

LA CIUDAD SE HA EQUIPADO CON TODAS LAS VARIANTES PRECISAS PARA EVITAR EL TRAFICO INNECESARIO Y SUEÑA CON ACCEDER A LA RED FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD

La ciudad tiende puentes en todas las direcciones

La conexión con la red viaria ha experimentado una mejora muy espectacular

La vía de comunicación más importante de la ciudad es la autovía Toledo-Madrid. La conversión en autovía del tramo de la N-401 que une la ciudad con la capital de España, fruto del plan de autovías que se realizó en 1989, supuso una reducción muy importante del tiempo necesario para cubrir los 70 kilómetros que separan ambas ciudades. Esta comunicación rápida ha supuesto para Toledo muchas más ventajas que el ahorro de tiempo, al aumentar el número de turistas de fin de semana, las comunicaciones comerciales o industriales y el traslado de muchas personas que trabajan en la capital de España o viven en alguna de las poblaciones próximas.

Los fondos comunitarios para el desarrollo regional han servido también para convertir en autovía el tramo de la N-400 que une el barrio del polígono con el resto de la ciudad, lo que ha contribuido notablemente a reducir el tradicional «abandono» que había sufrido este barrio respecto al resto de la ciudad. También han sido objeto de mejora otras importantes vías de comunicación de la capital, como la carretera N-403 o carretera de Avila, y la N-401, que une Toledo con Ciudad Real, y enlaza con la comarcal 400, cerca de la urbanización «Las Nieves», sin olvidar las actuaciones realizadas en carreteras comarcales y locales, que han mejorado notablemente la comunicación entre la ciudad y las localidades próximas, como Polán, Guadamur, Argés, o la Puebla de Montalbán.

Las carreteras que atraviesan Toledo y el elevado índice de tráfico de la ciudad han hecho necesario construir una circunvalación que comunique las carreteras de Avila, Madrid y Ciudad Real, sirviendo además para enlazar todos los barrios de la ciudad. El proyecto, valorado en más de 7.000 millones y financiado por las distintas administraciones y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional

(FEDER), se encuentra realizado en su primera fase y rodea la ciudad por su parte noroeste, detrás del barrio de Buenavista, uniendo las carreteras de Avila y Madrid, con un importante nudo de comunicaciones situado en las inmediaciones del hotel Beatriz. Desde este punto también se dispone de un enlace con la carretera de La Puebla de Montalbán y la zona suroeste de la provincia, que discurre próximo a La Peraleda, donde se encuentra el recinto ferial de Toledo y donde en un futuro cercano se alzará el Palacio de Exposiciones y Congresos.

En la actualidad, se trabaja en la segunda fase de la variante, que unirá la autovía de Madrid con la carretera N-401 (Ciudad Real) por la denominada «zona de contacto», entre los barrios de Santa Bárbara y el Polígono, que tendrán acceso a esta autovía, que, según las previsiones, puede estar finalizada en los últimos meses de 1995. Esta parte cerrará la circunvalación de la ciudad, reduciendo así el paso de vehículos por las calles de Toledo y disminuyendo los colapsos circulatorios que se forman en zonas como el Barrio de Santa Bárbara. Precisamente, los vecinos de este barrio se han opuesto al proyecto que implica que la variante transcurra sólo a escasos metros del Polideportivo, lo que para los vecinos supone un riesgo y, además, un problema de ruidos y contaminación.

Al margen de las actuaciones que se han realizado en las vías de comunicación de Toledo con el exterior, también se han realizado obras de infraestructura viaria «interior», como la carretera del valle, que además de permitir un acceso cómodo para los vehículos, dispone de «paseos» para dirigirse a pie a este tradicional paraje de la ciudad, o la circunvalación entre los puentes de Alcántara y San Martín.

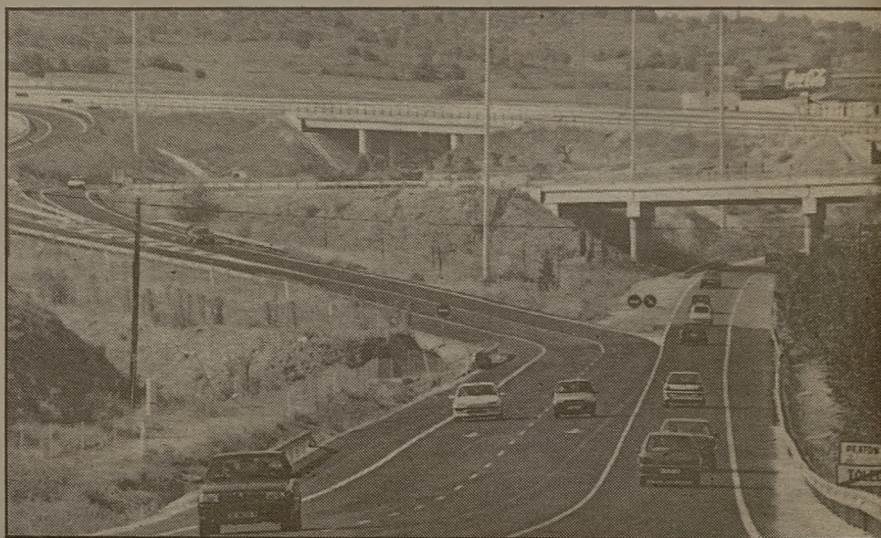
En lo que se refiere a las comunicaciones ferroviarias, los avances en los

últimos años han sido pocos. Las comunicaciones con la capital de España se realizan cada 75 minutos aproximadamente en ambos sentidos, desde las siete de la mañana hasta pasadas las 9 de la noche. En el aspecto ferroviario

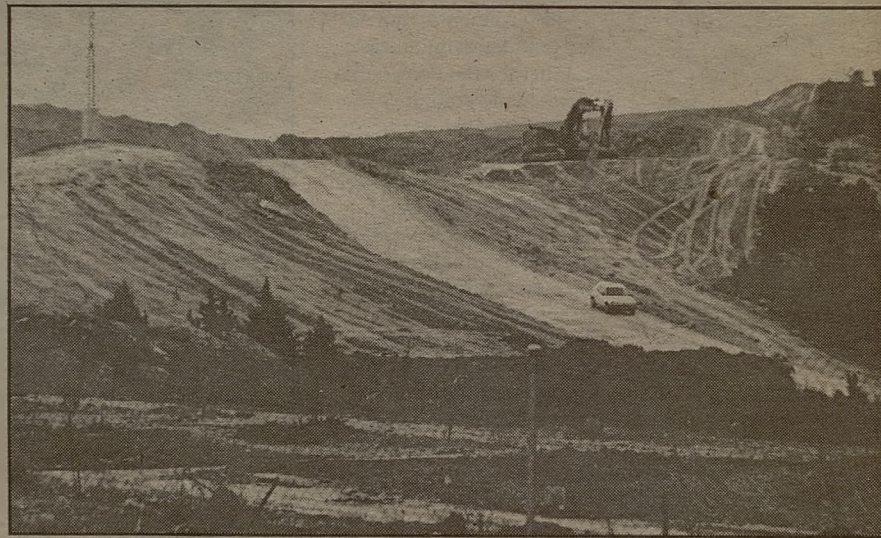
tos, lo que significaría que en pocos minutos se pudiera cubrir este trayecto, en el que ahora se emplea algo más de una hora. Esta importante reducción de tiempo convertiría a Toledo en uno de los destinos de «cercanías» de

caciones de la capital, tanto en transporte de personas como de mercancías.

En cuanto a los servicios de autobuses interurbanos, desde la estación de Toledo, construida en el año 1986, se dispone de enlaces con las principales



La primera fase de la variante (sobre estas líneas) conecta la autovía de Madrid con la carretera de Avila, mientras que la segunda fase (abajo) enlazará estas vías con la que se dirige a Ciudad Real.



también hay que tener en cuenta la progresiva reducción de trenes regionales que se ha venido produciendo a causa de la política de Renfe de eliminar líneas poco rentables, lo que ha dificultado notablemente las comunicaciones, por ejemplo con el resto de capitales de Castilla-La Mancha.

En este terreno, existe un proyecto municipal para la construcción, en colaboración con el Ministerio de Obras Públicas, de un enlace de alta velocidad entre Madrid y Toledo, utilizando lanzaderas AVE o trenes Talgo direc-

Madrid, lo que también llegaría a conferir a la ciudad el carácter de «dormitorio» o área de expansión de Madrid.

Además de este importante proyecto, por la trascendencia que tendría para las comunicaciones de la ciudad, muchos sectores esperan la resolución definitiva que se adopte para la construcción del segundo aeropuerto de Madrid, que, según algunas estimaciones iniciales, podría instalarse en las inmediaciones de Illescas, a unos 40 kilómetros de Toledo, lo que beneficiaría notablemente las comuni-

líneas de transporte por autobús y hacia o desde Madrid cada media hora.

En el ámbito urbano, todos los barrios están intercomunicados y cuando finalicen las obras de la circunvalación esa conexión se podrá realizar exteriormente por autovía, además de disponer de una red de autobuses urbanos que cuenta con una docena de líneas que unen los distintos barrios de la ciudad y en las que se están aplicando programas para optimizar itinerarios, reducir tiempos de viaje y aumentar la frecuencia de vehículos.