

## **ANEJO Nº 17. SITUACIONES PROVISIONALES**



## ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y OBJETO .....	1	3.1.1.1	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autopista AP-41 (P.K. 1105+570).....	5
2.	SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS .....	3	3.1.1.2	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la carretera CM-4058 (P.K. 1112+180).....	5
2.1	TRAMO I.- TOLEDO .....	3	3.1.2	Alternativa I.2 .....	6
2.1.1	Alternativa I.1 .....	3	3.1.2.1	Construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el Paseo de San Eugenio (PP.KK 1202+600 // 1203+100). .....	6
2.1.1.1	Conexión de la nueva LAV Madrid – Extremadura con la LAV Madrid – Sevilla (P.K. 1100+000). .....	3	3.1.2.2	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de París (P.K. 1203+230). .....	6
2.1.1.2	Interferencia de la nueva LAV con la línea ferroviaria Algodor – Villaluenga de la Sagra (1106+950).....	3	3.1.2.3	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1208+660).....	6
2.1.2	Alternativas I.2, I.3 y I.4 .....	3	3.1.2.4	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1211+880). .....	6
2.1.2.1	Conexión de la nueva LAV Madrid – Extremadura con la LAV Madrid – Toledo (P.K. 1200+000, P.K. 1300+000 y P.K. 1400+000).....	3	3.1.3	Alternativa I.3.....	7
2.2	TRAMO III.- TALAVERA DE LA REINA .....	4	3.1.3.1	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1308+680).....	7
2.2.1	Alternativa III.1 .....	4	3.1.3.2	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1311+900). .....	7
2.2.1.1	Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Talavera de la Reina (P.K. 3108+500) .....	4	3.1.4	Alternativa I.4 .....	7
2.2.2	Alternativa III.2.....	4	3.1.4.1	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de Castilla la Mancha (P.K. 1402+250). .....	7
2.2.2.1	Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Talavera de la Reina (P.K. 3208+000 // 3211+200)....	4	3.1.4.2	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Paseo del Salto del Caballo (P.K. 1402+500).....	7
2.3	TRAMO IV.- OROPESA.....	5	3.1.4.3	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo (P.K. 1402+700). .....	7
2.3.1	Alternativa IV.1.....	5	3.1.4.4	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo (P.K. 1403+100). .....	7
2.3.1.1	Desvío provisional de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Oropesa (PP.KK. 4113+700 // 4118+000) .....	5	3.1.4.5	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de Madrid (P.K. 1403+180). .....	8
3.	SITUACIONES PROVISIONALES VIARIAS .....	5	3.1.4.6	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1408+680).....	8
3.1	TRAMO I.- TOLEDO .....	5	3.1.4.7	Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1411+900). .....	8
3.1.1	Alternativa I.1 .....	5			

<b>3.2 TRAMO II.- TORRIJOS .....</b>	<b>8</b>	<b>3.3.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera N-502 (P.K. 3110+970). .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1 Alternativa II.1 .....</b>	<b>8</b>	<b>3.3.2 Alternativa III.2.....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2101+500). .....</b>	<b>8</b>	<b>3.3.2.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-5100 (P.K. 3208+260). .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2104+190). .....</b>	<b>8</b>	<b>3.3.2.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera N-502 (P.K. 3111+200). .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2114+660). .....</b>	<b>9</b>	<b>3.4 TRAMO IV.- TALAVERA DE LA REINA .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4015 (P.K. 2122+450). .....</b>	<b>9</b>	<b>3.4.1 Alternativa IV.2 .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.2 Alternativa II.2 .....</b>	<b>9</b>	<b>3.4.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1294 (P.K. 4208+630). .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.2.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2201+500). .....</b>	<b>9</b>	<b>3.4.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1296 (P.K. 4220+150). .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.2.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2204+190). .....</b>	<b>9</b>		
<b>3.2.2.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1029 (P.K. 2207+730). .....</b>	<b>9</b>		
<b>3.2.2.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2215+650). .....</b>	<b>10</b>		
<b>3.2.3 Alternativa II.3 .....</b>	<b>10</b>		
<b>3.2.3.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-3523 (P.K. 2302+190). .....</b>	<b>10</b>		
<b>3.2.3.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4015 (P.K. 2305+090). .....</b>	<b>10</b>		
<b>3.2.3.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1029 (P.K. 2314+270). .....</b>	<b>11</b>		
<b>3.2.3.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2315+650). .....</b>	<b>11</b>		
<b>3.3 TRAMO III.- TALAVERA DE LA REINA.....</b>	<b>11</b>		
<b>3.3.1 Alternativa III.1.....</b>	<b>11</b>		
<b>3.3.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-5100 (P.K. 3108+270). .....</b>	<b>11</b>		

## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El objeto del presente anejo es definir las situaciones provisionales ferroviarias y viarias, necesarias para la construcción de la nueva LAV Madrid – Extremadura en el tramo: Madrid - Oropesa.

Para definir las **situaciones provisionales ferroviarias** se analiza la incidencia de las obras de la nueva LAV:

### Tramo I.- Toledo

- **Alternativa I.1**
  - El mantenimiento del servicio ferroviario existente de la **Línea de Alta Velocidad Madrid – Sevilla** en la zona de conexión con la nueva LAV, **P.K. 1100+000**.
  - El mantenimiento del servicio ferroviario existente de la **Línea Ferroviaria Algodor – Villaluenga de la Sagra** en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1106+950**.
- **Alternativas I.2, I.3 y I.4**
  - El mantenimiento del servicio ferroviario existente de la **Línea de Alta Velocidad Madrid – Toledo** en la zona de conexión con la nueva LAV, **P.K. 1200+000; P.K. 1300+000 y P.K. 1400+000 respectivamente**.

### Tramo III.- Talavera de la Reina

- **Alternativas III.1 y III.2**
  - El mantenimiento del servicio ferroviario existente de la **Línea Ferroviaria Convencional Madrid – Valencia de Alcántara** en la estación de Talavera de la Reina, **P.K. 3108+500 y PP.KK. 3208+000 // 3211+000, respectivamente**.

### Tramo IV.- Oropesa

- **Alternativa IV.1**
  - El mantenimiento del servicio ferroviario existente de la **Línea ferroviaria Convencional Madrid – Valencia de Alcántara** en la estación de Oropesa, **PP.KK. 4113700 // 4118+000**.

Asimismo, se definen las **interferencias y las soluciones propuestas al tráfico de las carreteras afectadas** por la ejecución de las obras de la nueva Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, Tramo: Madrid - Oropesa. Siendo las principales las que a continuación se listan:

### Tramo I.- Toledo

- **Alternativa I.1**
  - El mantenimiento del servicio viario existente de la **Autopista AP- 41**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1105+570**.
  - El mantenimiento del servicio viario existente de la **carretera CM-4058**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1112+180**.
- **Alternativa I.2**
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en el **Paseo de San Eugenio**, debido a la construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el mismo, **P.K. 1202+700**.
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Avenida de París**, debido a la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1203+230**.
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía CM-40**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1208+660**.
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía A-40 y Carretera N-403**, debido a la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1211+880**.
- **Alternativa I.3**
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía CM-40**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1308+680**.
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía A-40 y Carretera N-403**, debido a la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1311+900**.
- **Alternativa I.4**
  - El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Avenida de Castilla La Mancha**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1402+250**.

- El mantenimiento del tráfico viario existente en el **Paseo del Salto del Caballo**, debido a la construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el mismo, **P.K. 1402+500**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en el **Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo**, debido a la construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el mismo, en el **P.K. 1402+700**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en el **Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo**, debido a la construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el mismo, en el **P.K. 1403+100**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Avenida de Madrid**, debido a la construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el mismo, en el **P.K. 1403+180**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía CM-40**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1408+680**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **Autovía A-40 y Carretera N-403**, debido a la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 1411+900**.

#### Tramo II.- Torrijos

- **Alternativa II.1**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4009**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2101+500**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4009**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2104+190**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4053**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2114+660**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4015**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2122+450**.

- **Alternativa II.2**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4009**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2201+500**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4009**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2204+290**.

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-1029**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2207+730**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-1029**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2214+270**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4053**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2215+650**.

- **Alternativa II.3**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-3523**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2302+190**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4015**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2305+090**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-1029**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2314+270**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-4053**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 2315+650**.

#### Tramo III.- Talavera de la Reina

- **Alternativa III.1**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-5100**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 3108+270**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera N-502**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 3110+970**.

- **Alternativa III.2**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera CM-5100**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 3208+260**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera N-502**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 3211+200**.

#### Tramo IV.- Oropesa

- **Alternativa IV.2**

- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-1294**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 4208+630**.
- El mantenimiento del tráfico viario existente en la **carretera TO-1296**, en la interferencia con la nueva LAV en el **P.K. 4220+150**.

## 2. SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS

### 2.1 TRAMO I.- TOLEDO

#### 2.1.1 Alternativa I.1

##### 2.1.1.1 **Conexión de la nueva LAV Madrid – Extremadura con la LAV Madrid – Sevilla (P.K. 1100+000).**

No se presentarán situaciones provisionales de importancia, debiéndose de ejecutar en una primera fase la infraestructura completa a excepción de las conexiones finales con la LAV Madrid - Sevilla, conexiones que se ejecutarán en una segunda fase en cortes nocturnos, tal y como puede visualizarse en la imagen siguiente.

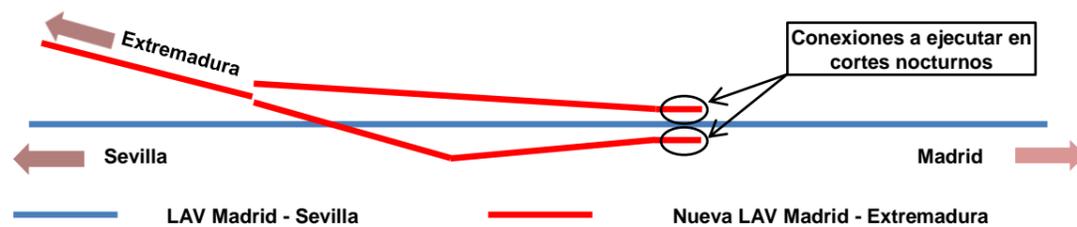


Figura 1.- Conexión de la nueva LAV Madrid – Extremadura con la LAV – Madrid – Sevilla (P.K. 1100+000).

##### 2.1.1.2 **Interferencia de la nueva LAV con la línea ferroviaria Algodor – Villaluenga de la Sagra (1106+950).**

Antes de llevar a cabo la construcción de la plataforma ferroviaria de la nueva LAV Madrid – Extremadura bajo el emplazamiento de la actual plataforma ferroviaria de la línea Algodor – Villaluenga de la Sagra, así como la estructura de paso de esta sobre la primera, se llevará a cabo un desvío provisional de la línea Algodor – Villaluenga de la Sagra en paralelo al trazado actual, procediéndose al levante del mismo una vez esté construido el mencionado paso superior sobre la LAV Madrid – Extremadura.

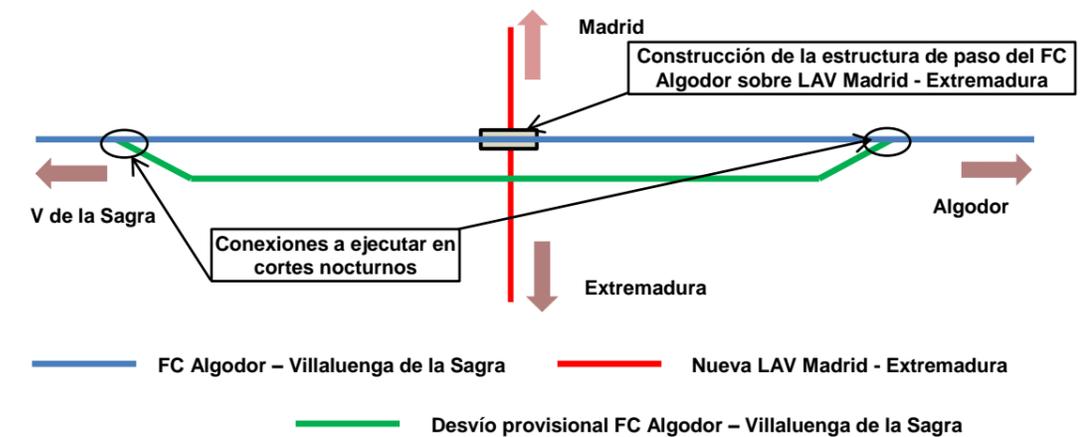


Figura 2.- Situación provisional de la línea Algodor – Villaluenga de la Sagra (P.K. 1106+950).

#### 2.1.2 Alternativas I.2, I.3 y I.4

##### 2.1.2.1 **Conexión de la nueva LAV Madrid – Extremadura con la LAV Madrid – Toledo (P.K. 1200+000, P.K. 1300+000 y P.K. 1400+000).**

A diferencia de la conexión con la LAV Madrid – Sevilla, la conexión con la LAV Madrid – Toledo se realiza a nivel debido a que el volumen de tráfico es menor y en la situación futura el itinerario principal será el de la LAV Madrid – Extremadura en el que se ubicará la nueva estación de Toledo, quedando la estación actual para servicios esporádicos.

En una primera fase se ejecutará la nueva infraestructura completa a excepción de las conexiones finales. Para ejecutar la conexión final con la LAV Madrid – Toledo del nuevo itinerario directo Madrid – Extremadura y la conexión desde este a la actual estación será necesario realizar previamente un desvío provisional de la actual línea Madrid – Toledo para poder realizar los trabajos descritos.

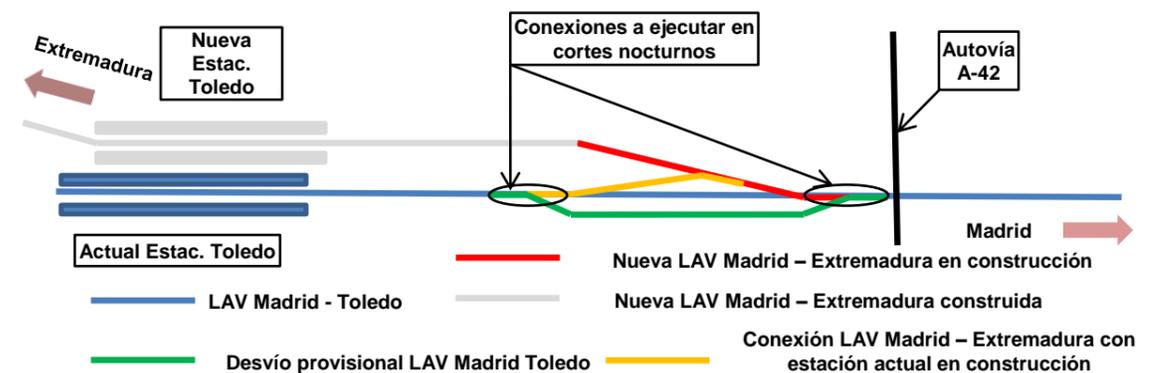


Figura 3.- Situación provisional de la LAV Madrid - Toledo (P.K. 1200+000, 1300+000, 1400+000).

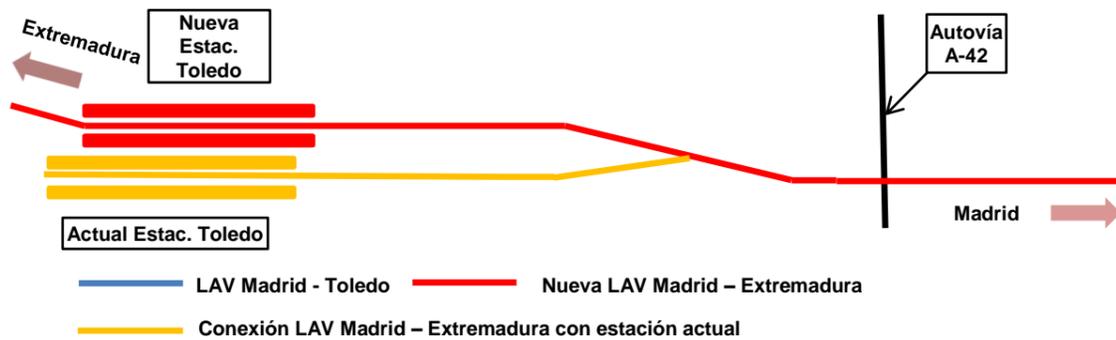


Figura 4.- Situación final en servicio de la nueva LAV Madrid – Extremadura y conexión con la actual estación de Toledo.

## 2.2 TRAMO III.- TALAVERA DE LA REINA

### 2.2.1 Alternativa III.1

#### 2.2.1.1 Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Talavera de la Reina (P.K. 3108+500)

Debido a que el trazado de la plataforma de la nueva LAV Madrid – Extremadura afecta a la plataforma de la actual línea ferroviaria Madrid – Valencia de Alcántara a la salida de la cabecera lado Extremadura de la estación de Talavera de la Reina, es necesario acometer previo a la construcción de la nueva plataforma, la reposición de la línea actual en el tramo afectado. La construcción de esta reposición ferroviaria no supondrá situaciones provisionales de importancia, debiéndose de ejecutar en una primera fase la infraestructura completa de la reposición a excepción de las conexiones finales con la línea actual, conexiones que se ejecutarán en una segunda fase en cortes nocturnos, tal y como puede visualizarse en la imagen siguiente.

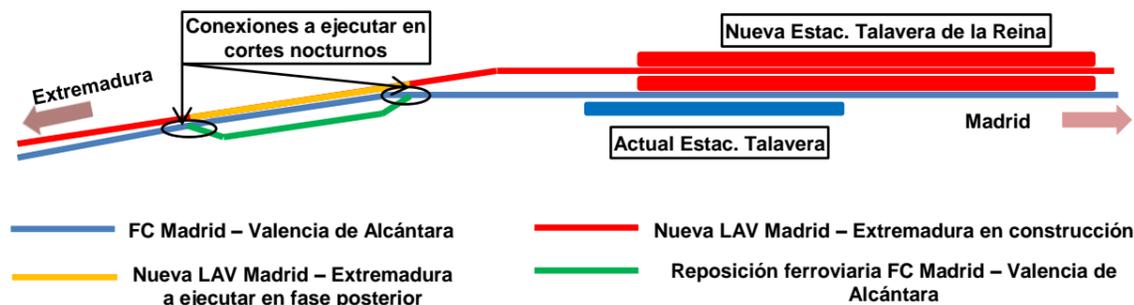


Figura 5.- Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara (P.K. 3108+500).

Una vez realizada la reposición de la línea actual, se podrá llevar a cabo la construcción de la nueva plataforma ferroviaria de alta velocidad en la zona coincidente con la reposición ferroviaria.

### 2.2.2 Alternativa III.2

#### 2.2.2.1 Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Talavera de la Reina (P.K. 3208+000 // 3211+200).

Para permitir una mayor velocidad de paso por Talavera de La Reina que la que permite el trazado de la Alternativa III.1 (mismo trazado que la línea actual), el trazado de la plataforma de la nueva LAV Madrid – Extremadura para la Alternativa III.2 discurre en variante respecto de la actual línea ferroviaria Madrid – Valencia de Alcántara, desde la cabecera lado Extremadura de la nueva estación de Talavera (P.K. 3208+000) hasta el P.K. 3212+200 punto a partir del cual la nueva LAV vuelve a discurrir en paralelo a la actual línea. Como se comentó en el anejo de Trazado para liberar los terrenos ocupados por la actual línea en el tramo en el que la nueva LAV discurre en variante se procederá a levantar la vía actual, reponiendo su trazado en la plataforma de la nueva LAV por lo que la mencionada plataforma albergará 3 vía en el tramo kilométrico 3208+000 // 3211+200. La construcción de esta reposición ferroviaria no supondrá situaciones provisionales de importancia, ejecutándose en una primera fase la infraestructura completa de la reposición a excepción de la conexión final con la línea actual (P.K. 3208+000), conexión que se ejecutará en una segunda fase en cortes nocturnos, tal y como puede visualizarse en la imagen siguiente.

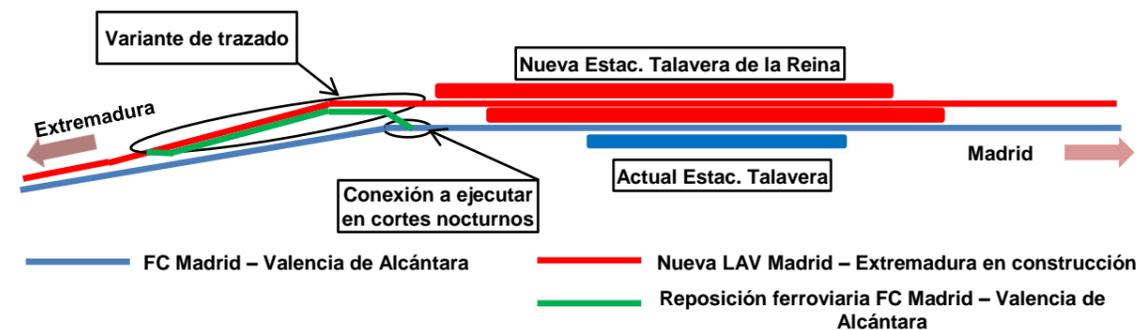


Figura 6.- Reposición ferroviaria de la línea Madrid – Valencia de Alcántara (PP.KK. 3208+000 // 3211+200).

## 2.3 TRAMO IV.- OROPESA

### 2.3.1 Alternativa IV.1

#### 2.3.1.1 Desvío provisional de la línea Madrid – Valencia de Alcántara en la estación de Oropesa (PP.KK. 4113+700 // 4118+000)

El trazado de la nueva plataforma ferroviaria de alta velocidad antes de la estación de Oropesa discurre en paralelo a la línea ferroviaria actual por su margen derecho para discurrir en paralelo por el margen izquierdo de la línea actual a la salida de la mencionada estación, por lo que en el intervalo kilométrico que abarca la estación PP.KK. 4113+700 // 4118+000 la futura LAV discurre por los terrenos ocupados por la actual línea ferroviaria. Por lo tanto, en una fase previa a la construcción de la nueva LAV es necesario realizar un desvío provisional de la línea actual que permita seguir manteniendo el servicio ferroviario actual.

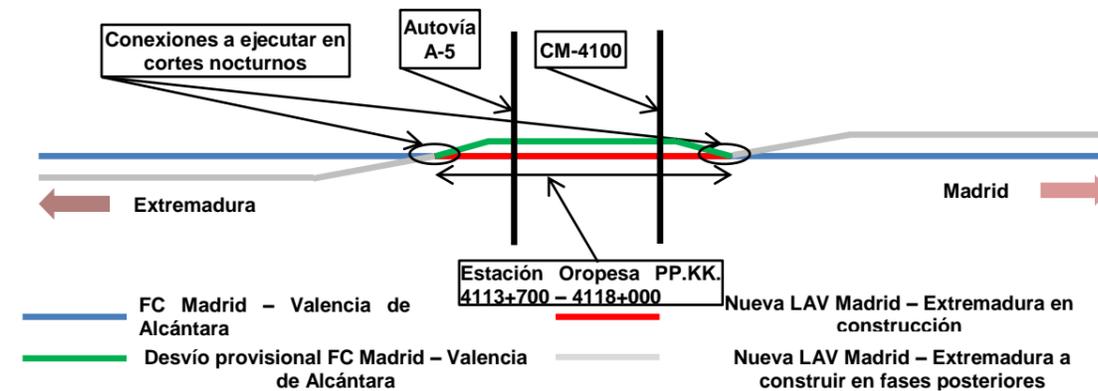


Figura 7.- Desvío provisional de la línea Madrid – Valencia de Alcántara (PP.KK. 4113+700 // 4118+000).

## 3. SITUACIONES PROVISIONALES VIARIAS

### 3.1 TRAMO I.- TOLEDO

#### 3.1.1 Alternativa I.1

##### 3.1.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autopista AP-41 (P.K. 1105+570).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la mencionada Autopista sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional

de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

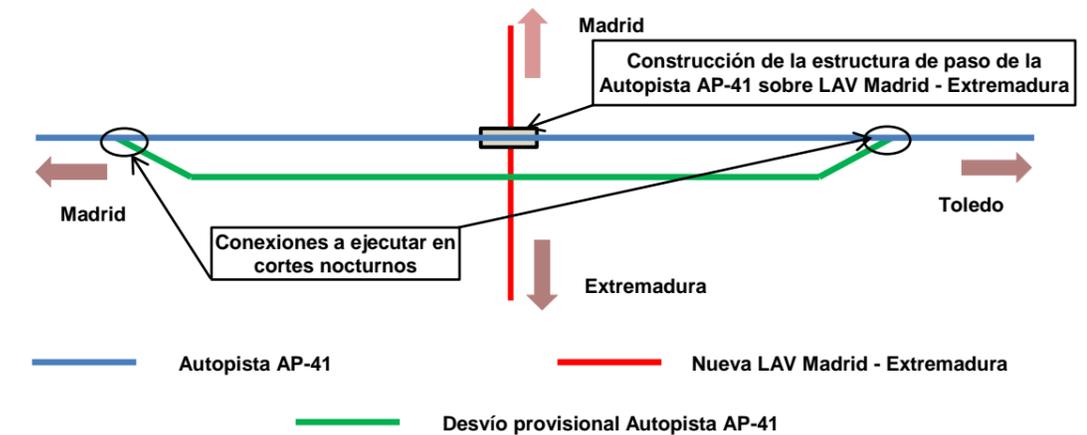


Figura 8.- Situación provisional de la Autopista AP-41 (P.K. 1105+570).

##### 3.1.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la carretera CM-4058 (P.K. 1112+180).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la mencionada carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

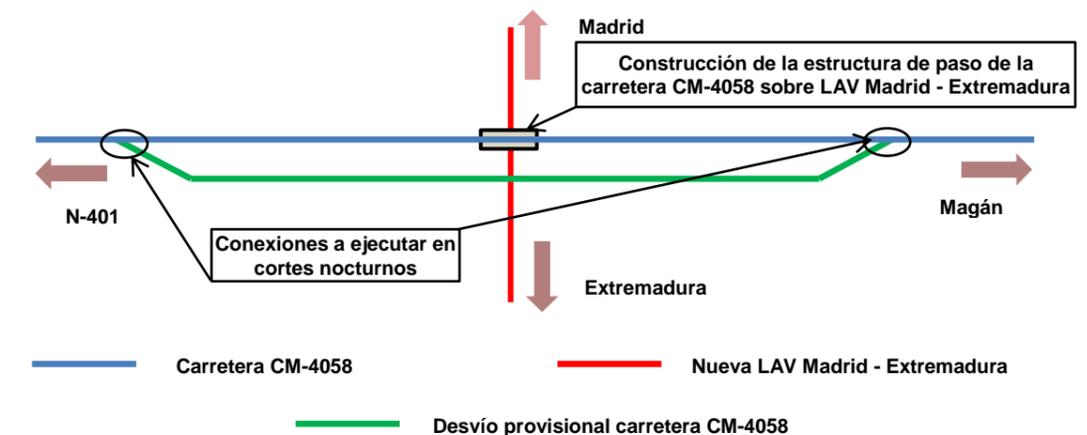


Figura 9.- Situación provisional de la carretera CM-4058 (P.K. 1112+180).

### 3.1.2 Alternativa I.2

#### 3.1.2.1 Construcción del túnel artificial entre pantallas bajo el Paseo de San Eugenio (PP.KK 1202+600 // 1203+100).

Para la construcción del túnel bajo el Paseo de San Eugenio, debido a que la calle es de anchura reducida habrá de canalizarse el tráfico que actualmente discurre por este vial por otras calles a través de itinerarios provisionales, durante la duración de las obras.

#### 3.1.2.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de París (P.K. 1203+230).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la mencionada avenida sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

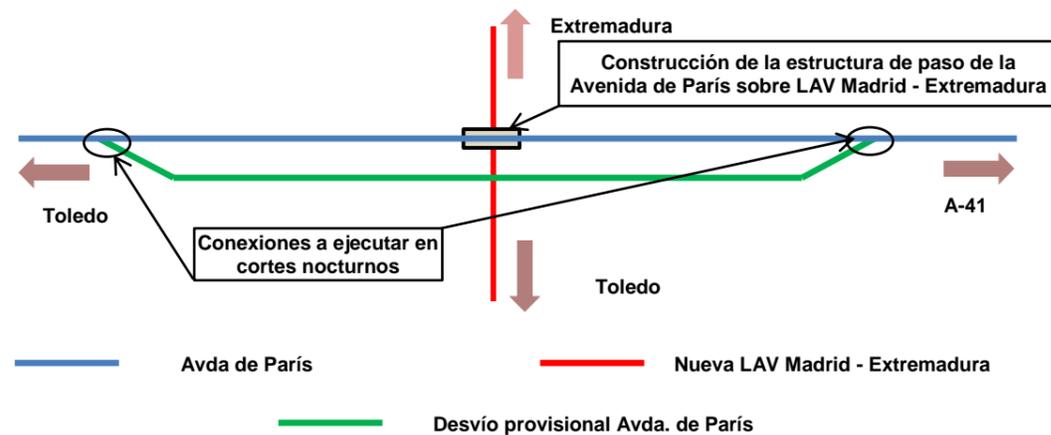


Figura 10.- Situación provisional de la Avda. de París (P.K. 1203+230).

#### 3.1.2.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1208+660).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la mencionada autovía sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

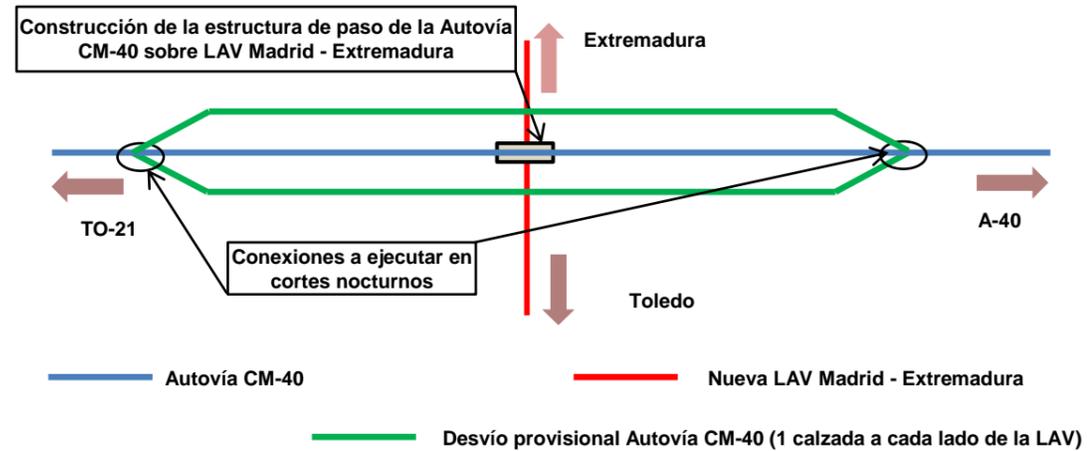


Figura 11.- Situación provisional de la Autovía CM-40 (P.K. 1208+660).

#### 3.1.2.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1211+880).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la mencionada autovía y otra para la carretera N-403 sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de las carreteras por lo tanto es necesario un desvío provisional de ambas, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

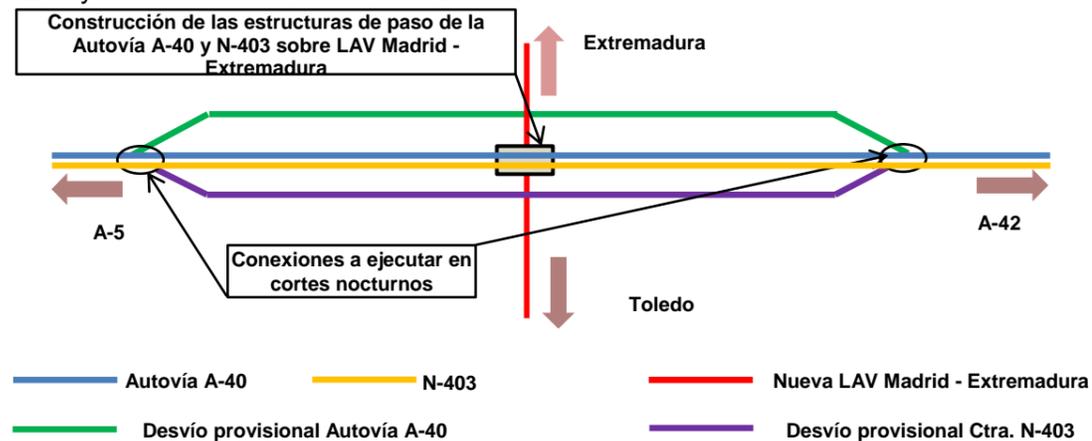


Figura 12.- Situación provisional de la Autovía A-40 y N-403 (P.K. 1211+880).

### 3.1.3 Alternativa I.3

#### 3.1.3.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1308+680).

Idem, Alternativa I.2.

#### 3.1.3.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1311+900).

Idem, Alternativa I.2.

### 3.1.4 Alternativa I.4

#### 3.1.4.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de Castilla la Mancha (P.K. 1402+250).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la nueva LAV sobre la mencionada avenida. Para mantener el tráfico rodado de la avenida es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

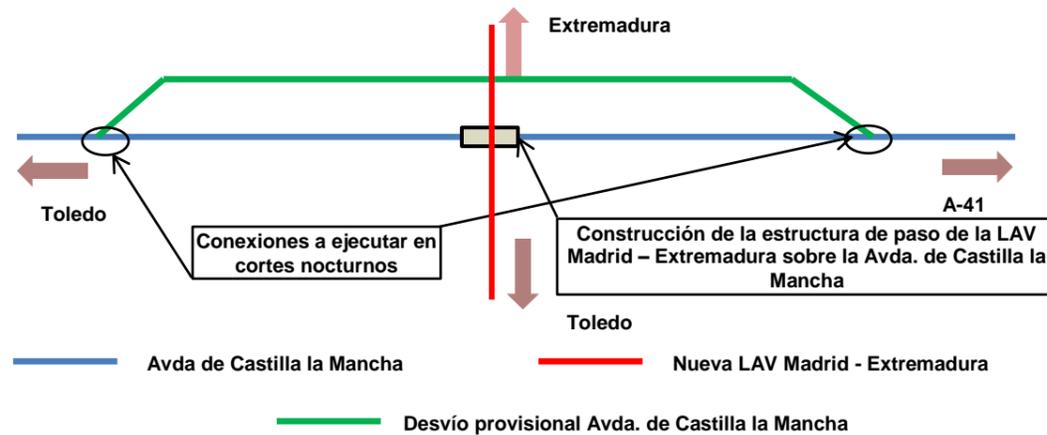


Figura 13.- Situación provisional de la Avda. de Castilla la Mancha (P.K. 1402+250).

#### 3.1.4.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Paseo del Salto del Caballo (P.K. 1402+500).

Para la construcción del túnel bajo el Paseo del Salto del Caballo, debido a que la calle es de anchura reducida habrá de canalizarse el tráfico que actualmente discurre por este vial por otras calles a través de itinerarios provisionales, durante la duración de las obras.

#### 3.1.4.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo (P.K. 1402+700).

La construcción del túnel de la nueva LAV bajo el ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo, se realizará en dos fases, en la primera se ejecutará el túnel bajo el ramal sentido salida, por lo que con anterioridad se ejecutará el desvío provisional del mismo. Una vez finalizada esta fase se restablece el trazado del ramal a la situación original. En una segunda fase se ejecutará el túnel bajo el ramal sentido entradas, por lo que anteriormente se ejecutará el desvío provisional del mismo. Una vez finalizada esta segunda fase se restablece el trazado del ramal a la situación original.

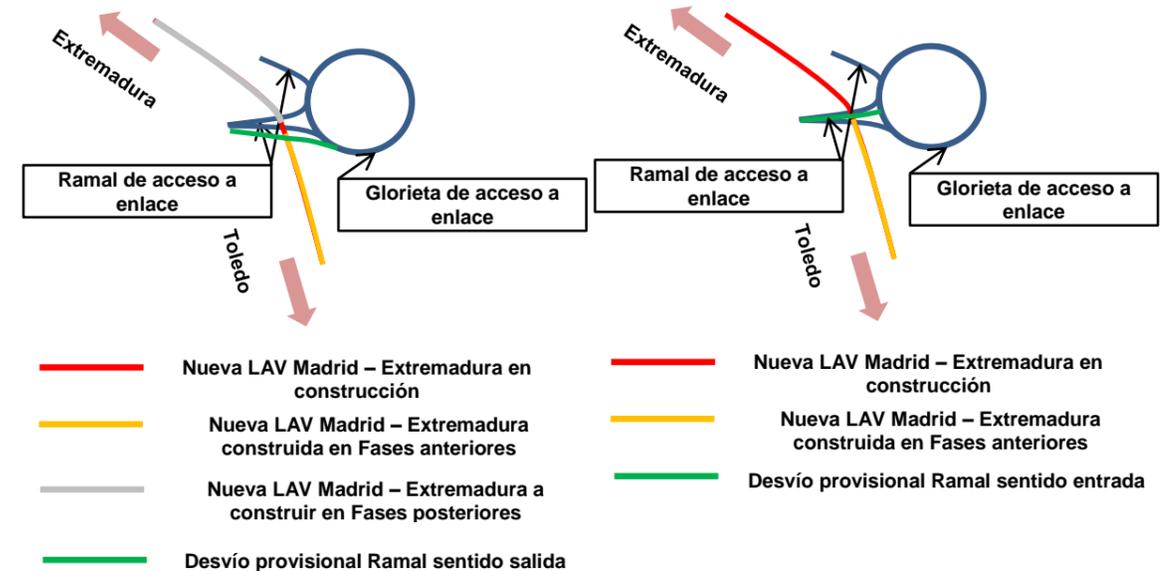


Figura 14.- Fase 1. Situación provisional del ramal de salida enlace Salto del Caballo (P.K. 1402+700).

Figura 15.- Fase 2. Situación provisional del ramal de entrada enlace Salto del Caballo (P.K. 1402+700).

#### 3.1.4.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con el Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo (P.K. 1403+100).

Para la construcción del túnel de la nueva LAV bajo el ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo, es necesario ejecutar un desvío provisional del ramal de acceso hasta una vez finalizadas las obras del túnel de la nueva LAV.

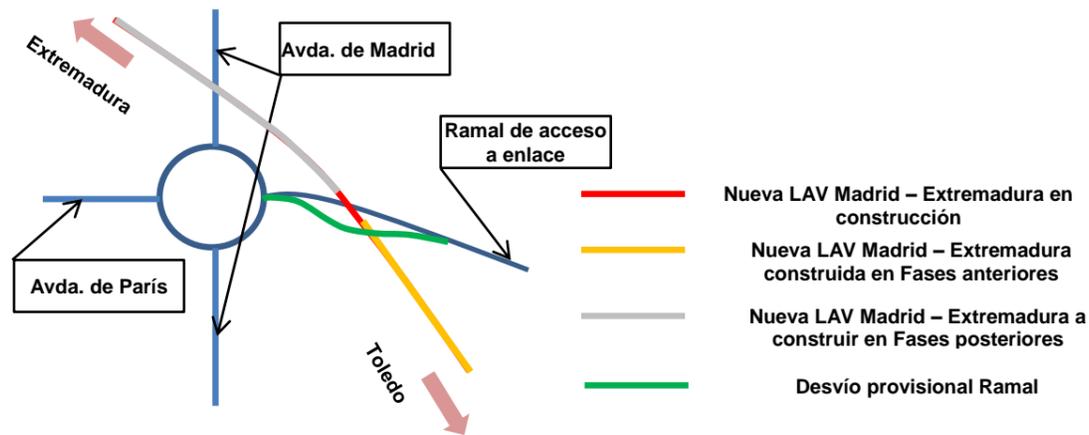


Figura 16.- Situación provisional del Ramal de acceso al enlace del Salto del Caballo (P.K. 1403+100).

### 3.1.4.5 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Avenida de Madrid (P.K. 1403+180).

Para la construcción del túnel de la nueva LAV bajo la Avenida de Madrid, es necesario ejecutar un desvío provisional de la misma (una calzada por sentido) hasta una vez finalizadas las obras del túnel de la nueva LAV.

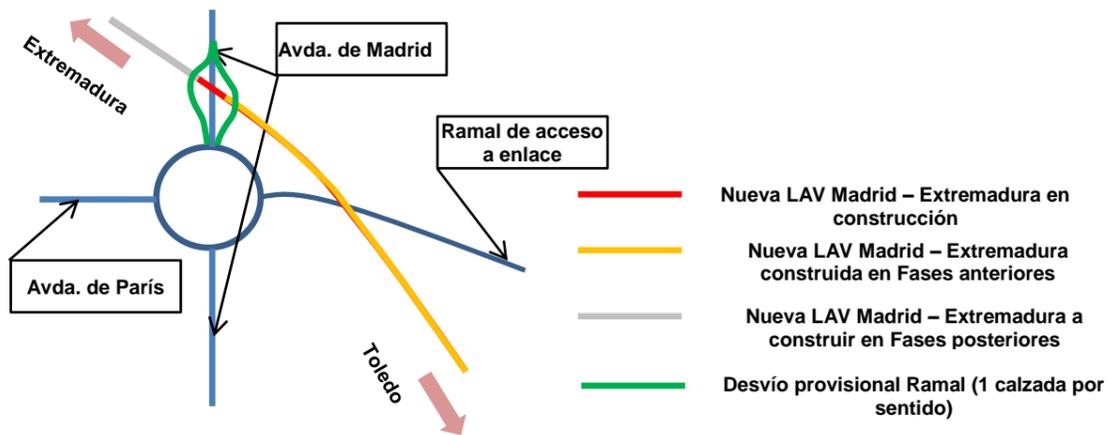


Figura 17.- Situación provisional de la Avenida del Madrid (P.K. 1403+180).

### 3.1.4.6 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía CM-40 (P.K. 1408+680).

Idem, Alternativa I.2.

### 3.1.4.7 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Autovía A-40 y Carretera N-403 (P.K. 1411+900).

Idem, Alternativa I.2.

## 3.2 TRAMO II.- TORRIJOS

### 3.2.1 Alternativa II.1

#### 3.2.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2101+500).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la nueva LAV sobre la mencionada carretera. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

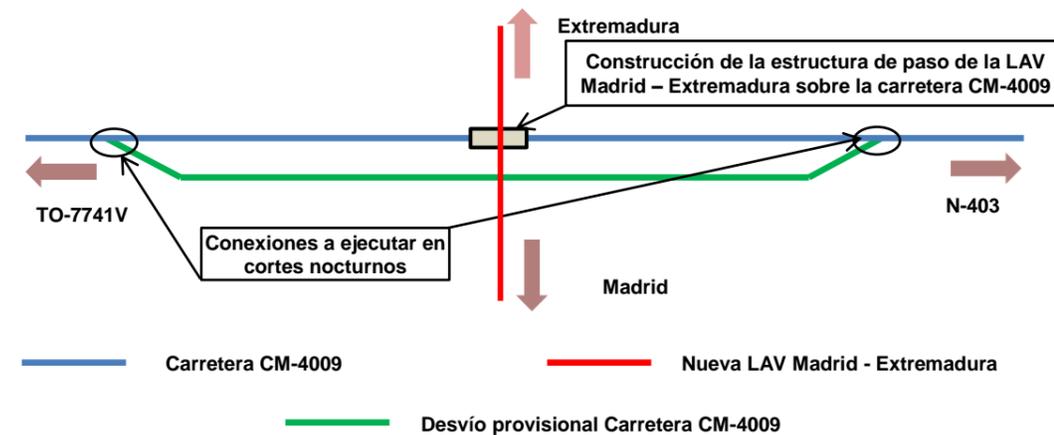


Figura 18.- Situación provisional de la Carretera CM-4009 (P.K. 2101+500).

#### 3.2.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2104+190).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carreteras sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

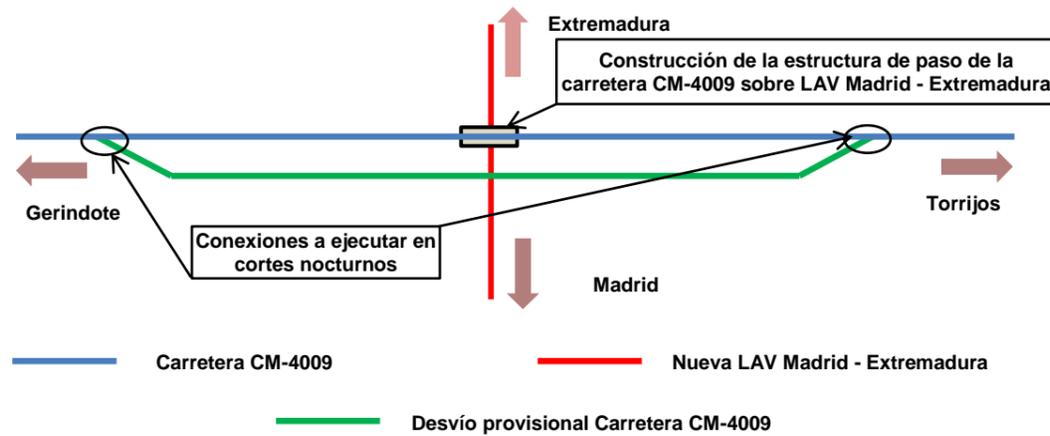


Figura 19.- Situación provisional de la Carretera CM-4009 (P.K. 2104+190).

### 3.2.1.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2114+660).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

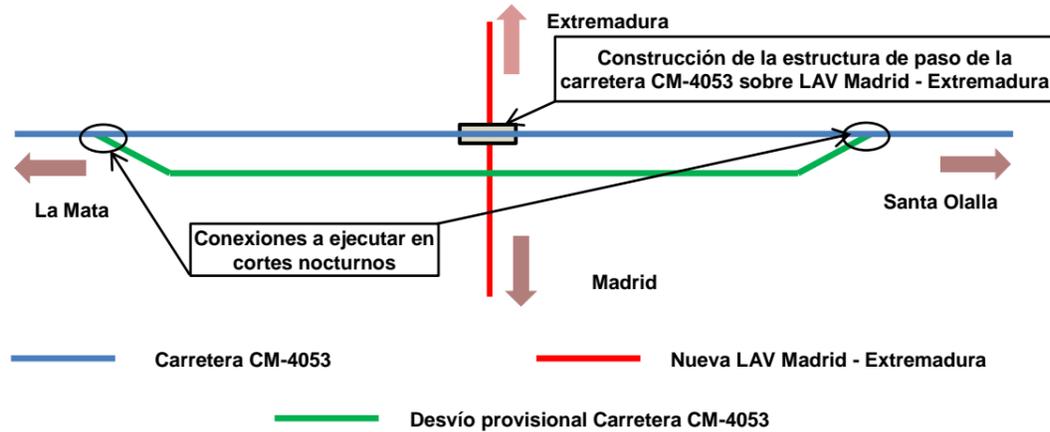


Figura 20.- Situación provisional de la Carretera CM-4053 (P.K. 2114+660).

### 3.2.1.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4015 (P.K. 2122+450).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

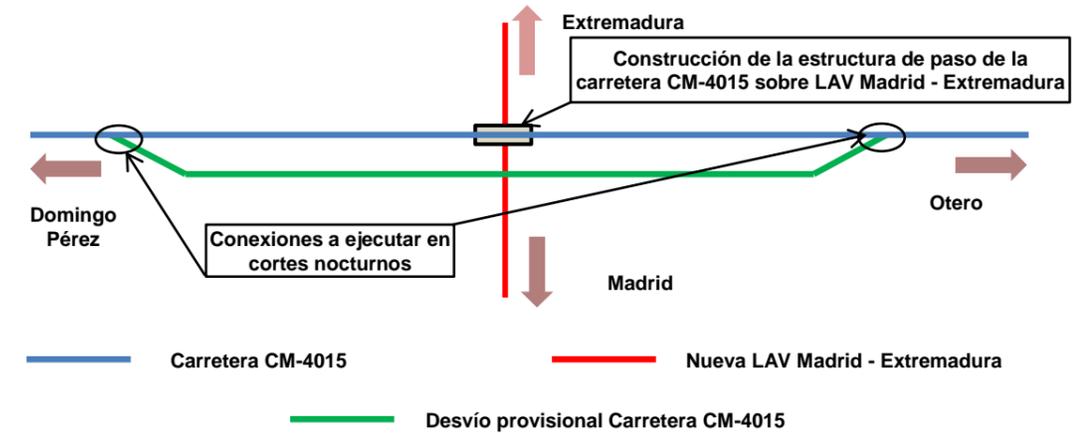


Figura 21.- Situación provisional de la Carretera CM-4015 (P.K. 2122+450).

## 3.2.2 Alternativa II.2

### 3.2.2.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2201+500).

Idem, Alternativa II.1

### 3.2.2.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4009 (P.K. 2204+190).

Idem, Alternativa II.1

### 3.2.2.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1029 (P.K. 2207+730).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma,

hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

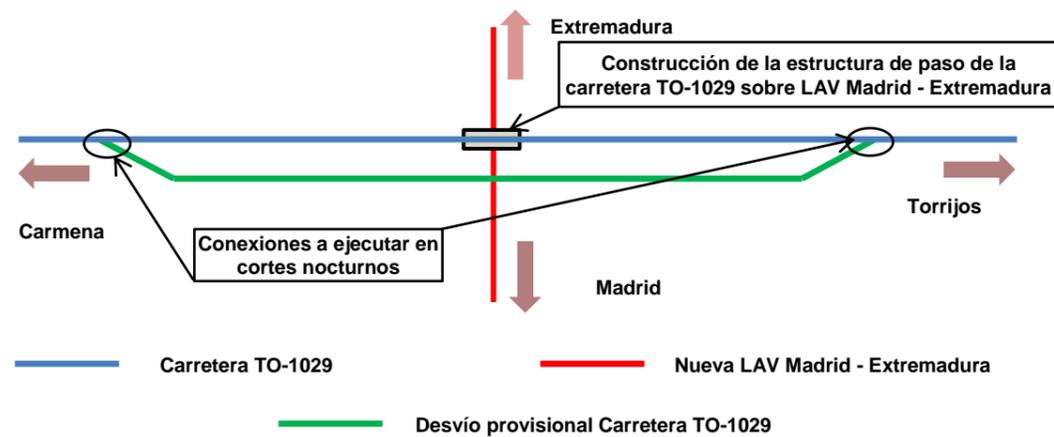


Figura 22.- Situación provisional de la Carretera TO-1029 (P.K. 2207+730).

### 3.2.2.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2215+650).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

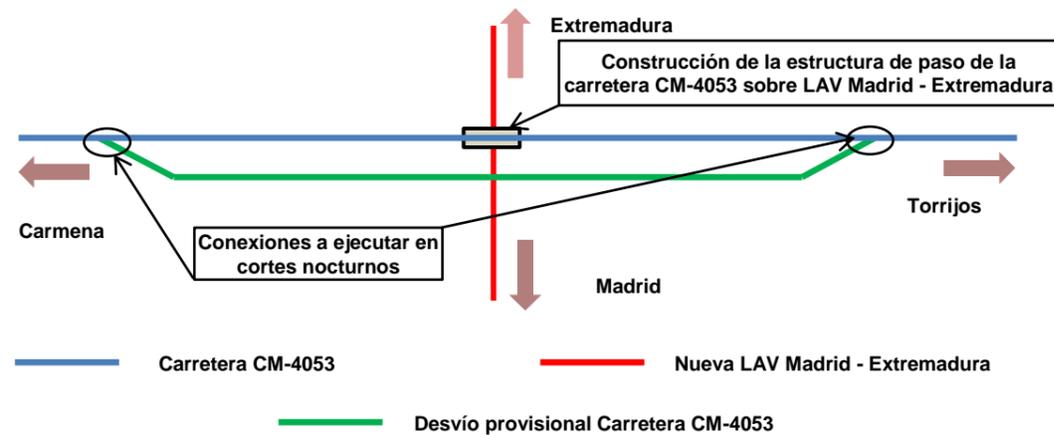


Figura 23.- Situación provisional de la Carretera CM-4053 (P.K. 2215+650).

### 3.2.3 Alternativa II.3

#### 3.2.3.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-3523 (P.K. 2302+190).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la nueva LAV sobre la mencionada carretera. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

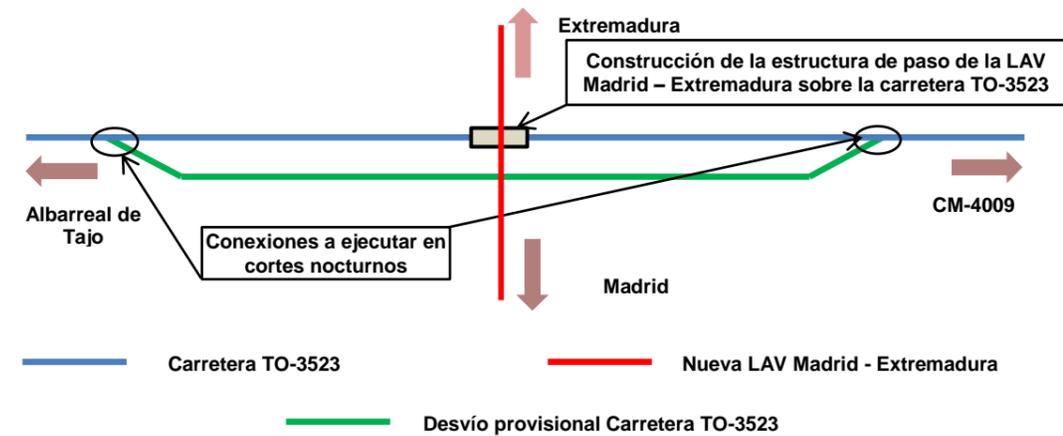


Figura 24.- Situación provisional de la Carretera TO-3523 (P.K. 2302+190).

#### 3.2.3.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4015 (P.K. 2305+090).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

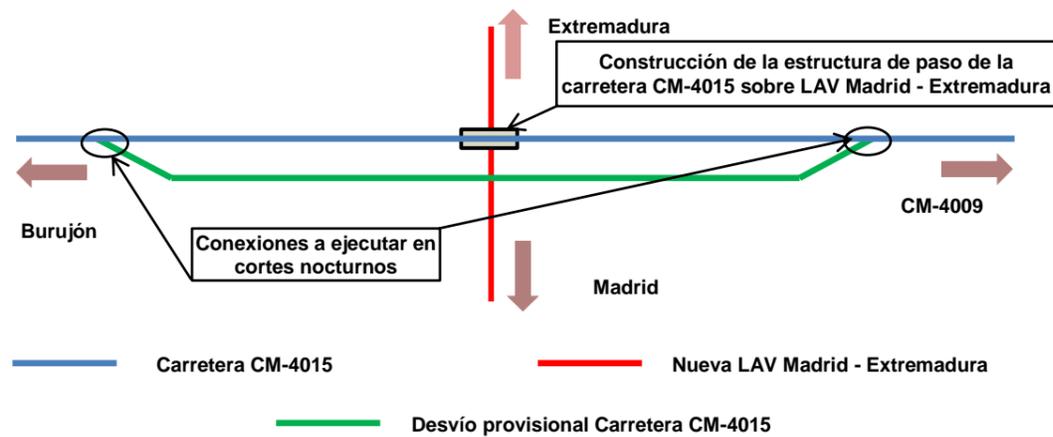


Figura 25.- Situación provisional de la Carretera CM-4015 (P.K. 2305+090).

### 3.2.3.3 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1029 (P.K. 2314+270).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

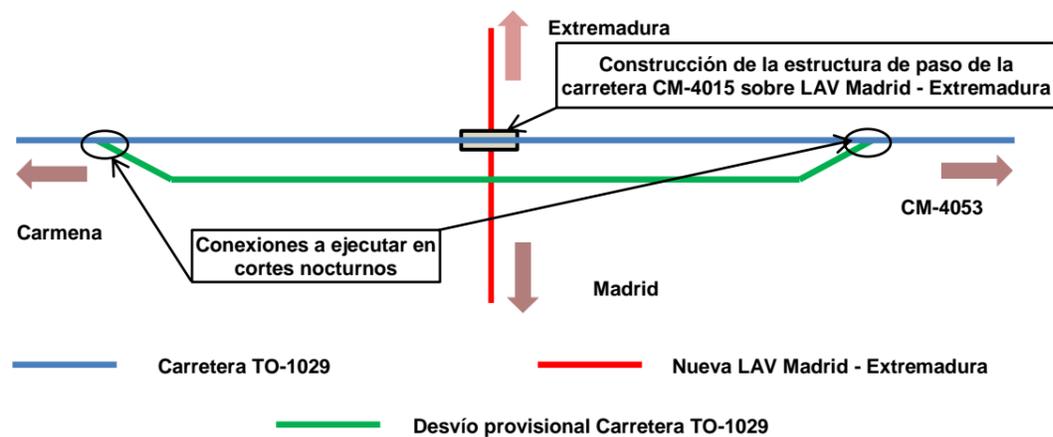


Figura 26.- Situación provisional de la Carretera TO-1029 (P.K. 2314+270).

### 3.2.3.4 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-4053 (P.K. 2315+650).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el

tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

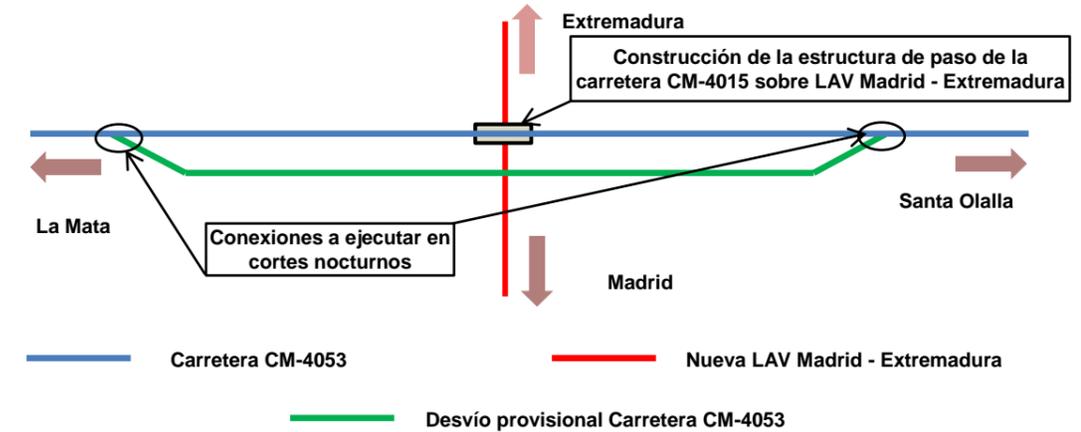


Figura 27.- Situación provisional de la Carretera CM-4053 (P.K. 2315+650).

## 3.3 TRAMO III.- TALAVERA DE LA REINA

### 3.3.1 Alternativa III.1

#### 3.3.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-5100 (P.K. 3108+270).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

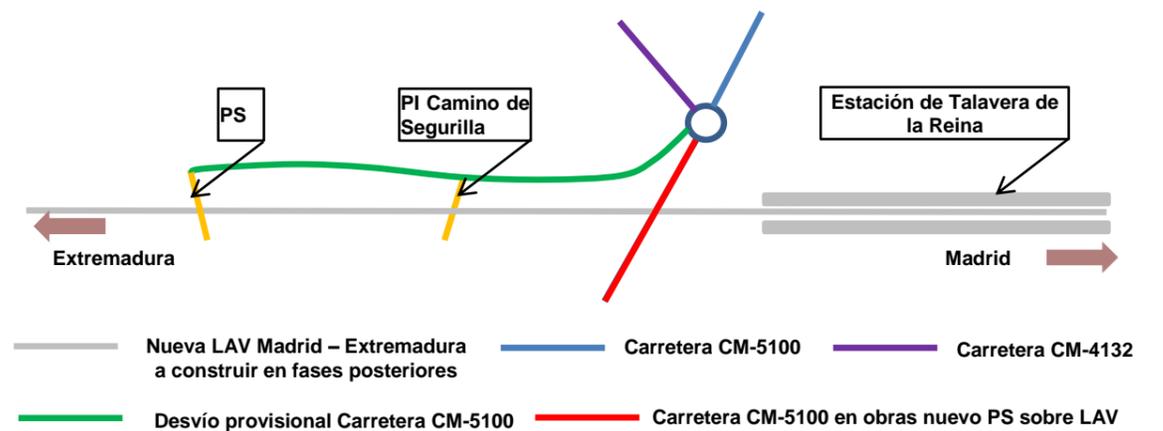


Figura 28.- Situación provisional de la Carretera CM-5100 (P.K. 3108+270).

### 3.3.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera N-502 (P.K. 3110+970).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Debido a que la carretera N-502 en la zona de cruce con la nueva LAV está confinada entre edificaciones no es posible realizar un desvío provisional de la carretera por lo que se propone cortar el tráfico durante la duración de las obras desviando el mismo a través de la Variante Suroeste de la N-502.

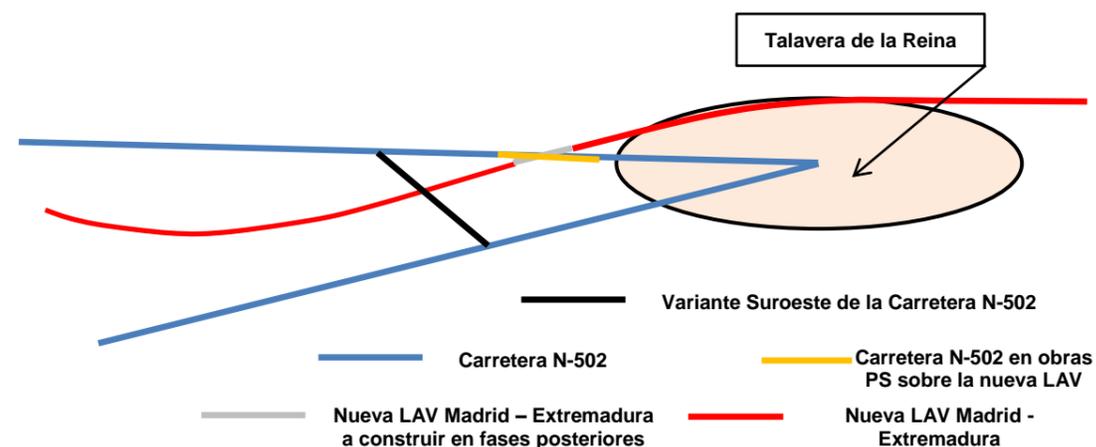


Figura 29.- Desvío de tráfico de la Carretera N-502 a través de la Variante Suroeste de la N-502 (P.K. 3110+970).

### 3.3.2 Alternativa III.2

#### 3.3.2.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera CM-5100 (P.K. 3208+260).

Idem, Alternativa III.1

#### 3.3.2.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera N-502 (P.K. 3111+200).

Idem, Alternativa III.1

## 3.4 TRAMO IV.- TALAVERA DE LA REINA

### 3.4.1 Alternativa IV.2

#### 3.4.1.1 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1294 (P.K. 4208+630).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la carretera sobre la nueva LAV. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

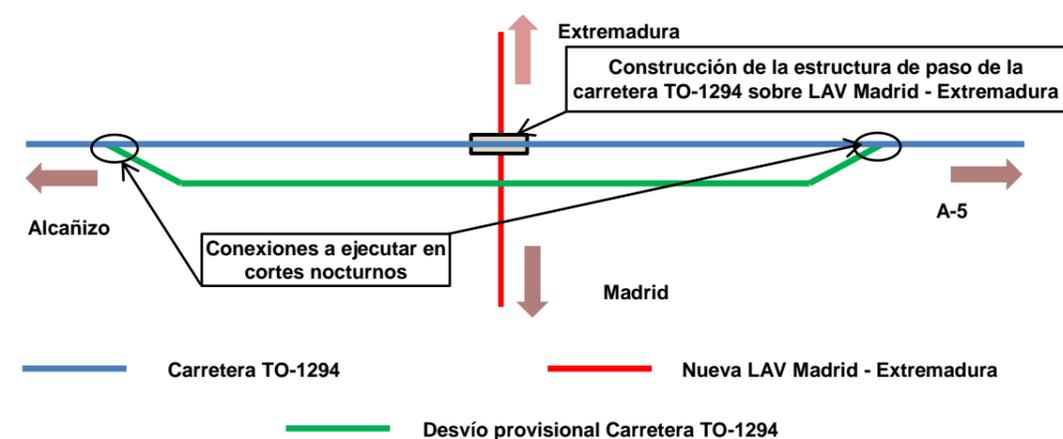


Figura 30.- Situación provisional de la Carretera TO-1294 (P.K. 4208+630).

#### 3.4.1.2 Interferencia de la LAV Madrid – Extremadura con la Carretera TO-1296 (P.K. 4220+150).

Para compatibilizar ambas infraestructuras en la zona de interferencia, es necesario realizar una estructura de cruce de la nueva LAV sobre la mencionada carretera. Para mantener el tráfico rodado de la carretera por lo tanto es necesario un desvío provisional de la misma, hasta una vez finalizadas las obras de la nueva LAV y la estructura de cruce en la zona de interferencia.

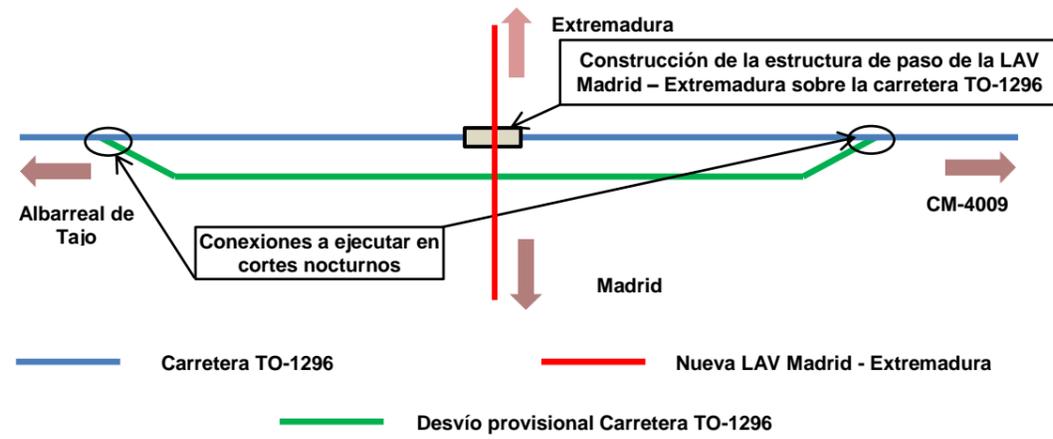


Figura 31.- Situación provisional de la Carretera TO-1296 (P.K. 4220+150).