la instalación de los núcleos de comunicación vertical, se ha tenido en cuenta la anchura mínima entre borde de andén y la escalera o el ascensor para que permita el paso de personas de movilidad reducida, de máquinas de limpieza y elevadores de mantenimiento, dejando un espacio mínimo de 1,50 m.

El pavimento del andén es antideslizante y de fácil limpieza.

Se coloca una pieza de borde de andén de una anchura de 60 cm, y a continuación se colocarán dos piezas de botones, diferenciado en color y textura, de 30 cm de anchura

(60 cm en total) y por último 10 cm de banda amarilla fotoluminescente según el Plan de Autoprotección de la Red (PAR).

Acceso a andenes

El acceso a los andenes se produce a través de un doble núcleo de comunicación vertical formado por una escalera fija de 1,50 m de anchura, doble escalera mecánica de subida y bajada y un ascensor adaptado a PMR., que conectan con un paso subterráneo bajo las vías, hasta la zona de los andenes.

Para la alternativa III.1, la superficie que ocupa este paso subterráneo es de 720.00 m², cuya longitud es de 53.60 metros y el ancho 13.40 metros.

Para la alternativa III.2, la superficie que ocupa este paso subterráneo es de 914.00 m², cuya longitud es de 67,63 metros y el ancho 13.40 metros.

Accesibilidad

Tanto el entorno propio de la estación como el edificio en sí mismo está adaptado a Personas con discapacidad. Se ha tenido en cuenta en todo momento la Ley 5/95 del 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras.

3.4.4 Superficies

Las superficies útiles calculadas para la alternativa III.1 son:

Espacio (III.1)	Área
ESTACIÓN	2341.00 m2
ANDEN 1	3302.00 m2
ANDEN 2	3302.00 m2
APARCAMIENTO Y AREAS EXTERIORES	6656.00 m2
PASO SUBTERRÁNEO	720.00 m2
Total	16865.00 m2

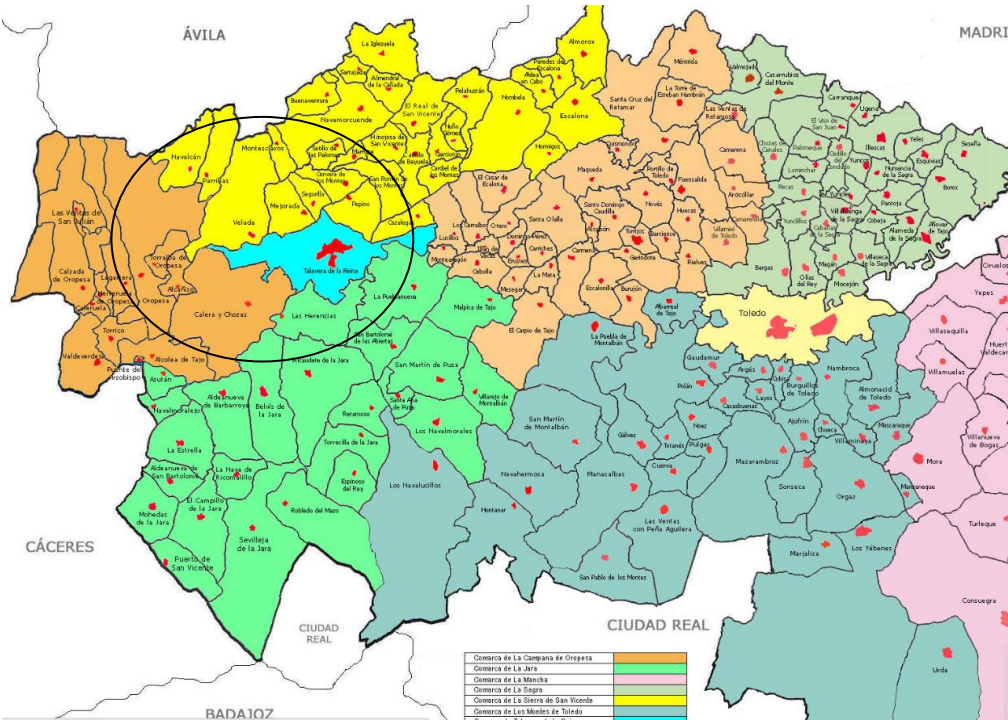
Las superficies útiles calculadas para la alternativa III.2 son:

Espacio (III.2)	Área
ESTACIÓN	2352.00 m2
ANDEN 1	3283.00 m2
ANDEN 2	3283.00 m2
APARCAMIENTO Y AREAS EXTERIORES	6107.00 m2
PASO SUBTERRÁNEO	914.00 m2
Total	16544.00 m2

4 ESTACIÓN DE OROPESA

4.1 Área de influencia

La estación de Alta Velocidad de Oropesa dará servicio, se extenderá a la comarca de la Campana de Oropesa.



Área de influencia de la estación de alta velocidad de Oropesa  
(sobre el plano comarcal)

La extensión total del área de influencia es de 1340 hectáreas que incluyen a una población total censada de 27.188 habitantes.

Área de influencia

	Municipio	Población	Superficie	Densidad
Comarca de la Campana de Oropesa	Alberche del Caudillo	10552	260	20,74
	Oropesa	2937	337	8,72

	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Velada	2765	145	19,07
	Navalcán	2390	58	39,83
	Lagartera	1601	81	19,7
	El Puente del Arzobispo	1458	1	1458
	Alcolea de Tajo	945	64	14,76
	Torrico	846	34	24,88
	Valdeverdeja	723	67	10,75
	La Calzada de Oropesa	572	145	4,02
	Herrerueta de Oropesa	447	10	44,7
	Parrillas	417	51	8,18
	Alcañizo	355	14	25,36
	Azután	310	22	14,09
	Caleruela	284	9,42	30,15
	Torralba de Oropesa	276	23	12
	Las Ventas de San Julián	236	6	39,33

	Municipio	Población	Superficie	Densidad
	Navalmoralejo	74	22	3,36
			27188.00	1340.00

1470.00

Provincia	Comarca	Nº municipios	Extensión (Ha)	Población
Toledo	Comarca de la Campana de Oropesa	18	1,340.00	27,188.00

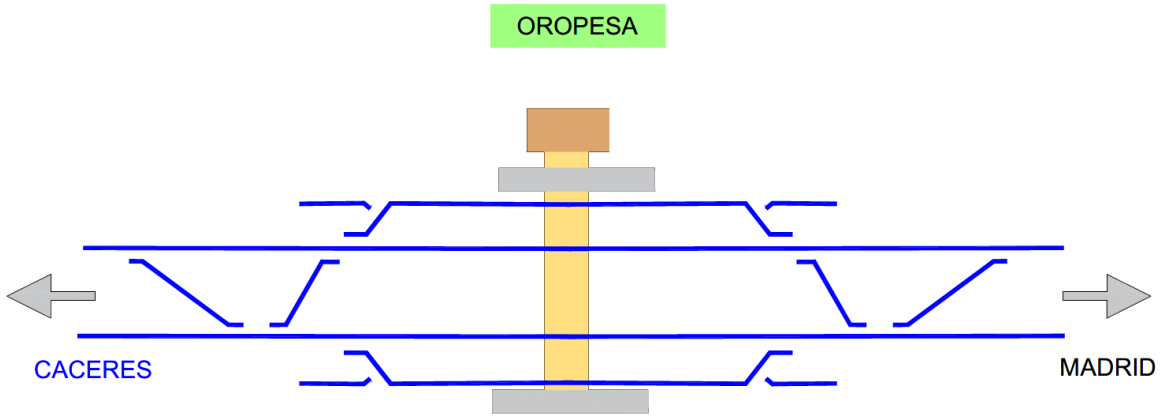
4.2 Implantación de la Estación de Oropesa.

La estación de Oropesa se diseña con la tipología clásica de estaciones de Alta Velocidad, es decir está conformada por una doble vía general central y dos vías de apartado laterales, teniendo estas últimas exclusivamente acceso a los andenes.

La estación de Oropesa se encuentra localizada dentro del sub-tramo Oropesa – Talavera de la Reina, subtramo diseñado para tráfico mixto, por lo que las vías de apartado se diseñan con una longitud útil de 750 m, suficiente para albergar trenes de mercancías de esa longitud.

En ambos lados de la estación se ubica un doble escape que tienen la doble función de permitir el acceso a las vías de apartado indistintamente desde ambas vías generales y que además permiten el paso entre las dos vías principales (350 km/h).

A continuación, se muestra un esquema de la estación:



Esquema de la estación, en azul las vías de Alta Velocidad, marrón nuevo edificio y amarillo paso inferior de comunicación de andenes.

Así para las distintas alternativas contempladas en el tramo IV, los PPKK de la Estación de Oropesa, solo aplican para la alternativa IV.1:

Tramo / Alternativa	Estación	P.K. Inicio	P.K. Fin
Alternativa IV.1	Oropesa	4113+909	4116+885
Alternativa IV.2	N/A	----	----

En esta alternativa los aparatos de vía diseñados son los siguientes:

- DSIH-AV-UIC60-17000/7300-1:50-CC-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 220 km/h por vía desviada.
- DSIH-AV-UIC60-3000/1500-1:22-CC-PM-I/D-TC. 350 km/h por vía directa y 100 km/h por vía desviada.
- DSIH-G-UIC60-318-0,09-CR-I/D-TC. 200 km/h por vía directa y 50 km/h por vía desviada.

En la tabla siguiente se sintetizan las características más relevantes:



	Parámetro	Alternativa IV.I
Geometría y superficies	Número de andenes/anchura (m)	2 /10
	Longitud andenes (m)	410
	Longitud de vía útil vías apartado (m)	1023.90
	Longitud entre JCA vías mango (m)	151
	Superficie estación (m <sup>2</sup> )	18.992,00
Afecciones y situaciones provisionales	Situaciones provisionales	Posibles
	Afecciones viviendas	No
	Afección a edificio viajeros	No
Aspectos funcionales	¿Conexión entre vías de apartado?	SI
	¿Acceso desde andén a vías generales?	NO
	Idoneidad funcional a lanzaderas	NO
	¿Útil como PAET?	SI

### 4.3 Accesibilidad

#### Accesibilidad urbana

El acceso a la nueva estación de LAV, se realiza a través del nuevo edificio, ubicado en las inmediaciones de la ubicación del edificio actual:

- **Planeamiento urbano:** el Ayuntamiento de Oropesa en el Avance del POM tendrá que reservar la nueva franja ocupada por las instalaciones de la estación.
- **Disponibilidad de suelo:** sin duda es en la estación actual en donde la necesidad de terrenos es mayor y dado que la nueva estación exige un desarrollo transversal importante, se ha ubicado en un lugar en el que no se incurre en afecciones graves a edificios y suelo urbano existente.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad a la actual estación es óptima desde el centro de la ciudad. Ésta se encuentra conectada con el centro a través de la Calle de Las Monjas, que conectará con el nuevo paso superior 4112.32 Acceso Oropesa (Cm-4100) y con la remodelación del enlace A-5 con N-Va, y con el PI 4115.06 Acceso peatonal a nueva estación.

#### Accesibilidad interurbana

La nueva estación, además, dispondría de una excelente conexión tanto con la carretera A-5 que conectan con los municipios como Torralba de Oropesa, Lagartera, Calzada de Oropesa, Navalmoral de la Mata.

#### Dimensionamiento del aparcamiento

El aparcamiento de la nueva estación de Talavera de la Reina, dispondrá de una zona de aparcamiento de unas 78 plazas, en una superficie de 2380.00 m<sup>2</sup>.

### 4.4 Diseño arquitectónico de la estación de Talavera de Oropesa

#### 4.4.1 Descripción de la solución adoptada

La nueva playa de vías de la estación de Oropesa se implementa ocupando la ubicación de la actual línea ferroviaria, quedando desplazada hacia el Oeste aproximadamente 600 m respecto a la playa de vías de la actual estación.

El nuevo edificio está situado a unos 600 metros al Oeste del edificio actual, y en el margen norte de las nuevas vías.

Desde el edificio se proyecta un paso subterráneo de 70 metros, con escaleras mecánicas de acceso a los andenes.

Este edificio tiene una superficie de 2451.00 m<sup>2</sup>. En la zona oeste se ha diseñado un hall de acceso a la estación de 112,45 m<sup>2</sup>, desde el que se accede a la Venta de Billetes, información al viajero, y en la parte central aseos, y la consigna, además de los accesos a las escaleras manuales y mecánicas.

En la zona este se encuentra el hall de distribución de 507,35 m<sup>2</sup> en la que se encuentra la zona de Cafetería, cuartos técnicos, y en la parte sur locales comerciales.

#### 4.4.2 Instalaciones anexas a la estación.

Se diseñan zonas de instalaciones con una superficie de 6656 m<sup>2</sup>:

- ✓ Parking para vehículos privados
- ✓ Dársenas para autobuses.
- ✓ Parada de taxis

#### 4.4.3 Descripción funcional

El nuevo edificio de la estación, de planta rectangular, se abre hacia el sur de las vías.

Desde el nuevo edificio se da paso a través de una serie de escaleras mecánicas, escaleras manuales y ascensores que comunican con un paso subterráneo que cruza bajo las vías, hasta conectar con los andenes.

Los andenes miden 750 m de longitud y 10m de anchura en la zona central (410 m) y 3,0 m en el resto, estando cubiertos por una marquesina en la zona central.

El diseño del nuevo edificio de la estación se basa en los criterios de sostenibilidad y utilización de energías renovables, que deberá desarrollarse en el proyecto constructivo.

Se trata de un amplio vestíbulo acristalado en una altura en el que se sitúa un amplio hall de distribución hacia los despachos, atención al cliente, venta de billetes, sala de circulación, cafetería.

A continuación, pasamos a describir los elementos funcionales que componen la estación.

#### Vestíbulo general

La nueva estación es de 2341 m<sup>2</sup> de superficie en planta, de los cuales 507,35 metros cuadrados pertenecen al hall de distribución.

El cerramiento estará formado por el sistema de fachada ventilada, compuesto por fábrica de ladrillo macizo de un pie de como soporte de fachada, aislamiento térmico exterior y placas de aluminio compuesto por láminas de aluminio termolacado por una cara y un núcleo central de polietileno, en despieces horizontales según el plano de alzados.

Las puertas de los accesos al hall son puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipánico.

Respecto a la ubicación de espacios en planta, en la zona sureste se destina a la cafetería y sus dependencias.

Al norte de la cafetería se sitúan las zonas de almacén de mercancías y limpieza además de la zona de instalaciones de Algibe y grupos y centro de transformación y aseos.

En la zona suroeste se destina a la venta de billetes y la sala de información al viajero además los locales técnicos necesarios, como local de CCTV, patinillo de instalaciones, almacén. Se proyecta también un aseo para personas de la estación y cuarto de limpieza.

En la parte central están la consigna y los aseos generales, que están diferenciados por sexo, sin puertas de acceso para los viajeros que lleven maletas, (pero con una distribución que impide la visión hacia el interior), y cabinas de aseo espaciosas para dejar la maleta.

Se prevé la instalación una radioscopia (escáner) y un punto de check-in, en el caso de ser necesarios. Se instalaría en el vestíbulo general antes del acceso al andén.

#### Venta de billetes, información y atención al cliente

Se sitúa un puesto de venta de billetes e información al cliente y espera junto al gabinete de información al viajero, en el vestíbulo general y frente a los accesos a los andenes.



### Aseos

En el vestíbulo en planta baja se dispone un núcleo para mujeres, otro para hombres.

Aseos femeninos: 4 cabinas + 3 lavabos.

Aseos masculinos: 2 cabinas + 2 urinarios +3 lavabos.

Se diseñan un aseo para personas con movilidad reducida.

Se diseñan los aseos del vestíbulo sin puertas de entrada (y sin vistas), excepto las de las cabinas. Las cabinas de los aseos se dimensionan para permitir la entrada de viajeros con maletas. Se dispone además un cuarto de limpieza.

### Andenes

Los andenes tienen 750 m de longitud y 10 m de anchura en la zona central (410 m) y 3,0 m en el resto.

Al diseñar la instalación de los núcleos de comunicación vertical, se ha tenido en cuenta la anchura mínima entre borde de andén y la escalera o el ascensor para que permita el paso de personas de movilidad reducida, de máquinas de limpieza y elevadores de mantenimiento, dejando un espacio mínimo de 1,50 m.

El pavimento del andén es antideslizante y de fácil limpieza.

Se coloca una pieza de borde de andén de una anchura de 60 cm, y a continuación se colocarán dos piezas de botones, diferenciado en color y textura, de 30 cm de anchura (60 cm en total) y por último 10 cm de banda amarilla fotoluminescente según el Plan de Autoprotección de la Red (PAR).

### Acceso a andenes

El acceso al andén central se produce a través de un doble núcleo de comunicación vertical formado por una escalera fija de 1,50m de anchura, doble escalera mecánica de subida y bajada y un ascensor adaptado a PMR. El primer núcleo desembarca en un hall de distribución.

El paso subterráneo es de 942 m<sup>2</sup>, cuya longitud es de 70 metros y de anchura 13,5

metros.

### Accesibilidad

Tanto el entorno propio de la estación como el edificio en sí mismo está adaptado a Personas con discapacidad. Se ha tenido en cuenta en todo momento la Ley 5/95 del 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras.

#### 4.4.4 Superficies

Las superficies útiles calculadas para esta alternativa son:

Espacio	Área
ESTACIÓN	2451.00 M2
ANDEN 1	4233.00 M2
ANDEN 2	4099.00 M2
APARCAMIENTO Y AREAS EXTERIORES	7267.00 M2
PASO SUBTERRÁNEO	942.00 M2
<b>Total</b>	<b>18992.00 m2</b>



**APENDICE 1 MEMORIA DE CALIDADES**



## 5 MEMORIA DE CALIDADES

Este apartado en caso de incluirlo debería ir al final.

A continuación, se realiza una propuesta de memoria de calidades del proyecto:

### Cerramientos exteriores en Vestíbulo de Toledo

En dicho vestíbulo se proponen cerramientos en una combinación de elementos traslúcidos, tipo muro cortina, totalmente acristalado para aprovechar la luz solar y crear mayor amplitud y cerramientos ligeros de fachada ventilada de aluminio-zinc. En las partes traslúcidas se colocarán parasoles regulables de la luz. Para la limpieza de dicho muro cortina se dispondrán de pasarelas de mantenimiento interior.

### Cerramientos exteriores en Estación de Talavera de la Reina y Oropesa

El cerramiento estará formado por el sistema de fachada ventilada, compuesto por fábrica de ladrillo macizo de un pie de como soporte de fachada, aislamiento térmico exterior y placas de aluminio compuesto por láminas de aluminio termolacado por una cara y un núcleo central de polietileno, en despieces horizontales según el plano de alzados.

### Cerramientos interiores

Existen tres tipos de divisiones interiores:

Divisiones de separación de locales de distinto uso, que serán de ½ pie de ladrillo hueco doble cogido con mortero de cemento, para posteriormente ser enlucido, enfoscado o alicatado.

Divisiones de separación de locales del mismo uso, que serán de tabicón de ladrillo hueco doble cogido con mortero de cemento, para posteriormente ser enlucido, enfoscado o alicatado.

Divisiones interiores de cabinas de los aseos, que serán de ladrillo hueco doble cogido con mortero de cemento, para posteriormente ser enlucido, enfoscado o alicatado.

Divisiones de separación de locales de riesgo, como el centro de transformación y cuarto de cuadros eléctricos, que serán de fábrica de ladrillo macizo de ½ pie cogido con

mortero de cemento, para posteriormente ser enfoscado, en la dirección de apoyo de los muros de carga, y de medio pie en el resto de compartimentaciones.

### Cubierta

En el caso del Vestíbulo de Toledo, se encuentra bajo la estructura del viaducto. En el resto de estaciones la solución prevista es del sistema de cubierta invertida completa, transitable, constituida por: barrera de vapor, capa de hormigón celular para formación de pendientes, impermeabilizante, aislamiento con panel de poliestireno extraído, lámina geotextil y capa de gravilla de canto rodado. Se realizarán bancadas para soporte de máquinas de climatización.

### Revestimientos de paramentos verticales

En los interiores se proyectan tendidos de yeso negro y enlucidos de yeso blanco para pintar en despachos, venta de billetes, multitienda y distribuidores. En los almacenes, y locales técnicos se proyectan enfoscados maestreados y fratasados de mortero de cemento y arena 1/6.

Alicatados de azulejo blanco en aseos y vestuarios, hasta una altura de 2.30 m. En el resto de la altura se darán tendidos de yeso negro y enlucidos de yeso blanco para pintar.

### Revestimientos de suelos

En lo que se refiere a solados se proyectan solados de granito nacional pulido en obra en despieces de 120 x 60 cm en vestíbulos, mármol nacional en la planta primera en distribuidores y despachos y salas de control pavimento elevado y registrable con acabado en vinilo en las salas de regulación y zonas técnicas, terrazo microchina pulido en obra de 40x 40 cm, en la cocina y gres cerámico antideslizante de 30 x 30 cm en vestuarios y aseos.

Los peldaños serán de granito nacional antideslizante con huella con banda antideslizante, de 3 y tabica de 2 cm. de espesor respectivamente, sin bocel, en las escaleras de la estación en su acceso al andén, peldaño de mármol nacional con huella y tabica, de 3 y 2 cm. de espesor respectivamente, con zanquín del mismo material y banda antideslizante, en las escaleras de acceso a la planta primera.

En andén se proyecta un solado de granito nacional pulido en obra en despieces de 60 x 60 y en los bordes de andén se colocará una pieza de borde de andén de una anchura de 60



cm, y a continuación dos piezas de botones, diferenciado en color y textura, de 30 cm de anchura (60 cm en total) y por último 10 cm de banda amarilla fotoluminescente según el Plan de Autoprotección de la Red (PAR).

En aceras perimetrales y urbanización exterior se colocarán piezas de adoquín de hormigón bicapa.

Los vierteaguas estarán formados por el mismo revestimiento vertical de fachada, es decir, placas de aluminio termolacado por una cara y un núcleo central de polietileno.

### **Revestimientos de techos**

En vestíbulos se colocará un falso techo de paneles acústicos de láminas de madera perforada, en madera natural de cerezo.

En los techos de distribuidores de ambas plantas y cafetería se colocará un falso techo de rejilla LUXALON M-100 o similar, formado por perfiles superiores e inferiores de 10 mm. de ancho y 50 mm. de alto formando celdillas de 100x100 mm, montado sobre perfiles primarios y secundarios de aluminio de 10 mm. de ancho y 50 mm. de alto, en color blanco.

En despachos se colocará un falso techo registrable formado por placas de yeso PLADUR o similar, revestidas con vinilo blanco de 12,5 mm. de espesor, en placas de 60x60 cm.

En vestuarios y aseos, se colocará un falso techo desmontable de placas de escayola sobre perfilería de aluminio semiculta para aplicar pintura plástica.

En los locales técnicos y almacenes de todas las plantas, se aplicará al forjado de techo, un enfoscado fratasado de mortero de cemento y arena.

En cocina y planta de acceso del edificio actual, se dejará en obra para definir posteriormente.

### **Carpintería metálica**

La carpintería exterior del edificio se realizará con el sistema de muro cortina sistema fachada mecano de aluminio anonizado en su color, con rotura de puente térmico, montantes y travesaños realizado con perfiles de aluminio extrusionado calidad

anonizable, y carpintería fija con un porcentaje en abatible en el resto de los huecos exteriores, preparada para llevar laminas de seguridad en el muro cortina de vidrios tipo Cool-Lite securit de 8 mm el exterior + cámara deshidratada de 12 mm + stadip 4+4 mm en el interior; en las zonas opacas el vidrio será tipo Cool-Lite templado de 6 mm, y carpintería de aluminio en ventanas fijas, con un 20% practicable, anodizado en color en los huecos de la zona de oficinas de la planta primera para llevar vidrio Cool Lite KNT 155 securit incoloro de 8 mm y un vidrio laminado de seguridad Stadip 3+3 incoloro de 6 mm, cámara de aire deshidratado de 12 mm.

En despachos y zona de oficina y vestíbulo de la planta primera, se colocará una celosía fija de lamas para control solar, de aluminio extraído de alta calidad, de ancho de lama 200mm en forma de ala en sección simétrica, colocada sobre montantes de lama en aluminio.

Las puertas de acceso a la estación de ambos edificios serán puertas automáticas correderas apertura central 2 hojas, con hojas antipánico.

El cerramiento interior acristalado será de vidrio laminar de seguridad Stadip compuesto por dos vidrios de 3 mm de espesor unidos mediante lámina de butiral de polivinilo incolora de 0,38 mm.

En los locales que la normativa así lo exija se colocarán puertas E-60 y EI-120, como son las de los locales eléctricos y llevarán instalación de barra antipánico.

### **Carpintería de madera**

En los despachos se colocarán puertas con hojas lisas rechapadas en melamina y canteada con tapajuntas del mismo material y recibidas sobre precerco de madera maciza de pino.

La carpintería interior de puertas de aseos y vestuarios, será de paneles fenólicos integrados en la división y separación de las cabinas.

### **Cerrajería**

Se dispondrán barandillas de protección de escalera, de 115 cm de altura, de acero inoxidable, calidad AISI 316, acabado superficial pulido brillo, acabado esmepuli, formada por pasamanos de acero inoxidable diámetro 60 mm. sobre pletinas de acero inoxidable

60x46 mm y vidrio laminar de seguridad stadip o similar de 10 mm. Se colocará en vestíbulos de planta primera y escaleras de planta baja y escaleras de acceso a planta primera.

Pasamanos de acero inoxidable Ø=80 mm, en escaleras de acceso a paso inferior, calidad AISI 316, acabado superficial pulido brillo, acabado espemuli.

### **Acristalamiento**

En el muro cortina el acristalamiento estará formado por laminares de seguridad de vidrios tipo Cool-Lite securit de 8 mm el exterior + cámara deshidratada de 12 mm + stadip 4+4 mm en el interior; en las zonas opacas el vidrio será tipo Cool-Lite templado de 6 mm, y vidrio Cool Lite KNT 155 securit incoloro de 8 mm y un vidrio laminado de seguridad Stadip 3+3 incoloro de 6 mm, cámara de aire deshidratado de 12 mm, en el resto de los huecos exteriores.

En los huecos de la zona de oficina de la planta primera el acristalamiento estará formado por vidrio Cool Lite KNT 155 securit incoloro de 8 mm y un vidrio laminado de seguridad Stadip 3+3 incoloro de 6 mm, cámara de aire deshidratado de 12 mm.

El acristalamiento previsto en los frentes de la cafetería y despachos será de vidrio de seguridad, formado por laminares de un espesor total de 6 mm. con dos vidrios de 3 mm de espesor unidos mediante lámina de butiral de polivinilo incolora de 0,38 mm, homologado frente a ataque manual con nivel de seguridad A y colocado sobre carpintería de aluminio.

En los locales de almacén, centro de transformación, cuarto de cuadros eléctricos y climatización, el vidrio será de 6 mm.

### **Pinturas**

Las pinturas previstas varían en función de la situación del soporte sobre el que se han de aplicar, interior o exterior, de la naturaleza de los mismos, según sean enfoscados, enlucidos, escayolas, maderas o aceros y del efecto estético perseguido.

Sobre enlucidos verticales y horizontales será plástica.

Sobre la carpintería metálica se aplicará una pintura al esmalte graso. Se darán dos manos, previa imprimación anticorrosiva.

Sobre enfoscados se aplicará una pintura al silicato.

### **Equipamiento**

En los aseos de minusválidos se colocarán los accesorios adecuados a las necesidades de los mismos, como las barras de apoyo y los asientos abatibles para la ducha.

En el resto de aseos y vestuarios se colocarán portarrollos, dosificadores, secamanos y espejos.