ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES, ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y REPORTAJE FOTOGRÁFICO

INDICE

1. ANTECEDENTES TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS 3
2. SITUACIÓN ACTUAL 4
2.1. DESCRIPCIÓN DEL TRAYECTO 4
2.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 7
2.3. INFRAESTRUCTURA 8
2.4. TRÁFICO EXISTENTE 19
2.5. ESTACIONES 22
3. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN FASES ANTERIORES DE ESTE ESTUDIO 24
3.1. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN LA FASE A. ESCALA 1:50.000 24
3.2. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN LA FASE B. ESCALA 1:25.000 25
3.3. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN ESTE ESTUDIO. ESCALA 1:5.000 26
4. REPORTAJE FOTOGRÁFICO 29
4.1. PLANTAS CON PUNTOS DE VISTA DEL REPORTAJE FOTOGRÁFICO 99

1. ANTECEDENTES TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS

El Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Teruel-Zaragoza, se enmarca en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, dentro de las nuevas inversiones en alta velocidad.

El presente Estudio Informativo fue adjudicado con fecha 15/02/2011.

En junio de 2000 se redacta "El estudio de mejora de la relación Sagunto-Teruel-Caminreal-Zaragoza" de la Subdirección General de Planes y Proyectos del Ministerio de Fomento.

En junio de 2002 se redacta "El estudio de mejora de trayecto Sagunto-Teruel-Zaragoza" (Líneas Calatayud-Valencia-Caminreal-Zaragoza) de la Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Direccion General de Infraestructuras y Servicios. RENFE.

A partir de estos estudios se inician unas actuaciones de renovación de vía con mejoras de trazado divididos en 6 tramos y dos grandes variantes, Caminreal – Ferreruela y Villarreal de Huerva – Cariñena. Son los siguientes:

- Los principales antecedentes son los Estudios Informativos del Proyecto Corredor Noreste de Alta Velocidad. Línea Teruel-Zaragoza.
  1. Tramo Caminreal – Ferreruela (Marzo 2003)
  2. Tramo Villarreal de Huerva - Cariñena (Diciembre 2002)

  En planos se ha reflejado el inicio y final de estas actuaciones. Estos Estudios Informativos tenían como objetivo definir las actuaciones necesarias para el acondicionamiento y mejora de los tramos mencionados, para una línea de ancho ibérico y en variante.
- Proyectos Constructivos del Corredor Noreste de Alta Velocidad. Línea Teruel-Zaragoza. Renovación y Rectificaciones.
  1. Tramo Teruel - Cella (Abril 2005)
  2. Tramo Cella – Villafranca del Campo (Abril 2002)
  3. Tramo Villafranca del Campo – Caminreal (Abril 2002)

     Y la liquidación de la Modificación nº 2 del Proyecto Corredor Noreste de Alta Velocidad. Línea A.V. Teruel – Zaragoza. Tramo: Villafranca del Campo – Caminreal (Abril 2007).
  4. Tramo Ferreruela – Villarreal de Huerva (Abril 2002)
  5. Tramo Cariñena – Muel (Abril 2002)
  6. Tramo Muel – Cuarte de Huerva (Abril 2002)

  Estos Proyectos tienen por objeto la mejora de la plataforma de los tramos mencionados, para una línea de ancho ibérico.
- Proyectos Constructivos del Corredor Noreste de Alta Velocidad. Línea Teruel-Zaragoza. Renovación de vía.
  1. Tramo Caminreal – Ferreruela (Diciembre 2002)
  2. Tramo Villarreal de Huerva - Cariñena (Octubre 2005)

A continuación se enumeran proyectos que se han tenido en cuenta en el desarrollo del estudio:

- Estudio Funcional del Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones Cantábrico – Mediterráneo, realizado por GPO en marzo 2007. Incluye un estudio de demanda de viajeros y de mercancías y un estudio de rentabilidad.

  En este estudio se analizan y definen las actuaciones necesarias para configurar el eje de altas prestaciones previsto en el PEIT con propuestas concretas en los diferentes tramos del corredor
- Proyecto Constructivo para la adaptación de la línea Sagunt- Teruel- Zaragoza para la circulación de trenes de mercancías de 750 m de longitud, en las estaciones de Estivella, Teruel, Ferreruela y Cariñena. Noviembre 2017.

  Esta actuación forma parte de la potenciación del transporte ferroviario de mercancías del PITVI para estandarizar las características de los distintos corredores de la red básica de la red transeuropea de mercancías, para que sean aptos para trenes de longitudes de 750 m.
- Proyecto Constructivo de adecuación de vía e infraestructura del tramo Sagunt-Teruel y actuaciones singulares en el tramo Teruel – Zaragoza para el fomento de tráfico de mercancías. Junio 2018.

  Este proyecto subsana las singularidades que puedan afectar a la seguridad de las instalaciones ferroviarias con una serie de actuaciones: renovación de traviesas y carril en algunas zonas, desguarnecido balasto, reparación drenaje, trincheras, terraplenes…

De electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones se han considerado los siguientes proyectos:

- Proyecto Constructivo del Corredor Noreste de Alta Velocidad. Línea Teruel-Zaragoza. Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones.

  Fase I. Bifurcación Teruel – Villarreal de Huerva y Caminreal – Santa Eulalia (Junio 2005)

  Fase II. Villanueva de Huerva – Caminreal y Santa Eulalia - Teruel (Diciembre 2005)
- Proyecto Básico de Licitación: Corredor Cantábrico - Mediterráneo. Línea de Alta Velocidad Teruel – Zaragoza. Electrificación" (Septiembre 2010).
- Electrificación de la línea Zaragoza-Teruel – Sagunto. Tramo: Zaragoza-Teruel. Línea aérea de contacto, realizado por SENER en octubre de 2019.
- Proyecto Constructivo de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de transformación y línea aérea de alta tensión para el tramo Zaragoza- Teruel del corredor Cantábrico-Mediterráneo. Áreas de Cariñena y Villafranca. Ardanuy, febrero 2019.
- Proyecto constructivo para la ejecución de la adaptación de instalaciones de seguridad y co-

municaciones en las estaciones de Cariñena y Ferreruela para la circulación de trenes de mercancías de 750m. Línea Sagunto – Bifurcación Teruel. Junio 2020.

Otros proyectos del ámbito de actuación son:

- Proyecto Constructivo para la supresión del paso a nivel del P.K. 131/997 de la línea Teruel – Sagunto. Término Municipal de Teruel (TE-7) (Julio 2009).
- Estudio de mejora de la capacidad de la línea Zaragoza Plaza – Puerto de Valencia por Teruel.
- Estudio Informativo Ronda Sur Ferroviaria de Zaragoza (Octubre 2010).
- Proyecto Modificado Apartadero y Ramal Ferroviario de la Plataforma Logístico – Industrial de Teruel (PLATEA) al a estación de Cella (Mayo 2010).
- Estudio Informativo del Corredor Ferroviario de altas prestaciones Cantábrico – Mediterráneo. Tramo: Teruel – Sagunto (Julio 2011).
- Estudio de alternativas del Proyecto Básico del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo: Plasencia de Jalón (Zaragoza)-Tudela (Navarra). Realizado por Getinsa en Julio de 2013.

Otros documentos consultados han sido:

- Pliego de bases para servicios para la redacción de los proyectos de ampliación de gálibo en túnele y pasos superiores de la línea 610 Zaragoza- Teruel – Sagunto. Marzo 2019, adjudicado en junio de 2020.
- Bloqueos de Sagunt a Bifurcación Teruel. Octubre 2012.
- Plan Director de la línea Sagunt – Teruel – Zaragoza. Marzo 2018.
- Bloqueos y CTC de los trayectos: Ariza- La Cartuja, Zaragoza CIM – La Cartuja, Zaragoza Plaza y bifurcación Bif. Teruel Caminreal. Adif Diciembre 2017
- Bloqueos de Sagunt a Caminreal. Fuentes Claras. Adif Mayo 2018.
- Cuadro de cargas máximas. Marzo 2000

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. DESCRIPCIÓN DEL TRAYECTO

La línea 02-610 Bifurcación Teruel-Teruel - Sagunt está formada por una vía única de ancho ibérico, que se renovó en el año 2007 con carril del tipo UIC 60 y balasto silíceos incluso en las vías de apartado de las estaciones. También se dispusieron desvíos tipo C con paso por vía desviada de 50 km/h y longitud de vía de 700 m en algunas estaciones. El objetivo de esta renovación fue la adecuación de la línea a una velocidad de 200 km/h salvo en los tramos Caminreal-Ferreruela y Villarreal de Huerva-Cariñena cuyo trazado no lo permitía y en los cuales sólo se renovó la vía.

La línea no se encuentra electrificada actualmente aunque está prevista la misma con un sistema 2 x 25 kV con retorno por carril y cable de retorno. Las catenarias de tipo elástico son a cielo abierto y rígidas en los túneles.

Las estaciones de la línea tienen enclavamientos electrónicos y disponen de las señales de balizas ASFA.

El bloqueo existente es de tipo BLAU (Bloqueo de Liberación Automática de Vía Única) de Teruel a Cuarte de Huerva y de Cuarte de Huerva a Bifurcación Teruel es BAU (Bloqueo automático de Vía Única).

En los últimos años se han llevado a cabo también mejoras en los sistemas de comunicaciones, con la implantación del sistema tren-tierra que permite la comunicación vía radio entre el Control de Tráfico Centralizado (CTC) y los maquinistas de los trenes. Consta de un control central en el Puesto de Mando o centro de regulación, unos puestos fijos situados a lo largo de la línea ferroviaria y unos puestos móviles en los trenes

La línea no se encuentra operativa durante el periodo nocturno ya que las estaciones con personal permanecen cerradas durante 8 horas (22,30 a 6,30 h) y no son aptas para la circulación.

En el tramo objeto del Estudio, la línea del ferrocarril actual discurre por los siguientes términos municipales: Teruel, Cella, Villarquemado, Santa Eulalia, Alba, Villafranca de Campo, Monreal del Campo, Caminreal, Fuentes Claras, Calamocha, Ferreruela de Huerva, Cucalón, Villahermosa del Campo, Badules, Villadoz, Villarreal de Huerva, Mainar, Encinacorba, Cariñena, Longares, Muel, Mozota, Botorrita, María de Huerva y Zaragoza.

Actualmente la línea está kilometrada en dos tramos diferentes:

- Tramo Caminreal – Teruel, entre los PPKK 68/300 - 132/200, con sentido creciente de pks hacia Teruel.
- Tramo Bifurcación Teruel - Caminreal entre los PPKK 113/353 - 0/770, con sentido creciente de pks hacia Zaragoza.

Para facilitar la descripción del trazado de la línea existente se ha definido un solo eje con origen en Teruel y final en la Ronda sur ferroviaria de Zaragoza. Al final del anejo, en el apartado 4.2, se

incluyen unas plantas con los puntos de vista de las fotos del apartado 4 en el que viene reflejado dicho eje.

El tramo de la línea Teruel-Zaragoza tiene su origen en la salida de la estación de Teruel.

A la salida de esta estación, hay una curva en dirección oeste y nada más cruzar bajo el Puente Nuevo sobre el río Turia (p.k. 1+000), se situa paralela a la Avenida de Zaragoza y al río Turia.

Mediante curvas a derecha e izquierda deja la población de Teruel y siempre en dirección noroeste pasa junto a las poblaciones de Concud (p.k. 6+000) y de Caudé (p.k. 11+500) girando hacia el norte y alcanzando la estación de Cella (p.k. 17+500).

Desde la estación de Cella el trazado prosigue mediante largas rectas, manteniendo la dirección norte, pasa cerca de Villarquemado (p.k. 25+000), cruza el río Jiloca (p.k 28+400), Santa Eulalia (estación en el p.k. 32+200), Alba (p.k. 38+000), Villafranca del Campo (estación en el p.k. 45+300) y Monreal del Campo (estación en el p.k. 55+700).

A continuación, la línea presenta un trazado en S con curvas a derecha e izquierda y vuelve a tomar dirección norte una vez sobrepasada la estación de Torrijo del Campo (p.k. 61+520) hasta llegar a la estación de Caminreal/ Fuentes Claras (p.k. 63+850). Posteriormente cruza nuevamente el río Jiloca (p.k. 67+100).

Desde la estación de Caminreal, la línea gira en dirección noreste y tras cruzar la carretera N- 234 (p.k. 71+025) llega a la estación de Calamocha-Nueva (p.k. 71+135) discurriendo en paralelo a la autovía A-23 hasta cruzarla en el p.k. 75+120 y cambiar a dirección noroeste mediante una curva próxima a Navarrete del Río. Al final de la misma se sitúa la estación de esta última población (p.k. 76+500).

A continuación, la línea del ferrocarril actual presenta un trazado sinuoso que se sitúa nuevamente paralelo a la autovía A-23 después de cruzarla otra vez en el p.k. 78+350. En el p.k. 79+360 se sitúa la estación de Lechago.

Siguiendo en dirección norte, el ferrocarril vuelve a cruzar la autovía A- 23 en el p.k. 83+800 y manteniendo un trazado con curvas a derecha e izquierda se llega a la estación de Cuencabuena (p.k. 85+850) y posteriormente a la de Ferreruela de Huerva (p.k. 92+815).

A partir del p.k. 95+030 toma dirección norte cruzando el río Huerva en el p.k. 96+685 y llega a la estación de Villahermosa de Campo (p.k. 98+275). Desde este punto gira en dirección noroeste hasta la estación de Badules (p.k. 101+864) y de Villadoz (p.k. 105+560).

Desde Villadoz el trazado vuelve a girar hacia el norte cruzando la autovía A-23 (p.k. 107+660) y el río Huerva (p.k. 108+020) antes de llegar a la estación de Villarreal de Huerva (p.k. 108+455).

La línea de ferrocarril gira hacia el este y cruza la carretera N-330 en el p.k. 109+780 colocándose sensiblemente paralela a la misma hasta el p.k. 115+000 después de haber girado hacia el norte en el p.k. 113+200. Desde el p.k. 117+000 el trazado hasta cruzar el río Frasno (p.k. 121+775) lleva dirección oeste. En este tramo se salvan las sierras de los Bodegones y de la Dehesilla y el Monte de las Lastas.

Mediante un nuevo cambio de dirección, en este caso en dirección este, se llega a la estación de Encinacorba (p.k. 123+300) girando hacia el norte hasta el p.k 124+300 y luego hacia el este hasta el p.k. 126+000. Desde este punto el trazado gira hacia el sur manteniendo esta dirección aproximadamente unos 2,5 km volviendo a girar en dirección norte.

A partir del p.k. 133+000 se gira hacia el oeste dejando la población de Cariñena a la derecha del trazado con la estación en el p.k. 134+250, comenzando a girar en dirección este hasta cruzar la carretera N-330 (p.k. 137+210) y tras tomar dirección noroeste cruzar nuevamente la autovía A-23 (p.k. 139+130), discurriendo en paralelo a la N-330 hasta el p.k. 141+500.

Desde este último punto, hasta el p.k. 146+000 en el que se vuelve a tomar dirección noreste, se salva la población de Longares, a la izquierda del trazado, con una estación en el p.k. 145+100. El trazado continúa en dirección noreste situándose en paralelo a la carretera N- 330 y la autovía A-23, a la derecha de las mismas, hasta llegar a Muel, población en la que la línea de ferrocarril cruza la carretera A-1101 (p.k. 154+680) y llega a la estación de Arañales de Muel (p.k. 154+730).

El trazado actual se mantiene en dirección noreste y deja las poblaciones de Mozota (p.k. 157+000) y Botorrita (p.k. 161+450) a su derecha. A la entrada de María de Huerva cruza la carretera N-330 en el p.k. 165+370 y llega a la estación de esta población situada en el p.k. 165+850.

Siguiendo en dirección noreste cruza la autovía A-23 en el p.k. 168+745, a la altura del enlace de acceso a Cadrete, manteniéndose paralela a la misma hasta la estación de Cuarte de Huerva, que se ubica entre los p.k. 172+735 A 173+624 cruzando bajo la Ronda sur ferroviaria de Zaragoza en el p.k. 175+815 hasta conectar con la misma en el p.k. 176+786, 671.

Las características geométricas que presenta la línea actual en el tramo objeto del Estudio son las siguientes:

- Tramo Estación de Teruel, entre los p.k. 0+000,000 al p.k. 1+460,159.
- Teruel (p.k. 1+000) y Cella (p.k. 18+475). En los primeros 4 km, a la salida de la estación de Teruel, el radio mínimo es de 450 m y el máximo de 2.050 m. En el resto del tramo el radio máximo es de 2.600 m (puntualmente existe un radio de 10.000 m de longitud) y el radio mínimo es de 2.400 m. Las pendientes están comprendidas entre 0,60 ‰ y 12,60 ‰.
- De Cella (p.k. 18+475) a Villafranca del Campo (p.k. 45+295), el radio máximo es de 16.000 m, aunque puntualmente hay un radio de 25.000 y otro de 50.000 m de longitud, y el radio mínimo de 4.000 m. Las pendientes van de 0,18 ‰. a 7,15 ‰.
- Desde Villafranca del Campo (p.k. 45+295) a Caminreal (p.k. 63+840), el radio máximo es de 10.750 m y el radio mínimo de 2.400 m. Las pendientes van de cero a 12,50 ‰.
- Entre Caminreal (p.k. 63+840) y Ferreruela (p.k. 92+811), el radio máximo es de 690 m (al inicio del tramo hay cinco radios superiores, de los cuales el mayor tiene 2.450 m y puntualmente, uno de 50.000 m de longitud) y el radio mínimo de 300 m. Las pendientes van de cero a 17,42 ‰.
- De Ferruela (p.k. 92+811) a Villarreal de Huerva (p.k. 108+453), el radio máximo es de 5.600

m (puntualmente hay un radio de 14.945 m) y el radio mínimo de 498 m. Las pendientes están comprendidas entre 0,34 ‰ y 16,60 ‰.

- Desde Villarreal de Huerva (p.k. 108+453) a Cariñena (p.k. 134+240), el radio máximo es de 1.515 m (excepcionalmente existe un radio de 7.000 m de longitud), el radio mínimo de 305 m y la mayoría de las alineaciones circulares en éste tramo presentan un radio inferior a 1.000 m). Las pendientes van de 0,15 ‰ a 18,2 ‰.
- Entre Cariñena (p.k. 134+240) y Muel (p.k.154+730), el radio máximo es de 4.000 m (hay dos alineaciones con radio de 10.000 m de longitud) y el radio mínimo de 502 m. Las pendientes están comprendidas entre cero y 17,20 ‰.
- De Muel (p.k. 154+730) a Cuarte de Huerva (p.k. 174+195), el radio máximo es de 3.630 m (puntualmente existe un radio de 5.860 m al final del tramo) y el radio mínimo de 780 m. Las pendientes van de cero a 18,00 ‰.
- Desde Cuarte de Huerva (p.k. 174+195) a la conexión con la Ronda Sur de Zaragoza (p.k. 176+786,671) el radio máximo es de 1.200 m y el radio mínimo de 600 m. Las pendientes están comprendidas entre 0,30 ‰ y 16,00 ‰.

TRAMO	PK INICIO	PK FINAL	LONTITUD	RADIO m		PENDIENTE ‰		V (km/h) PLANTA		V (km/h) ALZADO	
				MAX.	MIN	MAX.	MIN	MAX.	MIN	MAX.	MIN
Tramo: Teruel - Cella	1+000	18+475	17+475	2.600	450	0,60	12,60	220	80	350	200
Tramo: Cella – Villafranca del Campo	18+475	45+295	26+820	16.000	4.000	0,18	7,15	350	265	350	250
Tramo: Villafranca del Campo – Caminreal	45+295	63+840	18+545	10.750	2.400	0,00	12,50	350	210	350	220
Tramo: Caminreal - Ferreruela	63+840	92+811	28+971	2.450	300	0,00	17,42	210	50	350	140
Tramo: Ferreruela – Villarreal de Huerva	92+811	108+453	15+642	5.600	498	0,34	16,60	305	80	350	140
Tramo: Villarreal de Huerva - Cariñena	108+453	134+240	25+787	1.515	305	0,15	18,20	175	50	170	140
Tramo: Cariñena – Muel	134+240	154+730	20+490	4.000	502	0,00	17,20	265	80	350	140
Tramo: Muel – Cuarte de Huerva	154+730	174+195	19+465	3.630	780	0,00	18,00	250	105	350	170
Tramo: Cuarte - Ronda Sur	174+195	176+786,671	2+591,671	1.200	600	0,30	16,00	155	90	170	140

2.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

A continuación se incluye un cuadro con los términos municipales por los que pasa la línea de ferrocarril actual, así como el planeamiento urbanístico municipal vigente.

MUNICIPIO	PROVINCIA	POBLACIÓN (hab) INE 2020	FIGURA DE PLANEAMIENTO	PUBLICACIÓN DEL ACUERDO DE APROB. DEFINITIVA	PUBLICACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS
TERUEL	TERUEL	35.890	PGOU	11/02/1985	-
CELLA	TERUEL	2.574	PGOU	04/02/2013	06/03/2013
VILLARQUEMADO	TERUEL	863	PDSU Adaptación al PGOU	24/09/198213/03/2012	-
SANTA EULALIA DEL CAMPO	TERUEL	1.061	PDSU Adaptación al PGOU	08/02/1985 18/12/2006	18/12/2006
ALBA DEL CAMPO	TERUEL	170	PDSU	19/07/1982	-
VILLAFRANCA DEL CAMPO	TERUEL	298	PGOU	29/04/2005	-
MONREAL DEL CAMPO	TERUEL	2.434	PGOU	17/08/2007	17/08/2007
TORRIJO DEL CAMPO	TERUEL	455	PDSU	30/11/1983	-
CAMINREAL	TERUEL	620	PGOU	11/07/2012	11/07/2012
FUENTES CLARAS	TERUEL	461	PGOU	15/04/2020	31/07/2020
EL POYO DEL CID (CALAMOCHA)	TERUEL	214	PGOU	04/04/2003	24/11/2003
CALAMOCHA	TERUEL	4.339			
NAVARRETE DEL RÍO (CALAMOCHA)	TERUEL	111			
LECHAGO (CALAMOCHA)	TERUEL	45			
FERRERUELA DE HUERVA	TERUEL	56	SIN PLANEAMIENTO	S/P	-
CUCALÓN	TERUEL	78	SIN PLANEAMIENTO	S/P	-
VILLAHERMOSA DEL CAMPO	TERUEL	89	DELIMITACIÓN DEL SUELO	22/01/2020	22/03/2020
BADULES	ZARAGOZA	85	PGOU	21/03/2011	14/04/2011
VILLADOZ	ZARAGOZA	92	SIN PLANEAMIENTO	S/P	-
VILLAREAL DE HUERVA	ZARAGOZA	277	NNSS	05/07/1996	-
MAINAR	ZARAGOZA	155	SIN PLANEAMIENTO	S/P	-
PANIZA	ZARAGOZA	609	PGOU	04/05/2001	(TEXTO REFUNDIDO 12/08/2010)
ENCINACORBA	ZARAGOZA	178	SIN PLANEAMIENTO	S/P	-
CARIÑENA	ZARAGOZA	3.302	PGOU (Aprob. Prov.) Aprob. Def. parcial	31/03/2018 17/12/2019	-
LONGARES	ZARAGOZA	811	PGOU	09/08/2006	(TEXTO REFUNDIDO 03/08/2010)
MUEL	ZARAGOZA	1.378	PGOU	02/11/2001	27/11/2001
LA MUELA	ZARAGOZA	5.784	PGOU	(TEXTO REFUNDIDO 05/09/2008)	15/12/2004
MOZOTA	ZARAGOZA	122	PDSU	30/09/2014	-
BOTORRITA	ZARAGOZA	488	PROCEDIMIENTO DE HOMOLOGACIÓN AL PGOU	02/12/2002 Se suspende la aprobación definitiva 02/06/2014	11/12/2002
MARÍA DE HUERVA	ZARAGOZA	5.812	PGOU	08/02/2011	22/03/2010
ZARAGOZA	ZARAGOZA	679.997	PGOU	30/06/2008	-

2.3. INFRAESTRUCTURA

A continuación se incluyen cuadros con los túneles, puentes y viaductos, pasos superiores, pasos inferiores y obras de drenaje existentes en la vía actual.

TÚNELES					
TRAMO	**P.K.**	**LONGITUD (m)**	**PK $_{inicial}$**	**PK $_{final}$**	**OBSERVACIONES**
CAMINREAL-FERRERUELA	74+292,500	821,000	73+882,000	74+703,000	Túnel 1. Sección: 4,82 x 5,39 (r=2,52)
VILLARREAL DE HUERVA-CARIÑENA	112+369,000	96,000	112+321,000	112+417,000	Túnel 2. Sección: 4,79 x 5,36 (r=2,51)
	116+502,500	865,000	116+070,000	116+935,000	Túnel 3. Sección: 4,77 x 5,38 (r=2,54)
	117+680,000	160,000	117+600,000	117+760,000	Túnel 4. Sección: 4,76 x 5,48 (r=2,50)
	118+322,500	59,000	118+293,000	118+352,000	Túnel 5. Sección: 4,78 x 5,31 (r=2,52)
	119+462,000	170,000	119+377,000	119+547,000	Túnel 6. Sección: 4,77 x 5,24 (r=2,53)
	119+914,000	104,000	119+862,000	119+966,000	Túnel 7. Sección: 4,77 x 5,22 (r=2,53)
	122+312,500	75,000	122+275,000	122+350,000	Túnel 8. Sección: 4,77 x 5,22 (r=2,53)
	124+121,000	328,000	123+957,000	124+285,000	Túnel 9. Sección: 4,74 x 5,31 (r=2,51)
	126+498,500	173,000	126+412,000	126+585,000	Túnel 10. Sección: 4,76 x 5,27 (r=2,55)

PUENTES Y VIADUCTOS				
TRAMO	P.K.	LONGITUD (m)	VANOS	OBSERVACIONES
TERUEL-CELLA	1+616,000	15,000	1	Pérgola sobre carretera N-234
	2+529,000	20,000	1	Río Alfambra
	5+909,000	52,000	3 (18,30+15,15+18,30)	Carretera N-234 a Concud
	8+502,000	30,000	1	Arroyo de Concud
	8+821,000	30,000	1	Arroyo
	10+588,000	30,000	1	Arroyo de Concud
	11+283,000	30,000	1	Arroyo de Concud
CELLA-VILLAFRANCA DEL CAMPO	28+445,000	68,000	3 (22,00+22,55+22,00)	Río Jiloca
CAMINREAL-FERRERUELA	67+115,000	46,000	2 (10,00+10,00)	Río Jiloca. Arcos
	71+046,000	40,000	1 (14,30)	Carretera N-234. Arco
	75+828,000	28,000	1 (25,17)	Río Pancrudo. Metálico
	77+092,000	14,000	2 (4,00+4,00)	Arroyo de Ramblar. Arcos
	79+745,000	14,000	1 (10,00)	Rambla de Valverde. Camino de Cutanda. Arco
	80+666,000	95,000	4 (15,00+15,00+15,00+15,00)	Rambla de Cuencabuena. Arcos
FERRERUELA-VILLARREAL DE HUERVA	96+700,000	30,000	1 (23,00)	Río Huerva
	101+515,000	70,000	1	Río Lanzuela. Arcos
	108+004,000	70,000	3 (21,50+26,90+21,50)	Río Huerva
VILLARREAL DE HUERVA-CARIÑENA	109+685,000	12,000	1 (8,85)	Río Mainar. Arco
	109+775,000	15,000	¿50?	Pérgola sobre carretera N-330. Sin datos
	112+575,000	88,000	6 (11,15+4x12,30+11,15)	Arroyo Valdefrasno o Barranco de la Atalaya. Arcos
	122+176,000	77,000	6 (6 x 10,00)	El Colmenar
	137+165,000	54,000		Rambla de Cariñena. Sin datos
	137+227,000	50,000		Antigua Ctra. N-330. Sin datos

PUENTES Y VIADUCTOS				
TRAMO	P.K.	LONGITUD (m)	VANOS	OBSERVACIONES
	137+267,000	20,000		Ctra. N-330. Sin datos
	137+851,000	28,000		Arroyo de Valdemorado. Sin datos

PASOS INFERIORES				
TRAMO	**P.K.**	**LONGITUD (m)**	**TIPOLOGÍA**	**OBSERVACIONES**
TERUEL-CELLA	2+072,000	9	2 Marcos (5,00 x 3,00)	Camino
	2+473,000	14,52	2 Marcos (7,00 x 5,00)	Camino
	2+859,000	10,56	Marco (7,00 x 5,00)	Camino
	3+898,000	9,1	Marco (4,00 x 4,00)	Camino
	8+124,000	13,2	Marco (7,00 x 5,00)	Camino
	10+107,000	12	Marco (5,00 x 3,00)	Camino
	18+015,000	35,15	Marco (3,00 x 3,00)	Peatonal bajo la estación de Cella
CELLA-VILLAFRANCA DEL CAMPO	31+924,000	8,46	Marco (8,00 x 3,05)	Carretera TE-V-9026
	32+390,000	16	Marco (4,00 x 2,90)	Peatonal bajo la estación de Santa Eulalia del Campo
VILLAFRANCA DEL CAMPO-CAMINREAL	46+442,000	9,74	Marco (8,00 x 5,00)	Camino
	54+770,000	14	Marco (3,00 x 3,45)	Camino y OD. No se modificó en 2007
	55+510,000	15,63	Marco (8,00 x 6,00)	Camino
	55+546,000	20,9	Bóveda (4,00 x 4,20)	Camino. Recrecido el existente en 2007
	56+260,000	14,5	Marco (2,50 x 2,75)	Peatonal bajo la estación de Monreal del Campo
	57+055,000	16,3	Bóveda (3,80 x 3,80)	Camino. Recrecido el existente en 2007
	59+393,000	11,28	Marco (8,00 x 6,00)	Camino
	61+725,000	17,99	Marco (2,50 x 2,75)	Peatonal bajo el apeadero de Torrijo del Campo
	64+421,000	57,48	Marco (2,50 x 2,75)	Peatonal bajo la estación de Caminreal
CAMINREAL-FERRERUELA	66+938,000	25	Marco (4,25 x 3,25)	Camino
	76+697,000	16	Marco (4,00 x 2,90)	Peatonal bajo el apeadero de Navarrete del Río
FERRERUELA-VILLARREAL DE HUERVA	95+550,000	5,9	Marco (4,30 x 4,77)	Camino
	96+240,000	21,77	Marco (4,00 x 4,00)	Camino
	0+541,000	13,76	Marco (3,95 x 3,65)	Camino
	104+299,000	11,03	Marco (3,80 x 3,02)	Carretera A-1506
	108+374,000	12,49	Marco (3,20 x 2,40)	Camino
	109+131,000	23,4	Marco (4,00 x 2,90)	Peatonal bajo la estación de Villarreal de Huerva
VILLARREAL DE HUERVA-CARIÑENA	127+144,000	¿16,00?	Marco ¿(6,00 x 5,30)?	Camino. Sin datos
	129+226,000	¿16,00?	Marco ¿(6,00 x 5,30)?	Carretera de Cariñena a Encinacorba. Sin datos
	13+454,000	7,21	Marco (3,00 x 3,00)	Peatonal bajo la estación de Cariñena
	135+843,000	¿6,00?	Marco ¿(6,00 x 5,30)?	Carretera A-220. Sin datos
	136+974,000	¿16,00?	Marco ¿(6,00 x 5,30)?	Camino. Sin datos

PASOS INFERIORES				
TRAMO	**P.K.**	**LONGITUD (m)**	**TIPOLOGÍA**	**OBSERVACIONES**
CARIÑENA-MUEL	139+820,000	17,5	Marco (5,00 x 3,30)	Cordel de Almonte
	143+647,000	9,9	Marco (8,00 x 5,60)	Camino del Cabezo
	144+088,000	14,9	Marco (8,00 x 5,60)	Camino y arroyo de los Arbellones
	144+340,000	13,8	Marco (8,00 x 5,60)	Vereda de la Paridera
	149+840,000	13,6	Marco (8,00 x 5,65)	Camino del Pinar
	152+248,000	10,7	Marco (6,00 x 4,10)	Camino del Cochón Palace
	154+680,000	8,4	Pantallas (12,022 x 5,30)	Carretera A-1101
	155+198,000	15,2	Marco (5,00 x 3,10)	Camino de la Balsa
	156+950,000	8,4	Pórtico (19,74 x 5,30)	Carretera de Mozota
	157+514,000	10,2	Marco (8,00 x 5,65)	Camino de Cabañera
MUEL-ZARAGOZA (CUARTE DE HUERVA)	160+530,000	10,78	Marco (8,00 x 4,00)	Camino
	162+950,000	8,98	Marco (8,00 x 4,65)	Camino
	164+405,000	8,4	Marco (8,00 x 5,05)	Camino
	16+570,000	20,12	Marco (8,00 x 2,75)	Calle bajo vias de la estación de María de Huerva y ramal a Repsol
	167+960,000	13,49	Marco (8,00 x 5,90)	Camino a Paridera de Barruezo
	168+874,000	14,43	Marco (8,00 x 6,00)	Camino
	170+504,000	17,79	Marco (8,00 x 6,25)	Camino a Palomar
	171+435,000	9,09	Marco (8,00 x 4,70)	Camino
	173+295,000	4,07	Marco (4,00 x 3,15)	Peatonal bajo la estación de Cuarte de Huerva

PASOS SUPERIORES

TRAMO	P.K.	LONGITUD (m)	VANOS	OBSERVACIONES
TERUEL-CELLA	0+380 (kilometración del Tramo estación de Teruel)	28,65	1 (20,15)	Caretera Cubla. La estructura no tiene gálibo. Necesita reposición
TERUEL-CELLA	3+838,000	45	3 (¿?+14,62+¿?)	Carretera TE-V-1001. No se modificó en 2007. Gálibos 14,62 x 6,24. Eje desplazado hacia pila derecha. Desdoblamiento posible por la izquierda (9,12+5,50)
	4+546,000	26	1 (11,96)	Carretera N-234 a Concud. No se modificó en 2007. Gálibos 11,96 x 5,80. Eje desplazado hacia estribo izquierdo. No es posible el desdoblamiento (3,34+8,62)
	11+377,000	50	3 (¿?+11,77+¿?)	Carretera N-234 a Caudé. No se modificó en 2007. Gálibos 11,77 x 6,37. Eje desplazado hacia estribo izquierdo. No es posible el desdoblamiento (4,58+7,19)
	12+768,000	16	1 (14,00)	Camino. Gálibos 14,00 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (9,15+4,85)
	13+776,000	110	1 (9,96)	Pérgola sobre N-234. No se modificó en 2007. Gálibos 9,96 x 6,41. Eje centrado. No es posible el desdoblamiento (4,98+4,98)
	17+415,000	16	1 (14,00)	Carretera N-234 a Cella. Gálibos 14,00 x 7,19. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (9,02+4,98)
	18+226,000	60	3 (15,00+30,00+15,00)	Carretera a Cella, sobre la estación de Cella. Gálibos 28,80 x 6,82 min (en el plano de secciones tipo figura 7,04). Vano central preparado para 5 vías, incluyendo la de Intemasa
CELLA-VILLAFRANCA DEL CAMPO	20+023,000	17,31	1 (14,33)	Camino del Garcés. Gálibos 14,33 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,48)
	22+700,000	17,75	1 (14,77)	Camino. Gálibos 14,77 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,92)
	24+033,000	23,07	1 (20,09)	Camino de Carranconcedo. Gálibos 20,09 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+15,24)
	25+152,000	17,75	1 (14,77)	Carretera a Villarquemado (Camino de San Martín). Gálibos 14,77 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,92)
	27+074,000	17,59	1 (14,61)	Camino del Paso de la Vega. Gálibos 14,61 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,76)
	30+205,000	17,66	1 (14,68)	Camino del Cabezuela. Gálibos 14,68 x 7,12. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,83)
	31+480,000	26,6		Carretera A-1511. No se modificó en 2007. Sin datos
	34+017,000	16,98	1 (14,00)	Camino de la Rambla. Gálibos 14,00 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,15)
	35+155,000	19,61	1 (16,63)	Camino. Gálibos 16,63 x 7,02. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+11,78)
	36+610,000	19,43	1 (16,45)	Carretera a Alba. Gálibos 16,45 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+11,60)
	38+885,000	18,86	1 (15,88)	Camino del Cañizar. Gálibos 15,88 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+11,03)
	41+225,000	19,58	1 (16,60)	Camino de la Fonseca. Gálibos 16,60 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+11,75)
	45+130,000	17	1 (14,00)	Carretera Villafranca del Campo a Villar del Saiz. Gálibos 14,00 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,15)
VILLAFRANCA DEL CAMPO-CAMINREAL	47+380,000	50,8	3 (13,05+24,70+13,05)	Camino. Gálibos 23,80 x 7,20. Eje desplazado hacia pila izquierda, preparado para desdoblamiento (4,95+18,85)
	48+660,000	55,43	4 (13,05+16,83+12,50+13,05)	Camino. Gálibos 15,91 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (10,96+4,95)
	49+600,000	51,49	3 (13,94+22,50+15,05)	Camino. Gálibos 21,60 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (13,90+7,70)
	52+025,000	48,22	3 (13,05+22,12+13,05)	Camino. Gálibos 21,22 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdobla-

PASOS SUPERIORES

TRAMO	P.K.	LONGITUD (m)	VANOS	OBSERVACIONES
				miento (16,27+4,95)
	53+930,000	50,6	3 (13,05+22,50+15,05)	Camino. Gálibos 21,60 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (13,88+7,72)
	56+780,000	46,5		No se modificó en 2007. Sin datos
	57+340,000	40	2 (24,40+14,40)	Camino. Gálibos 22,90 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (17,95+4,95)
	60+460,000	41,2	3 (13,05+15,10+13,05)	Camino. Gálibos 14,20 x 7,20. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (9,25+4,95)
	61+780,000	49	3 (13,25+22,50+13,25)	Camino. Gálibos 21,59 x 7,20. Eje desplazado hacia pila izquierda, preparado para desdoblamiento (9,25+12,34) por la izquierda
	63+780,000	38,75	2 (15,612+23,138)	Carretera TE-V-4301. Gálibos 21,00 x 7,20. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (14,00+7,00)
CAMINREAL-FERRERUELA	66+260,000	25	1 (6,00)	Camino a Fuentes Claras. Gálibos 6,00 x 6,20. No es posible el desdoblamiento
	67+225,000	26,1	1 (6,20)	Camino. Gálibos 6,20 x 6,10. No es posible el desdoblamiento
	67+805,000	25,4	1 (6,10)	Camino. Gálibos 6,10 x 6,20. No es posible el desdoblamiento
	68+405,000	5,68	1 (5,68)	Carretera TE-V-4302. Gálibos 5,68 x 6,15. No es posible el desdoblamiento
	69+355,000	25,1	1 (6,05)	Camino. Gálibos 6,05 x 6,15. No es posible el desdoblamiento
	72+820,000	26	1 (6,15)	Camino. Gálibos 6,15 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
	73+240,000	26,07	1 (6,15)	Camino. Gálibos 6,15 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
	76+304,000	26,1	1 (6,10)	Carretera A-2512. Gálibos 6,10 x 6,10. No es posible el desdoblamiento
	78+505,000	25	1 (6,00)	Camino. Gálibos 6,00 x 6,20. No es posible el desdoblamiento
	88+363,000	12,5	1 (3,50)	Camino. Gálibos 3,50 x 3,20. No es posible el desdoblamiento
	88+932,000	12,5	1 (3,50)	Carretera TE-V-9. Gálibos 3,50 x 3,20. No es posible el desdoblamiento
	91+978,000	12,5	1 (6,00)	Camino. Gálibos 6,00 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
	92+685,000	25	1 (6,03)	Carretera TE-111. Gálibos 6,03 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
	93+473,000	20	1 (6,05)	Carretera TE-161. Gálibos 6,05 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
	84+314,000	12,5	1 (6,02)	Camino. Gálibos 6,02 x 6,00. No es posible el desdoblamiento
FERRERUELA-VILLARREAL DE HUERVA	97+354,000	39		Camino. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento. Sin datos
	98+240,000	30	Marco (5,908 x 5,21)	Camino. Gálibos 5,908 x 5,21. No es posible el desdoblamiento
	98+596,000	39	3 (12,00+15,00+12,00)	Camino. Gálibos 14,00 x 7,65. Eje desplazado hacia pila izquierda, preparado para desdoblamiento (4,85+9,15)
	102+246,000	30	Marco (5,968 x 5,25)	Camino. Gálibos 5,968 x 5,25. No es posible el desdoblamiento
	105+950,000	47,2	3 (15,00+17,20+15,00)	Carretera A-2509. Gálibos 16,04 x 7,30. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (11,19+4,85)
	106+855,000	30	Marco (5,878 x 5,04)	Camino. Gálibos 5,878 x 5,04. No es posible el desdoblamiento
	108+847,000	54,1	3 (16,00+22,10+16,00)	Carretera A-2509. Gálibos 21,04 x 7,50. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento por vía de apartado (4,85+11,34+4,85)
VILLARREAL DE HUERVA-CARIÑENA	121+532,000	36,8		Camino. Sin datos
	137+919,000	47,5		Carretera de Cariñena a Encinacorba. Sin datos
	131+128,000	28,8		Camino. Sin datos
	133+017,000	48,5		Camino. Sin datos
	134+030,000	54,5		Camino. Sin datos

PASOS SUPERIORES

TRAMO	P.K.	LONGITUD (m)	VANOS	OBSERVACIONES
	135+274,000	44,5		Carretera A-1504. Sin datos
CARIÑENA-MUEL	140+966,000	30,68	1 (28,90)	Cordel de la Rotura. Gálibos 28,90 x 7,43. Eje centrado, preparado para desdoblamiento (14,72+14,18)
	141+526,000	44	3 (16,50+14,00+13,50)	Cañada Real Longares-Alfamen. Gálibos 13,30 x 7,418. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (8,80+4,50)
	142+927,000	41	3 (13,00+14,00+14,00)	Camino de Enmedio. Gálibos 13,30 x 7,10. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (8,80+4,50)
	145+676,000	51,7	3 (15,60+20,50+15,60)	Camino de la Cooperativa (Cordel del Cabezo Blanco a Muel). Gálibos 19,90 x 6,91. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (11,80+8,10)
	146+492,000	46	3 (16,00+14,00+16,00)	Camino de Cabañera. Gálibos 13,25 x 7,08. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (8,775+4,475)
	153+570,000	53,2	3 (16,35+20,50+16,35)	Camino de Agudillo. Gálibos 19,90 x 7,07. Eje desplazado hacia pila derecha, preparado para desdoblamiento (12,10+7,80)
	154+239,000	30,42	Marco (5,95 x 5,45)	Carretera N-330 penetración sur a Muel. Gálibos 5,95 x 5,45. No es posible el desdoblamiento
	156+015,000	51,57	3 (13,90+20,77+16,90)	Ramal N-330 acceso norte a Muel
MUEL-ZARAGOZA (CUARTE DE HUERVA)	159+678,000	18,07	1 (14,90)	Camino. Gálibos 14,90 x 7,00 min. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (9,74+5,16)
	161+568,000	19,77	1 (14,00)	Carretera a Botorrita. Gálibos 14,00 x 7,04. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (9,15+4,85)
	163+722,000	25,76	1 (22,12)	Camino. Gálibos 22,12 x 7,00 min. Eje desplazado hacia estribo derecho, preparado para desdoblamiento (3,00+13,94+5,18). Existe una vía cuyo eje está a 3,00 del estribo derecho
	165+370,000	24	¿1 (20,00)?	N-330. No se modificó en 2007. Sin datos. No es posible el desdoblamiento
	166+514,000	17,57	1 (14,59)	Camino. Gálibos 14,59 x 7,27 min. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (5,44+9,15)
	167+290,000	16,98	1 (14,00)	Camino. Gálibos 14,00 x 7,00. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,15)
	169+320,000	18,09	1 (14,00)	Camino. Gálibos 14,00 x 7,00 min. Eje desplazado hacia estribo izquierdo, preparado para desdoblamiento (4,85+9,15)

OBRAS DE DRENAJE

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
TERUEL-CELLA			
1+768,000	8,4	Marco 2 x 2	
2+030,000	12,09	Marco 2 x 2	
2+260,000	18,14	Marco 2 x 2	
2+858,000	34,25	Marco 2 x 2	
3+528,000	22,16	Marco 2 x 2	
3+580,000	19,44	Marco 2 x 2	
4+173,000	16,12	Marco 2 x 2	
4+300,000	25,75	Marco 2 x 2	
4+461,000	8,4	Marco 2 x 2	
4+950,000	20,15	Marco 2 x 2	
5+430,000	10,08	Marco 2 x 2	
5+820,000	10,08	Marco 2 x 2	
6+035,000	14,1	Marco 2 x 2	
3+466,000	10,08	Marco 2 x 2	
6+205,000	8,4	Marco 2 x 2	
6+300,000	12,09	Marco 2 x 2	
6+435,000	14,1	Marco 2 x 2	
0+665,000	10,08	Marco 2 x 2	
6+884,000	10,08	Marco 2 x 2	
7+058,000	8,4	Marco 2 x 2	
7+266,000	18,14	Marco 2 x 2	
7+500,000	24,18	Marco 2 x 2	
7+870,000	22,16	Marco 2 x 2	
8+460,000	26,2	Marco 2 x 2	
9+280,000	17,13	Marco 2 x 2	
9+650,000	20,15	Marco 2 x 2	
9+830,000	18,14	Marco 2 x 2	
10+080,000	14,1	2 Marcos 2 x 2	
10+290,000	10,08	Marco 2 x 2	
10+730,000	8,4	Marco 2 x 2	
10+920,000	10,08	Marco 2 x 2	
11+520,000	8,4	2 Marcos 2 x 2	
11+720,000	8,4	Marco 2 x 2	
12+016,000	12,09	Marco 2 x 2	
12+201,000	12,09	Marco 2 x 2	
12+430,000	10,08	Marco 2 x 2	
12+720,000	8,4	Marco 2 x 2	
12+930,000	10,08	Marco 2 x 2	
13+130,000	10,08	Marco 2 x 2	
13+935,000	8,4	2 Marcos 2 x 2	
14+010,000	9,4	Tubo ø 1.000	
14+090,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+160,000	8,8	Tubo ø 1.000	
14+240,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+310,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+390,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+460,000	9,6	Tubo ø 1.000	
14+540,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+610,000	8,7	Tubo ø 1.000	
14+690,000	8,9	Tubo ø 1.000	
14+760,000	10,8	Tubo ø 1.000	
14+840,000	11,8	Tubo ø 1.000	
14+910,000	13,45	Tubo ø 1.000	
15+000,000	10,08	Marco 2 x 2	
15+370,000	10,08	Marco 2 x 2	
16+000,000	10,08	Marco 2 x 2	
16+500,000	10,08	Marco 2 x 2	
17+000,000	10,08	Marco 2 x 2	
17+477,000	10,08	Marco 2 x 2	
8+660,000	13,51	3 Marcos 5 x 3	Rambla Celadas
CELLA-VILLAFRANCA DEL CAMPO			
19+135,000	10	2 Marcos 2,25 x 1,25	
19+250,000	10	2 Marcos 2,25 x 1,25	
20+445,000	13,7	Marco 2,25 x 1,25	
20+940,000	12,2	Tubo ø 1.200	
21+530,000	9	Tubo ø 1.200	
21+750,000	9,3	Tubo ø 1.500	
21+865,000	8,8	Tubo ø 1.500	
22+030,000	9,6	Tubo ø 1.500	
22+160,000	8,9	Tubo ø 1.500	
22+490,000	8,7	Tubo ø 1.500	
22+790,000	9,4	Tubo ø 1.000	
22+800,000	9,8	Tubo ø 1.000	
23+030,000	9,8	Tubo ø 1.000	
23+310,000	9,8	Tubo ø 1.200	
23+980,000	11,4	Tubo ø 1.500	
24+075,000	10,2	2 Tubos ø 1.500	
25+860,000	9	Tubo ø 1.000	
25+930,000	9,3	Tubo ø 1.000	
25+940,000	9,4	Tubo ø 1.000	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
26+025,000	10	Tubo ø 1.000	
26+130,000	10,4	Tubo ø 1.000	
26+140,000	11	Tubo ø 1.000	
26+195,000	11,1	Tubo ø 1.000	
26+265,000	11,6	Tubo ø 1.000	
26+380,000	10,8	Tubo ø 1.000	
26+390,000	10,9	Tubo ø 1.000	
26+450,000	9,1	Tubo ø 800	
26+505,000	10,8	Tubo ø 1.000	
26+620,000	10,8	Tubo ø 1.000	
26+630,000	10,6	Tubo ø 1.000	
26+745,000	10,4	Tubo ø 1.000	
26+845,000	10,5	Tubo ø 1.000	
26+855,000	10,4	Tubo ø 1.000	
26+940,000	10,3	Tubo ø 1.000	
27+035,000	11	Tubo ø 1.000	
27+260,000	11,4	Tubo ø 800	
27+545,000	12	Tubo ø 1.200	
27+890,000	10,9	Tubo ø 1.800	
28+009,000	13,3	Tubo ø 1.800	
28+150,000	18,7	Tubo ø 1.800	
28+765,000	39,3	Marco 2,25 x 1,25	
30+265,000	13,3	Tubo ø 1.000	
30+405,000	10,7	Marco 2,25 x 1,25	
30+775,000	10,5	Marco 2,25 x 1,25	
30+950,000	10,7	Tubo ø 1.000	
31+105,000	12,1	Marco 2,25 x 1,25	
31+420,000	10,8	Tubo ø 1.000	
31+755,000	11,3	Marco 2,25 x 1,25	
31+940,000	13,3	Marco 2,25 x 1,25	
34+250,000	12,5	Tubo ø 1.000	
34+600,000	12,2	2 Tubos ø 1.500	
34+730,000	10,5	Tubo ø 1.000	
35+355,000	9,4	2 Tubos ø 1.200	
36+660,000	14,4	2 Tubos ø 1.500	
36+800,000	12	2 Tubos ø 1.500	
36+900,000	14,5	2 Tubos ø 1.500	
36+945,000	13,1	2 Tubos ø 1.500	
37+020,000	12,9	Tubo ø 1.500	
37+115,000	12,8	Marco 2,25 x 1,25	
37+430,000	10,4	Tubo ø 1.500	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
37+665,000	9,9	Tubo ø 1.500	
37+655,000	11,9	Tubo ø 1.200	
38+195,000	11	Tubo ø 1.000	
38+500,000	10,8	Tubo ø 1.200	
38+775,000	14	Tubo ø 1.000	
38+855,000	14,1	Marco 2,25 x 1,25	
39+120,000	12,9	Tubo ø 1.000	
39+290,000	13,9	Tubo ø 1.000	
39+675,000	12,5	Marco 2,25 x 1,25	
41+685,000	11,5	2 Tubos ø 1.800	
41+850,000	10,1	2 Tubos ø 1.800	
43+278,000	10,7	Tubo ø 1.500	
43+463,000	11,3	Tubo ø 1.500	
43+795,000	12,8	2 Tubos ø 1.500	
44+400,000	12,5	Tubo ø 1.800	
44+665,000	12,4	Tubo ø 1.800	
44+795,000	11,3	Tubo ø 1.800	
44+910,000	14,3	Tubo ø 1.500	
45+155,000	9,2	Tubo ø 1.500	
VILLAFRANCA DEL CAMPO-CAMINREAL			
46+680,000	11,37	Marco 3 x 2	
46+800,000	10,62	Marco 2 x 2	
46+950,000	10,62	Marco 2 x 2	
47+345,000	10,12	Marco 3 x 2	
47+630,000	9,72	Tubo ø 1.800	
47+880,000	9,72	Tubo ø 1.800	
48+720,000	10,12	Tubo ø 1.000	
50+335,000	10,62	4 Marcos 2 x 2	
50+440,000	9,52	2 Tubos ø 1.800	
50+540,000	9,52	2 Tubos ø 1.800	
50+760,000	10,62	Marco 2 x 2	
50+825,000	10,13	3 Marcos 2,50 x 2,50	
50+890,000	10,62	Marco 2 x 2	
51+945,000	9,42	3 Marcos 3,80 x 3,00	
52+915,000	12,12	Tubo ø 1.000	OD existente en 2007. Longitud total=17,80 m
52+935,000	9,52	3 Tubos ø 1.800	
53+005,000	10,62	3 Marcos 2 x 2	
53+075,000	9,52	2 Tubos ø 1.800	
54+155,000	10,13	2 Marcos 2,50 x 2,50	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
54+770,000	11,7	Marco 3,00 x 3,45	PI existente en 2007. Longitud total=19,60 m
54+980,000	9,52	Tubo ø 1.500	OD existente en 2007. Longitud total=15,23 m
57+585,000	10,12	Tubo ø 1.000	
57+875,000	14,82	2 Marcos 2 x 2	
58+005,000	25,81	Tubo ø 1.800	
58+470,000	9,72	Tubo ø 1.500	
58+740,000	21,22	Tubo ø 1.800	
59+150,000	18,92	Tubo ø 1.800	
59+285,000	25,82	Tubo ø 1.800	
59+540,000	18,92	Tubo ø 1.800	
59+986,000	13,74	Marco 7 x 4	
60+025,000	20,13	Marco 2,50 x 2,50	
60+040,000	20,13	Marco 2,50 x 2,50	
60+050,000	20,13	Marco 2,50 x 2,50	
60+060,000	18,13	Marco 2,50 x 2,50	
60+635,000	12,02	Tubo ø 1.800	
60+690,000	11,37	Marco 3 x 2	
60+990,000	10,12	4 Tubos ø 1.000	
62+930,000	10,13	2 Marcos 4 x 3	
64+810,000	16,62	2 Tubos ø 1.800	
CAMINREAL-FERRERUELA			
62+540,000	28,8	Marco 3,00 x 2,00	
65+520,000	21,3	Alcantarilla 0,60 x 0,95	
66+035,000	6	Marco 3,00 x 2,00	
66+550,000	8,4	Alcantarilla 1,00 x 1,65	
70+665,000	11,4	Alcantarilla 4,50 x 4,70	
71+910,000	6,9	Alcantarilla 4,55 x 3,55	
73+220,000	5,8	Tubo ø 1.800	
75+155,000	5,5	Alcantarilla 4,51 x 2,80	
75+395,000	5,7	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
76+024,000	5,8	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
76+034,000	5,8	Alcantarilla 2,50 x 2,80	
76+540,000	12,2	Alcantarilla 4,25 x 3,25	
77+093,000	7,2	2 Alcantarillas 4,00 x 1,85	
77+360,000	5,6	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
77+460,000	9,6	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
77+589,000	5,7	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
77+610,000	6,4	Alcantarilla 1,00 x 1,35	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
77+775,000	6,4	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
77+880,000	5,6	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
78+000,000	12,8	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
78+060,000	12,8	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
78+135,000	6,4	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
78+325,000	15,5	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
78+798,000	5,6	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
78+895,000	5,7	Alcantarilla 2,20 x 1,55	
8+960,000	5,7	Alcantarilla 3,20 x 1,43	
79+159,000	8,5	Alcantarilla 3,50 x 3,40	
79+345,000	6,2	Alcantarilla 2,70 x 2,70	
79+480,000	8	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
79+573,000	6,2	Alcantarilla 4,00 x 1,90	
80+015,000	8,2	Alcantarilla 1,10 x 1,30	
80+100,000	7,6	Alcantarilla 1,45 x 1,10	
80+135,000	6	Alcantarilla 2,30 x 2,30	
80+245,000	5,7	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
80+396,000	6,7	Alcantarilla 1,00 x 1,25	
80+470,000	6,3	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
80+535,000	6,3	Alcantarilla 1,00 x 1,35	
80+870,000	8,2	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
81+060,000	6,8	Alcantarilla 4,50 x 2,80	
81+115,000	5,8	Alcantarilla 2,80 x 1,80	
81+215,000	10,6	Alcantarilla 1,00 x 1,25	
91+314,000	5,8	Alcantarilla 3,00 x 1,90	
81+506,000	17,4	Alcantarilla 2,40 x 2,15	
81+655,000	8,4	Alcantarilla 0,90 x 0,70	
81+495,000	10,6	Alcantarilla 1,90 x 1,20	
81+987,000	10,6	Alcantarilla 2,30 x 3,30	
82+255,000	27,8	Alcantarilla 1,40 x 1,60	
82+395,000	19,9	Alcantarilla 1,10 x 1,30	
82+630,000	34,7	Alcantarilla 1,30 x 0,90	
82+785,000	7	Alcantarilla 0,80 x 1,10	
82+895,000	27,3	Tubo ø 800	
82+937,000	11	Alcantarilla 3,20 x 2,25	
83+182,000	19,5	Alcantarilla 4,80 x 6,90	
83+505,000	24,4	Alcantarilla 1,50 x 1,40	
83+610,000	6,5	Alcantarilla 0,65 x 0,80	
93+770,000	15,8	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
83+870,000	37,5	Alcantarilla 1,40 x 1,30	
84+175,000	34	Alcantarilla 3,50 x 3,20	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
84+995,000	12,1	Alcantarilla 1,40 x 2,10	
85+357,000	11	Alcantarilla 2,70 x 2,65	
86+140,000	10,1	Alcantarilla 0,90 x 0,70	
86+315,000	8,8	Alcantarilla 2,30 x 3,80	
86+516,000	10,4	Alcantarilla 4,00 x 4,60	
86+665,000	10	Tubo ø 1.500	
87+180,000	6,4	Alcantarilla 4,00 x 4,60	
87+500,000	11,7	Alcantarilla 1,00 x 1,25	
87+810,000	10	Alcantarilla 1,00 x 1,25	
87+995,000	11,6	Alcantarilla 1,00 x 1,25	
88+425,000	9	Alcantarilla 1,50 x 1,50	
88+625,000	5,8	Tubo ø 1.500	
89+745,000	5,9	Alcantarilla 3,50 x 3,70	
90+352,000	10,1	Alcantarilla 1,50 x 1,30	
91+110,000	18,1	Alcantarilla 1,00 x 1,30	
91+200,000	6,3	Alcantarilla 3,00 x 3,40	
91+360,000	10,9	Alcantarilla 0,60 x 0,40	
92+390,000	14,8	Alcantarilla 2,00 x 2,04	
93+635,000	10	Alcantarilla 1,00 x 0,80	
93+870,000	19,5	Alcantarilla 1,00 x 0,85	
94+565,000	18,8	Alcantarilla 0,90 x 0,90	
94+660,000	12,7	Alcantarilla 0,60 x 0,60	
94+832,000	6,3	Alcantarilla 0,60 x 0,60	
FERRERUELA-VILLARREAL DE HUERVA			
95+290,000	10,6	Marco 1,00 x 1,25	
95+470,000	9	Tubo ø 1.800	
95+930,000	11,6	Marco 1,00 x 0,90	
96+310,000	32,3	Marco 2,00 x 1,50	
97+620,000	9	2 Tubos ø 600	
97+925,000	8,5	2 Tubos ø 600	
98+635,000	8,62	2 Tubos ø 1.800	
99+445,000	18,1	Marco 2,90 x 2,00	
99+635,000	11,7	Marco 1,00 x 0,70	
100+445,000	20,5	Marco 0,60 x 0,50	
100+860,000	12,8	Marco 1,00 x 1,30	
101+500,000	11,1	Marco 3,00 x 1,50	
102+615,000	14,7	Marco 2,00 x 2,10	
103+515,000	12,4	Marco 3,50 x 3,10	
103+940,000	10,9	Marco 2,00 x 2,00	
104+295,000	15,09	Tubo ø 1.500	
104+820,000	11,65	2 Tubos ø 1.800	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
107+570,000	9,08	2 Tubos ø 1.800	
108+375,000	13,5	Tubo ø 1.800	
108+555,000	45,02	Tubo ø 1.800	
VILLARREAL DE HUERVA-CARIÑENA			
109+688,000	¿5,60?	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
109+705,000	12,3	Alcantarilla 6,15 x 4,10	Río Mainar
110+450,000	6	Alcantarilla 3,10 x 2,50	
110+615,000	7,7	Alcantarilla 3,10 x 2,30	
110+855,000	5	2 Tubos ø 400	
111+065,000	12,6	Tubo ø 1.000	
111+275,000	7	Alcantarilla 3,10 x 2,10	
111+483,000	20	Alcantarilla 4,50 x 3,20	
111+755,000	14	Alcantarilla 4,00 x 4,65	
111+876,000	31	Alcantarilla 4,50 x 3,30	
111+920,000	7	Alcantarilla 3,00 x 2,30	
112+184,000	22	Alcantarilla 10,00 x 5,00	Arroyo de la Dehesilla
113+305,000	8	Alcantarilla 4,50 x 3,50	
113+640,000	15,6	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
114+205,000	34	Alcantarilla 7,50 x 5,00	
114+810,000	15,95	Tubo ø 1.000	
115+240,000	33,5	Tubo ø 1.000	
115+470,000	17	Alcantarilla 4,00 x 4,65	
115+725,000	10	2 Tubos ø 400	
117+320,000	46,85	Tubo ø 1.500	
117+935,000	20	Alcantarilla 4,50 x 3,30	
118+180,000	33,7	Tubo ø 1.500	
118+480,000	38,3	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
119+120,000	41	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
119+270,000	6	Marco 1,75 x 1,20	
119+750,000	40,15	Tubo ø 1.500	
120+075,000	41	Tubo ø 1.800	
120+420,000	17,48	Tubo ø 1.500	
120+710,000	38	Alcantarilla 1,35 x 1,10	
121+180,000	25	Alcantarilla 2,00 x 2,50	
121+355,000	6	Alcantarilla 2,25 x 2,50	
121+720,000	7,3	Alcantarilla 3,30 x 4,10	
121+785,000	40	Tubo ø 1.500	
122+515,000	22	Alcantarilla 2,00 x 2,10	
122+830,000	11	Alcantarilla 4,00 x 4,65	
122+875,000	42	Alcantarilla 1,90 x 2,20	
122+970,000	33	Alcantarilla 1,80 x 2,20	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
123+255,000	20,8	Alcantarilla 1,10 x 1,90	
123+770,000	27	Alcantarilla 3,30 x 4,90	
124+915,000	15,6	Alcantarilla 3,80 x 5,20	
125+286,000	10,5	Alcantarilla 3,30 x 4,90	
125+735,000	8,6	Alcantarilla 3,90 x 5,40	
125+950,000	29,8	Tubo ø 1.500	
126+145,000	15,3	Tubo ø 1.500	
126+820,000	22,58	Tubo ø 1.500	
127+245,000	38,6	Alcantarilla 1,90 x 2,00	
127+795,000	6	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
128+510,000	27,34	Tubo ø 1.500	
128+735,000	6,8	Alcantarilla 3,00 x 4,70	
129+846,000	11,7	Alcantarilla 4,00 x 4,00	
130+315,000	12	Alcantarilla 0,80 x 0,75	
130+379,000	6,3	Alcantarilla 1,75 x 1,80	
130+715,000	12,8	Tubo ø 600	
131+765,000	18	Alcantarilla 4,00 x 4,00	
133+967,000	5,7	Alcantarilla 2,00 x 1,50	
134+850,000	5,8	Alcantarilla 4,30 x 3,65	
136+050,000	10,7	Alcantarilla 1,35 x 1,00	
136+105,000	6,2	Alcantarilla 1,10 x 1,00	
136+280,000	8,6	Alcantarilla 1,35 x 1,00	
136+515,000	5,1	Marco 0,90 x 0,75	
136+645,000	6	Alcantarilla 2,20 x 3,40	
136+665,000	9,4	Tubo ø 1.000	
137+110,000	22,2	Alcantarilla 2,10 x 1,20	
137+325,000	26,5	Alcantarilla 2,00 x 1,30	
CARIÑENA-MUEL			
139+830,000	17,94	Marco 4,00 x 3,40	Arroyo de la Val
140+040,000	10,09	Tubo ø 1.800	
140+645,000	12,38	Marco 2,00 x 2,00	
141+430,000	10,74	Marco 2,00 x 2,00	
142+740,000	20,94	Marco 3,00 x 5,00	
143+360,000	11,03	Tubo ø 1.800	
143+640,000	18,91	Tubo ø 1.800	
143+820,000	20,34	Tubo ø 1.800	
144+040,000	19,81	Marco 2,00 x 2,00	
144+290,000	31,67	Marco 5,00 x 3,00	Barranco de la Gabardosa
144+520,000	21,22	Marco 3,00 x 2,00	Barranco
144+615,000	19,93	Tubo ø 1.800	
144+898,000	13,42	Tubo ø 1.800	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
145+036,000	15,24	Marco 3,00 x 2,00	
145+715,000	9,54	Tubo ø 1.800	
146+240,000	10,19	Marco 2,50 x 1,25	
146+525,000	9,1	Marco 3,00 x 1,50	
146+830,000	9	Tubo ø 1.500	
147+305,000	9,1	Marco 3,00 x 1,50	
147+442,000	9,1	Marco 2,50 x 1,50	
147+545,000	9,1	Marco 2,50 x 1,50	
147+940,000	9,19	Marco 3,00 x 2,00	
148+280,000	10,23	Marco 2,50 x 1,50	
148+565,000	9,34	Marco 2,50 x 1,50	
149+000,000	9,46	Marco 3,00 x 2,00	
149+330,000	9,53	Tubo ø 1.500	
149+525,000	11,65	Tubo ø 1.800	
150+015,000	49,8	Marco 7,00 x 5,00	Barranco de Torrubia
150+145,000	44,4	Marco 3,00 x 2,00	
151+247,000	11,62	Marco 3,95 x 5,40	
151+641,000	13,37	Marco 1,00 x 1,50	
152+170,000	14,5	Marco 3,40 x 2,25	
153+830,000	9,46	Tubo ø 1.500	
155+428,000	30,67	Marco 1,00 x 1,50	
156+194,000	20	Tubo ø 1.800	
156+788,000	35	Marco 6,00 x 6,00	
159+975,000	12,5	Marco 7,00 x 4,00	
157+050,000	20,8	Tubo ø 1.800	
157+640,000	55,46	Tubo ø 800	
157+980,000	8,35	3 Marcos 2,50 x 2,50	
158+053,000	8,35	Marco 2,50 x 1,25	
158+235,000	11,14	Marco 2,50 x 1,25	
158+585,000	9,53	Marco 2,50 x 1,25	
158+885,000	8,9	3 Marcos 2,00 x 2,00	
158+967,000	8,99	Tubo ø 1.800	
159+143,000	9,14	Tubo ø 1.800	
159+576,000	11,9	Marco 2,50 x 2,50	
160+528,000	27,39	Marco 2,50 x 1,25	
160+888,000	8,4	Marco 2,50 x 1,25	
161+278,000	7,5	3 Marcos 2,50 x 1,25	
161+788,000	8,47	2 Marcos 2,50 x 1,25	
162+688,000	9,65	2 Marcos 2,50 x 1,25	
163+380,000	9,86	Marco 2,50 x 1,25	

P.K.	LONGITUD (m)	TIPOLOGÍA	OBSERVACIONES
163+585,000	49,14	Marco 2,50 x 1,25	
164+325,000	36,04	3 Marcos 2,50 x 2,50	
164+990,000	9,82	Marco 2,50 x 1,25	
165+765,000	19,49	2 Marcos 2,50 x 1,25	
166+070,000	27,1	Marco 2,50 x 1,25	
166+700,000	80,6	Marco 5,00 x 3,00	
167+653,000	10,31	Marco 2,50 x 1,25	
168+381,000	8,35	Marco 2,50 x 1,25	
168+540,000	8,4	Marco 2,50 x 1,25	
169+370,000	10,48	Marco 2,50 x 1,25	
169+450,000	8,34	Marco 2,50 x 1,25	
169+622,000	32,49	Marco 2,50 x 1,25	
169+968,000	67,13	Marco 2,50 x 1,25	
170+257,000	11,09	Marco 2,50 x 1,25	
170+702,000	8,44	Marco 2,50 x 1,25	
170+838,000	8,39	Marco 2,50 x 1,25	
170+988,000	8,52	Tubo ø 1.500	
172+540,000	23,32	2 Marcos 2,00 x 2,00	
172+947,000	21,88	Marco 2,00 x 2,00	
173+877,000	20,43	Marco 2,50 x 2,50	
173+878,000	8,51	Marco 2,50 x 1,25	
174+633,000	34,5	Marco 2,50 x 1,26	
175+598,000	12,84	Marco 2,50 x 1,27	
175+938,000	17,6	Marco 2,50 x 1,28	

2.4. TRÁFICO EXISTENTE

Se ha realizado el análisis de los trenes que circulan por el tramo de estudio. Por el tramo Bifucación Teruel – Teruel circulan diariamente tres trenes de viajeros en cada sentido, dos corresponden a trenes de media distancia y un tren regional diesel, con un total de 42 circulaciones semanales.

El tráfico de mercancias semanal es de 19 circulaciones entre Teruel y Cariñena y de 20 entre Cariñena y bifurcación Teruel, según datos de CIRTRA 2019.

Los horarios y las paradas de las tres circulaciones se incluyen en los cuadros siguientes.

Sentido Teruel-Zaragoza

T.R.D. (Nº 18500)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
TERUEL		6.40
CELLA	6.50	6.51
SANTA EULALIA DEL CAMPO	7:00	7:01
VILLAFRANCA DEL CAMPO	7:09	7:09
MONREAL DEL CAMPO	7.16	7.16
TORRIJO DEL CAMPO	7.20	7.20
CAMINREAL-FTES. CLARAS	7.23	7.23
CALAMOCHA-NUEVA	7.27	7.27
NAVARRETE	7.31	7.31
LECHAGO (APD)	7.34	7.34
CUENCABUENA	7.40	7.40
FERRERUELA	7.46	7.46
VILLAHERMOSA	7.50	7.50
BADULES	7.53	7.53
VILLADOZ	7.56	7.56
VILLARREAL DE HUERVA	7.59	7.59
ENCINACORBA	8.09	8.09
CARIÑENA	8.16	8.17
LONGARES	8.24	8.24
ARAÑALES DE MUEL	8.30	8.30
MARIA DE HUERVA	8.36	8.36
ZARAGOZA-DELICIAS	9.00	9.01
ZARAGOZA PORTILLO	9.10	9.11
ZARAGOZA GOYA	9.13	9.13
ZARAGOZA MIRAFLORES	9.16	

Duración del trayecto entre **TERUEL** y **ZARAGOZA-DELICIAS :** 2 h. y 20 min.

MD (Nº 18502)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD		9.35
VALENCIA-CABANYAL	9.48	9.48
SAGUNT	10.02	10.05
SEGORBE	10.33	10.33
JERICA-VIVER (APT)	10.46	10.46
CAUDEL (APT)	10.52	10.52
BARRACAS	11.12	11.12
RUBIELOS DE MORA	11.20	11.20
MORA DE RUBIELOS	11.26	11.26
SARRION	11.38	11.38
PUEBLA DE VALVERDE	11.49	11.49
PUERTO DE ESCANDON	11.56	11.56
TERUEL	12.14	12.15
CELLA	12.24	12.25
SANTA EULALIA DEL CAMPO	12.34	12.35
TORRIJO DEL CAMPO	12.48	12.48
CALAMOCHA-NUEVA	13.03	13.04
FERRUELA	13.28	13.28
VILLAREAL DE HUERVA	13.37	13.37
ENCINACORBA	13.47	13.47
CARIÑENA	13.54	13.55
ARAÑALES DE MUEL	14.07	14.07
ZARAGOZA-DELICIAS	14.31	14.32
ZARAGOZA PORTILLO	14.35	14.36
ZARAGOZA GOYA	14.39	14.39
ZARAGOZA MIRAFLORES	14.42	

Duración del trayecto entre **TERUEL** y **ZARAGOZA-DELICIAS:** 2 h. y 16 min.

MD (Nº 18506)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD		16.22
VALENCIA-CABANYAL	16.35	16.35
SAGUNT	16.49	16.54
SEGORBE	17.20	17.21
BARRACAS	17.57	17.57
MORA DE RUBIELOS	18.10	18.10
SARRION	18.17	18.17
TERUEL	18.49	18.50
CELLA	19.00	19.01
SANTA EULALIA DEL CAMPO	19.10	19.11
MONREAL DEL CAMPO	19.24	19.24
TORRIJO DEL CAMPO	19.29	19.29
CAMINREAL-FUENTES CLARAS	19.32	19.32
CALAMOCHA-NUEVA	19.39	19.39
FERRUELA	20.04	20.04
VILLAHERMOSA	20.09	20.09
BADULES	20.12	20.12
VILLADOZ	20.15	20.15
VILLAREAL DE HUERVA	20.19	20.19
ENCINACORBA	20.30	20.30
CARIÑENA	20.40	20.41
ARAÑALES DE MUEL	20.53	20.53
ZARAGOZA-DELICIAS	**21.18**	**21.19**
ZARAGOZA PORTILLO	21.22	21.22
ZARAGOZA GOYA	21.25	21.25
ZARAGOZA MIRAFLORES	21.28	

Duración del trayecto entre **TERUEL** y **ZARAGOZA-DELICIAS:** 2 h. y 28 min.

Sentido Zaragoza-Teruel

MD (Nº 18511)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
ZARAGOZA MIRAFLORES		8.04
ZARAGOZA GOYA	8.08	8.08
ZARAGOZA PORTILLO	8.10	8.11
ZARAGOZA-DELICIAS	8.14	8.15
ARAÑALES DE MUEL	8.44	8.44
CARIÑENA	8.58	8.59
ENCINACORBA	9.07	9.07
VILLARREAL DE HUERVA	9.19	9.19
VILLADOZ	9.23	9.23
BADULES	9.27	9.27
VILLAHERMOSA	9.31	9.31
FERRUELA	9.37	9.37
CALAMOCHA-NUEVA	9.59	9.359
CAMINREAL-FUENTES CLARAS	10.06	10.06
TORRIJO DEL CAMPO	10.09	10.09
MONREAL DEL CAMPO	10.14	10.14
SANTA EULALIA DEL CAMPO	10.27	10.28
CELLA	10.36	10.37
TERUEL	10.47	10.49
PUERTO DE ESCANDON	11.07	11.07
PUEBLA DE VALVERDE	11.14	11.14
SARRION	11.25	11.25
MORA DE RUBIELOS	11.32	11.32
RUBIELOS DE MORA	11.36	11.36
BARRACAS	11.44	11.44
CAUDEL (APT)	12.02	12.02
JERICA-VIVER (APT)	12.08	12.08
SEGORBE	12.20	12.20
SAGUNT	12.47	12.50
VALENCIA-CABANYAL	13.10	13.10
VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD	13.23	

Duración del trayecto entre **ZARAGOZA DELICIAS Y TERUEL** 2 h. y 32 min.

MD (Nº 18515)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
ZARAGOZA MIRAFLORES		16.58
ZARAGOZA GOYA	17.02	17.02
ZARAGOZA PORTILLO	17.05	17.05
ZARAGOZA-DELICIAS	17.10	17.25
ARANALES DE MUEL	17.55	17.56
CARINENA	18.12	18.13
ENCINACORBA	18.23	18.23
VILLARREAL DE HUERVA	18.35	18.35
FERRERUELA	18.48	18.48
CALAMOCHA-NUEVA	19.10	19.10
MONREAL DEL CAMPO	19.22	19.22
SANTA EULALIA DEL CAMPO	19.39	19.40
CELLA	19.48	19.49
TERUEL	19.59	20.00
SARRION	20.35	20.35
MORA DE RUBIELOS	20.42	20.42
SEGORBE	21.31	21.32
SAGUNT	21.58	22.03
VALENCIA-CABANYAL	22.19	22.19
VALENCIA-NORD	22.32	

Duración del trayecto entre **ZARAGOZA DELICIAS Y TERUEL:** 2 h. y 34 min.

T.R.D. (Nº 18517)

ESTACIÓN	LLEGADA	SALIDA
ZARAGOZA MIRAFLORES		19.37
ZARAGOZA GOYA	19.41	19.41
ZARAGOZA PORTILLO	19.43	19.43
ZARAGOZA-DELICIAS	19.46	19.48
MARIA DE HUERVA	20.13	20.13
ARAÑALES DE MUEL	20.20	20.20
LONGARES	20.27	20.27
CARIÑENA	20.35	20.36
ENCINACORBA	20.50	20.50
VILLARREAL DE HUERVA	21.00	21.00
VILLADOZ	21.03	21.03
BADULES	21.06	21.06
VILLAHERMOSA	21.09	21.09
FERRUELA	21.13	21.13
CUENCABUENA	21.18	21.18
LECHAGO	21.24	21.24
NAVARRETE	21.27	21.27
CALAMOCHA-NUEVA	21.32	21.32
CAMINREAL-FUENTES CLARAS	21.37	21.37
TORRIJO DEL CAMPO	21.40	21.40
MONREAL DEL CAMPO	21.45	21.45
VILLAFRANCA DELCAMPO	21.51	21.51
SANTA EULALIA DEL CAMPO	21.59	21.59
CELLA	22.09	22.10
TERUEL	22.21	

Duración del trayecto entre **ZARAGOZA DELICIAS Y TERUEL:** 2 h. y 33 min.

2.5. ESTACIONES

Se incluye a continuación un listado con las estaciones existentes en el tramo Teruel- Zaragoza. Como en apartados anteriores la kilometración está referida a un solo eje con origen en Teruel y final en la Ronda sur ferroviaria de Zaragoza.

- **Teruel (Estación)** (pk 0+140)
- **Cella (Estación)** (pk 18+070) (3)
- **Santa Eulalia del Campo (Estación)** (pk 32+390) (3)
- **Villafranca del Campo (Apeadero)** (pk 45+330) (1)
- **Monreal del Campo (Estación)** (pk 56+145) (2)
- **Torrijo del Campo (Apeadero)** (pk 61+645) (2)
- **Caminreal-Fuentes Claras (Estación)** (pk 64+395) (3)
- **Calamocha-Nueva (Apeadero)** (pk 71+225) (3)
- **Navarrete del río(Estación)** (pk 76+750) (1)
- **Lechago (Apeadero)** (pk 79+460) (1)
- **Cuencabuena (Apeadero)** (pk 85+840) (1)
- **Ferreruela de Huerva (Estación)** (pk 93+020) (3)
- **Villahermosa (Apeadero)** (pk 98+290) (2)
- **Badules (Apeadero)** (pk 101+905) (2)
- **Villadoz (Apeadero)** (pk 105+590) (2)
- ***Villarreal de Huerva (Estación)*** (pk 109+115) (2)
- ***Encinacorba (Estación)*** (pk 123+560) (3)
- ***Cariñena (Estación)*** (pk 134+235) (3)
- ***Longares (Apeadero)*** (pk 145+150) (1)
- ***Arañales de Muel (Estación)*** (pk154+900) (3)
- ***María de Huerva (Estación)*** (pk 166+080) (1)
- ***Cuarte de Huerva (Estación)*** (pk 173+250) (actualmente sin tráfico de viajeros)

En la relación de las estaciones se incluye entre paréntesis el número de trenes que paran en cada una de ellas por sentido.

A continuación se incluye un cuadro con las estaciones existentes en la vía actual entre la Estación de Teruel y Zaragoza-Delicias y sus características.

ESTACIONES Y APEADEROS EXISTENTES

ESTACIONES/APEADEROS	P.K.	PK inicial	PK final	LONGITUD (m)	P.K.LÍNEA 610	OBSERVACIONES
ESTACIÓN TERUEL	0+140,000				132,300	Vía general y 8 vías de apartado (3 a 7 y 2 a 10). 6 vías secundarias (11 a 17 y 22 a 24). 2 mangos. 2 andenes de 200 m con paso inferior. Pendientes 0,00 ‰ y 1,50 ‰
ESTACIÓN CELLA	18+070,000	17+582,500	18+557,500	975,00	114,574	Vía general y 4 vías de apartado (3 y 2 a 6). 4 mangos. 2 andenes de 200 m con paso inferior. Pendiente 0,70 ‰
ESTACIÓN SANTA EULALIA	32+390,000	31+865,000	32+915,000	1.050,00	100,030	Vía general y 4 vías de apartado (3 a 7 y 2). 1 mango. 2 andenes de 200 m con paso inferior. Pendiente 0,30 ‰
APEADERO VILLAFRANCA DEL CAMPO	45+330,000			0,00	86,776	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendiente -0,71 ‰
ESTACIÓN MONREAL DEL CAMPO	56+145,000	55+715,000	56+575,000	860,00	76,372	Vía general y 2 vías de apartado (3 y 2). 2 andenes de 200 y 90 m con paso inferior. Pendiente 0,17 ‰
APEADERO TORRIJO DEL CAMPO	61+645,000			0,00	70,715	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendiente -6,30 ‰
ESTACIÓN CAMINREAL/FUENTES CLARAS	64+395,000	63+912,500	64+877,500	965,00	68,310/0,770	Vía general y 2 vías de apartado (2 a 4). 1 andén de 200 m con paso inferior. Pendiente -1,27 ‰
APEADERO CALAMOCHA-NUEVA	71+225,000			0,00	7,577	Vía general. 1 andén de 160 m. Pendiente 0,00 ‰
ESTACIÓN NAVARRETE DEL RÍO	76+750,000	76+611,500	76+888,500	277,00	13,116	Vía general y 1 vía de apartado (2). 2 andenes de 160 m con paso inferior. Pendientes -0,20 ‰ y 0,30 ‰
APEADERO LECHAGO	79+460,000			0,00	15,700	Vía general. 1 andén de 135 m. Pendientes 7,80 ‰ y 9,70 ‰
APEADERO CUENCABUENA	85+840,000			0,00	22,247	Vía general. 1 andén de 160 m. Pendiente 0,30 ‰
ESTACIÓN FERRERUELA DE HUERVA	93+020,000	92+687,000	93+353,000	666,00	29,476	Vía general y 3 vías de apartado (3 a 7). 2 mango. 2 andenes de 160 m con paso inferior. Pendientes 0,00 ‰ y -15,00 ‰
APEADERO VILLAHERMOSA	98+290,000			0,00	34,700	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendiente -10,40 ‰
APEADERO BADULES	101+905,000			0,00	38,200	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendiente -0,10 ‰
APEADERO VILLADOZ	105+590,000			0,00	42,050	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendientes -2,00 ‰ y -12,40 ‰
ESTACIÓN VILLARREAL DE HUERVA	109+115,000	108+620,000	109+610,000	990,00	45,513	Vía general y 2 vías de apartado (2 y 3). 1 mango. 2 andenes de 180 m con pasarela. Pendientes -14,60 ‰ y 0,10 ‰
ESTACIÓN ENCINACORBA	123+560,000	123+261,500	123+858,500	597,00	60,026	Vía general y 1 vía de apartado (2). 1 andén de 160 m. Pendientes -2,60 ‰, 1,30 ‰, -0,90 ‰ y 0,80 ‰
ESTACIÓN CARIÑENA	134+235,000	133+902,000	134+568,000	666,00	70,702	Vía general y 3 vías de apartado (3 a 7). 2 mangos. 2 andenes de 160 y 240 m con paso inferior. Pendiente -0,27 ‰
APEADERO LONGARES	145+150,000			0,00	81,600	Vía general. 1 andén de 80 m. Pendientes -1,00 ‰ y 5,60 ‰
ESTACIÓN ARAÑALES DE MUEL	154+900,000	154+622,500	155+177,500	555,00	91,640	Vía general y 1 vía de apartado (2). 1 mango. 1 andén de 160 m. Pendiente -18,00 ‰
ESTACIÓN MARÍA DE HUERVA	166+080,000	165+675,000	166+485,000	810,00	102,924	Vía general y 1 vía de apartado (3). 1 mango. 2 andenes de 200 m con paso inferior. Pendientes 0,00 ‰ y -7,25 ‰
ESTACIÓN CUARTE DE HUERVA	173+250,000	172+672,500	173+827,500	1.155,00	110,102	Vía general y 2 vías de apartado (3 a 5). 3 mangos. 2 andenes de 250 m con paso inferior. Pendiente -9,00 ‰

3. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN FASES ANTERIORES DE ESTE ESTUDIO

3.1. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN LA FASE A. ESCALA 1:50.000

En la Fase 1:50.000 el estudio se dividió en dos partes, la primera contemplaba el trazado entre la estación de Teruel y la conexión con la Ronda sur ferroviaria de Zaragoza, y la segunda parte correspondía a los accesos a Zaragoza, entre los que se incluían las conexiones con las estaciones de Delicias y de Plaza y la continuidad del Corredor Mediterráneo hacia la zona Cantábrica.

La primera parte, se dividió en 8 tramos (a su vez el tramo 5 en los subtramos A y B) con 22 alternativas en total y otros 4 tramos en los que sólo se contemplaba la duplicación de la vía existente. Por lo que respecta a la segunda parte del estudio, se definió el tramo 9, con 5 soluciones completas (que incluían varias alternativas) y otras 4 alternativas en la conexión entre Cariñena y Ricla.

Como resultado del análisis multicriterio realizado en la Fase 1:50.000 se llegó a la conclusión de que algunas de las alternativas estudiadas deberían pasar a estudiarse a escala 25.000, mientras que otras, al no presentar mejoras significativas con respecto al trazado de la vía existente, no se consideró necesario seguir contemplándolas en fases posteriores del estudio.

A continuación, se incluye un resumen de las alternativas estudiadas en la Fase 1:50.000:

Tramo 1

De las tres variantes propuestas (alternativas 1.1, 1.2 y 1.3), todas presentan valoraciones parecidas, si bien es cierto que la alternativa 1.2 es la que peor se comporta en el criterio de tiempos de recorrido y obtiene puntuaciones semejantes a la alternativa 1.3 en longitud de trazado, presupuesto y en afección a especies protegidas. La alternativa 1.1 aparece favorable frente al resto.

Por estos motivos se decide que las **alternativas 1.1 y 1.3 pasen** a la siguiente fase del Estudio a escala 1:25.000, **descartando** de esta manera la **alternativa 1.2.**

Tramo 2

En este tramo se plantea una única variante alternativa al trazado de la duplicación de la vía (alternativa base). Esta variante de nuevo diseño resulta claramente desfavorable frente a la duplicación: es más larga, tiene una mayor longitud de viaductos, se comporta peor frente al drenaje, es más cara y provoca una afección mayor a las especies protegidas. Por esta razón se ha optado por **desechar la alternativa 2.1**.

Tramo 3

En el tramo 3 se diseña la variante 3.1 como trazado alternativo a la duplicación de la vía existente. Una vez realizado el análisis multicriterio se obtiene que esta alternativa tiene puntuaciones parecidas a la alternativa base, por lo que se decide que la **alternativa 3.1 pase** a la siguiente fase.

Tramo 4

En el tramo 4 se estudian las alternativas 4.1 y 4.2. La primera de ellas presenta un trazado más cercano al núcleo de población de Torrijo del Campo, mientras que la segunda se aleja de la población. Paradójicamente, y por exigencias del trazado, la nueva estación a diseñar se ubicará más cerca del municipio en la alternativa 4.1 que en la 4.2. La diferencia de distancia al pueblo no es superior a 400 m, longitud que se considera no significativa, por lo que se ha decidido que **las alternativas 4.1 y 4.2 pasen** a la siguiente fase.

Tramo 5A

Este tramo propone tres variantes de trazado a la duplicación de la vía existente en el entorno de los municipios de El Poyo del Cid, Calamocha, Navarrete del Río y Lechago (alternativas 5A.1, 5A.2 y 5A.3).

Una vez realizada la comparación de las nuevas variantes se observa que la alternativa 5A.1 es la más barata de todas, mientras que la 5A.3 es la más costosa. Por el contrario, la alternativa 5A.3 propone la disposición de dos nuevas estaciones junto a Calamocha y Navarrete del Río, mientras que las otras dos alternativas (5A.1 y 5A.2) únicamente contemplan una estación. En el resto de criterios de comparación unas resultas más favorables que otras, pero ninguna es inequívocamente ventajosa respecto al resto. Por este motivo se **decide que todas las alternativas sean estudiadas** de nuevo en la siguiente fase del Estudio.

Tramo 5B

Para este tramo se estudian tres alternativas (5B.1, 5B.2 y 5B.3). Todas presentan trazados semejantes junto a Ferreruela de Huerva, siendo la alternativa 5B.2 la que más se acerca al corredor actual del ferrocarril. Asimismo, las tres plantean la construcción de una nueva estación en el municipio, que se dispondrán en ubicaciones semejantes.

Con respecto a los tiempos de recorrido se observa que las alternativas 5B.1 y 5B.2 son las más lentas, pero en cambio son las más baratas. En relación con los criterios ambientales, las tres variantes logran valoraciones semejantes.

Por todo esto, se opta por que **las tres alternativas pasen** a la siguiente fase de los trabajos.

Tramo 6

El tramo 6 se desarrolla entre Villadoz y Longares. Se han diseñado cinco alternativas de trazado (alternativas 6.1 a 6.5). Todas ellas tienen su origen al sureste de Villadoz y comienzan a bifurcarse después de Villareal de Huerva para pasar frente a Cariñena por diferentes puntos.

Todas ellas se comportan de forma diversa frente a los distintos criterios de comparación: la alternativa 6.1 resulta la más ventajosa frente a los criterios de trazado, funcionales y constructivos, pero en cambio resulta desfavorable en criterios socioeconómicos y ambientales. La alternativa 6.2 obtiene valoraciones medias en todos los aspectos estudiados pero plantea una estación en Cariñena alejada del casco urbano. Las alternativas 6.3 y 6.4 comparten la parte

final del trazado, si bien es cierto que esta última presenta en su tramo inicial dos túneles de 6.875 m y 2.365 m. Este hecho origina que la alternativa 6.4 sea la más cara de todas, con una diferencia de hasta 141,65 M€ frente a la más barata. La alternativa 6.5 es la única que plantea una estación en Cariñena junto a la ubicación actual.

Por todas estas razones se decide **eliminar la alternativa 6.4** y que **todas las demás pasen a la próxima fase**.

Tramo 7

Para el tramo 7 se plantea una única alternativa distinta a la duplicación de la vía actual. Esta alternativa 7.1 se desarrolla al oeste de Muel y en ella la nueva estación se localiza fuera del municipio.

Una vez realizado el análisis comparativo puede observarse que esta variante no presenta ninguna ventaja frente a la alternativa base, más allá de acortar la longitud en menos de 200 m (mejora que no resulta significativa en los tiempos de recorrido).

La nueva variante provoca afecciones a hábitats de interés comunitario y a IBAs y supone una inversión de 59,3 M€ que apenas se ve justificada.

Por este motivo **decide descartarse la alternativa 7.1**.

Tramo 8

El tramo 8 se define entre Botorrita y Cuarte de Huerva y en él se estudian tres nuevos trazados (alternativas 8.1 a 8.3). Las alternativas 8.1 y 8.3 se desarrollan junto al corredor del ferrocarril actual pero encaran el cruce con la autovía A-23 de forma diferente (una a cada lado del enlace de Cadrete). La alternativa 8.2, en cambio, se desarrolla al oeste de la citada autovía, más alejada del núcleo de María de Huerva. Esto implica que la nueva estación se diseñe más lejos del municipio.

Frente a otros criterios, la alternativa 8.2 se comporta de manera claramente peor que las otras dos: tiene mayor longitud de estructuras, es peor hidráulicamente, es más cara y afecta a más zonas protegidas.

En consecuencia, se decide que únicamente las **alternativas 8.1 y 8.3 pasen** a la siguiente fase de los trabajos.

Alternativas por Ricla. Solución 1 del Entorno de Zaragoza

Para la conexión con la línea de alta velocidad Madrid – Barcelona se estudian dos posibles corredores: junto a Ricla y junto a Calatorao, dando lugar a cuatro alternativas (alternativas 6.6 a 6.9).

En el análisis multicriterio puede observarse que unas presentan ventajas en unos aspectos mientras que son desfavorables en otros.

Teniendo en cuenta que el Estudio se encuentra en su fase inicial, se decide **no descartar ninguna de las alternativas** planteadas en este tramo para un estudio de mayor detalle a escala 1:25.000.

Tramo 9: Soluciones 2 a 6 del Entorno de Zaragoza.

Para la entrada en Zaragoza por Cuarte de Huerva se estudian 5 posibles soluciones: tres entran en la estación de Delicias por el este y otras dos por el oeste.

De todas ellas, una aparece claramente como desfavorable, la solución 6, que presenta un tiempo de recorrido más alto, tiene la mayor longitud de viaductos, los mayores riesgos geológicos y es la que se comporta peor frente al drenaje. Igualmente, es la que provoca afecciones más elevadas a los hábitats de interés comunitario.

Por ello, se decide **descartar esta solución** y que las otras cuatro **(soluciones 2 a 5) pasen** a la siguiente fase del Estudio.

3.2. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN LA FASE B. ESCALA 1:25.000

En la Fase 1:25.000 se estudió el tramo entre la estación de Teruel y la Estación de Cuarte de Huerva, poco antes de la conexión con la Ronda sur ferroviaria de Zaragoza. El trazado se dividió en 8 tramos (el tramo 5 se subdividió a su vez en los subtramos A y B) con 17 alternativas en total, otros 4 tramos en los que sólo se contemplaba la duplicación de la vía existente, y el tramo 6 con 4 soluciones para la conexión entre Cariñena y Ricla.

Como resultado del análisis multicriterio realizado en la Fase 1:25.000 se llegó a la conclusión de que algunas de las alternativas estudiadas deberían pasar a estudiarse a escala 5.000, mientras que otras, al no presentar mejoras significativas con respecto al trazado de la vía existente, no se consideraba necesario seguir contemplándolas en fases posteriores del estudio.

A continuación se incluye un resumen de las alternativas estudiadas en la fase 1:25.000:

Tramo 1

De las dos variantes propuestas (alternativas 1.1 y 1.3), ambas presentan valoraciones parecidas.

Puesto que los criterios comparativos de estas alternativas, no difieren de forma concluyente respecto a la alternativa 0, se decide que ambas **alternativas 1.1 y 1.2 pasen** a la siguiente fase del Estudio a escala 1:5.000**.**

Tramo 2

En este tramo **solo se considera la duplicación de la vía (alternativa base).**

Tramo 3

En el tramo 3 se diseña la variante 3.1 como trazado alternativo a la duplicación de la vía existente. Una vez realizado el análisis multicriterio se obtiene que esta alternativa tiene puntuaciones parecidas a la alternativa base, por lo que se decide que la **alternativa 3.1 pase** a estudiarse en la fase 5.000.

Tramo 4

En el tramo 4 se estudian las alternativas 4.1 y 4.2. Por los mismos motivos que en la Fase A se decide que **las alternativas 4.1 y 4.2 pasen** a la siguiente fase del estudio.

Tramo 5A

Este tramo propone tres variantes de trazado a la duplicación de la vía existente en el entorno de los municipios de El Poyo del Cid, Calamocha, Navarrete del Río y Lechago (alternativas 5A.1, 5A.2 y 5A.3).

Una vez realizada la comparación de las tres variantes se observan los mismos aspectos que en la Fase anterior por lo que se decide que **todas las alternativas sean estudiadas** de nuevo en la siguiente fase del Estudio.

Tramo 5B

Para este tramo se estudian tres alternativas (5B.1, 5B.2 y 5B.3). Todas presentan trazados semejantes junto a Ferreruela de Huerva, siendo la alternativa 5B.2 la que más se acerca al corredor actual del ferrocarril. Asimismo, las tres plantean la construcción de una nueva estación en el municipio, que se dispondrán en ubicaciones semejantes.

Con respecto a los tiempos de recorrido se observa que las alternativas 5B.1 y 5B.2 son las más lentas, pero en cambio son las más baratas. En relación a los criterios ambientales, las tres variantes logran valoraciones semejantes.

La alternativa 5B.3 tiene una mayor longitud de trazado y de viaductos, además de un mayor presupuesto que los de las alternativas 5B.1 y 5B.2. En base a esta comparación, se concluye que la **alternativa 5B.3.debe ser desechada** y sólo pasen a la siguiente fase del estudio, las alternativas 5B.1 y 5B.2.

Tramo 6

El tramo 6 se desarrolla entre Villadoz y Longares. En la fase 1:25.000, se han estudiado cuatro alternativas de trazado (alternativas 6.1, 6.2, 6.3 y 6.5). Todas ellas tienen su origen al sureste de Villadoz y comienzan a bifurcarse después de Villareal de Huerva para pasar frente a Cariñena por diferentes puntos.

Durante la fase comparativa, pudo observarse que todas ellas se comportan de forma diversa frente a los distintos criterios de comparación: la alternativa 6.1 resulta la más ventajosa frente a los criterios de trazado, funcionales y constructivos, pero en cambio resulta desfavorable en criterios socioeconómicos y ambientales. La alternativa 6.2 obtiene valoraciones medias en todos los aspectos estudiados pero tiene una mayor longitud de viaductos y túneles respecto a la alternativa 6.1 y plantea una estación en Cariñena alejada del casco urbano. La alternativa 6.3 conecta en su tramo final con la alternativa 6.2, tiene una mayor longitud de viaductos y túneles que las otras tres alternativas y plantea la ejecución de 4 estaciones, al igual que en la alternativa 6.3, y sin embargo es la más ventajosa económicamente. La alternativa 6.5. es la única que plantea una estación en Cariñena junto a la ubicación actual.

Por todas estas razones se propone **eliminar la alternativa 6.3** y que **todas las demás pasen a la próxima fase**.

Tramo 7

Para el tramo 7 se plantea la duplicación de la vía actual.

Tramo 8

El tramo 8 se define entre Botorrita y Cuarte de Huerva y en él se estudian dos nuevos trazados (alternativas 8.1 y 8.3). Las alternativas 8.1 y 8.3 se desarrollan junto al corredor del ferrocarril actual pero encaran el cruce con la autovía A-23 de forma diferente (una a cada lado del enlace de Cadrete). Ambas obtuvieron valoraciones medias en la mayoría de los aspectos estudiados, y aunque la alternativa 8.3 es ligeramente más cara, es la más ventajosa en cuanto a longitud del trazado y tiempos de recorrido.

En consecuencia, se decide que **ambas alternativas pasen** a la siguiente fase del estudio.

Alternativas por Ricla. Solución 1 del Entorno de Zaragoza

Para la conexión con la línea de alta velocidad Madrid – Barcelona se estudian dos posibles corredores: junto a Ricla y junto a Calatorao, dando lugar a cuatro alternativas (alternativas 6.6 a 6.9).

En el análisis multicriterio se observó que unas presentan ventajas en unos aspectos mientras que son desfavorables en otros, pero la que destaca por aspectos claramente favorables tanto funcionales, socioeconómicos como ambientales, es la Alternativa 6.8, siendo que las alternativas 6.7 y 6.9, obtienen peores resultados por tener una mayor longitud de trazado, mayor longitud de túneles, riesgos geológico-geotécnicos, se comportan peor en cuanto a drenaje y son más caras que las otras dos.

Por todo lo explicado, se decide descartar las alternativas 6.7 y 6.9.

3.3. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN ESTE ESTUDIO. ESCALA 1:5.000

La tramificación actual es continua, sea duplicación o variante para facilitar su comprensión, sin dejar huecos por ser duplicación. En general se ha intentado duplicar la vía existente salvo dos zonas de grandes variantes en Calamocha y en Cariñena.

A continuación se incluye un cuadro comparativo de tramos y alternativas entre la Fase B y la Fase C.

FASE B	FASE C	OBSERVACIONES
TRAMO 1	**TRAMO 1**	
	Alternativa 1.0	
Alternativa 1.1	Alternativa 1.1	Fase C comienzo al final de los andenes de la estación de Teruel
Alternativa 1.3	Alternativa 1.2	Fase C comienzo al final de los andenes de la estación de Teruel

FASE B	FASE C	OBSERVACIONES
TRAMO 2, 3	**TRAMO 2**	
Duplicación vía existente	Alternativa 2.0	
Alternativa 3.1		Variante de 3,14 km. No se incluye en la Fase C
Duplicación vía existente	Alternativa 2.0	
TRAMO 4	**TRAMO 3**	
	Alternativa 3.0	
Alternativa 4.1		
Alternativa 4.2	Alternativa 3.1	
TRAMO 5A	**TRAMO 4**	
Alternativa 5A.1	Alternativa 4.1	Los últimos km de la alternativa de la Fase B pasan al tramo siguiente en la Fase C
Alternativa 5A.2	Alternativa 4.2	Los últimos km de la alternativa de la Fase B pasan al tramo siguiente en la Fase C
Alternativa 5A.3	Alternativa 4.3	Los últimos km de la alternativa de la Fase B pasan al tramo siguiente en la Fase C
TRAMO 5B	**TRAMO 5**	
Alternativa 5B.1	Alternativa 5.1	Los últimos km de la alternativa de la Fase B pasan al tramo 6 como duplicación
Alternativa 5B.2	Alternativa 5.2	Se ha modificado para aprovechar la estación de Ferreruela
Alternativa 5B.3	-	No se incluye en Fase C
	TRAMO 6	
Duplicación vía existente	Alternativa 6.0	La 6.0 incluye los últimos 3 km de la 5B.1/5B.2, la duplicación vía existente y los 3,5 km primeros de la 6.1/6.2/6.5
TRAMO 6	**TRAMO 7**	
Alternativa 6.1	Alternativa 7.1	Los últimos km de la alternativa de la Fase B pasan al tramo 8 como duplicación.
Alternativa 6.2	Alternativa 7.2	A la entrada de Cariñena coincide con la 6.5, después con la 6.2 para buscar el ffcc actual
Alternativa 6.3	-	No se incluye en Fase C
Alternativa 6.5	-	No se incluye en Fase C
TRAMO 7	**TRAMO 8**	
Duplicación vía existente	Alternativa 8.0	Incluye final tramo 6 en duplicación + tramo 7 + duplicación de la Fase B
	Alternativa 8.1	Rectificación de curva R=1005 de la alt. 8.0 a R=2920 para aumentar la velocidad de 140 a 220 km/h
TRAMO 8	**TRAMO 9**	
	Alternativa 9.0	
Alternativa 8.1	Alternativa 9.1	
Alternativa 8.3	Alternativa 9.2	
	TRAMO 10	
	Alternativa 10.1	No se incluyó en Fase B
	TRAMO 11	
	Alternativa 11.1	No se incluyó en Fase B
ALTERNATIVAS POR RICLA		
ALTERNATIVA 6.6	-	No se incluye en Fase C
ALTERNATIVA 6.7	-	No se incluye en Fase C
ALTERNATIVA 6.8	-	No se incluye en Fase C
ALTERNATIVA 6.9	-	No se incluye en Fase C

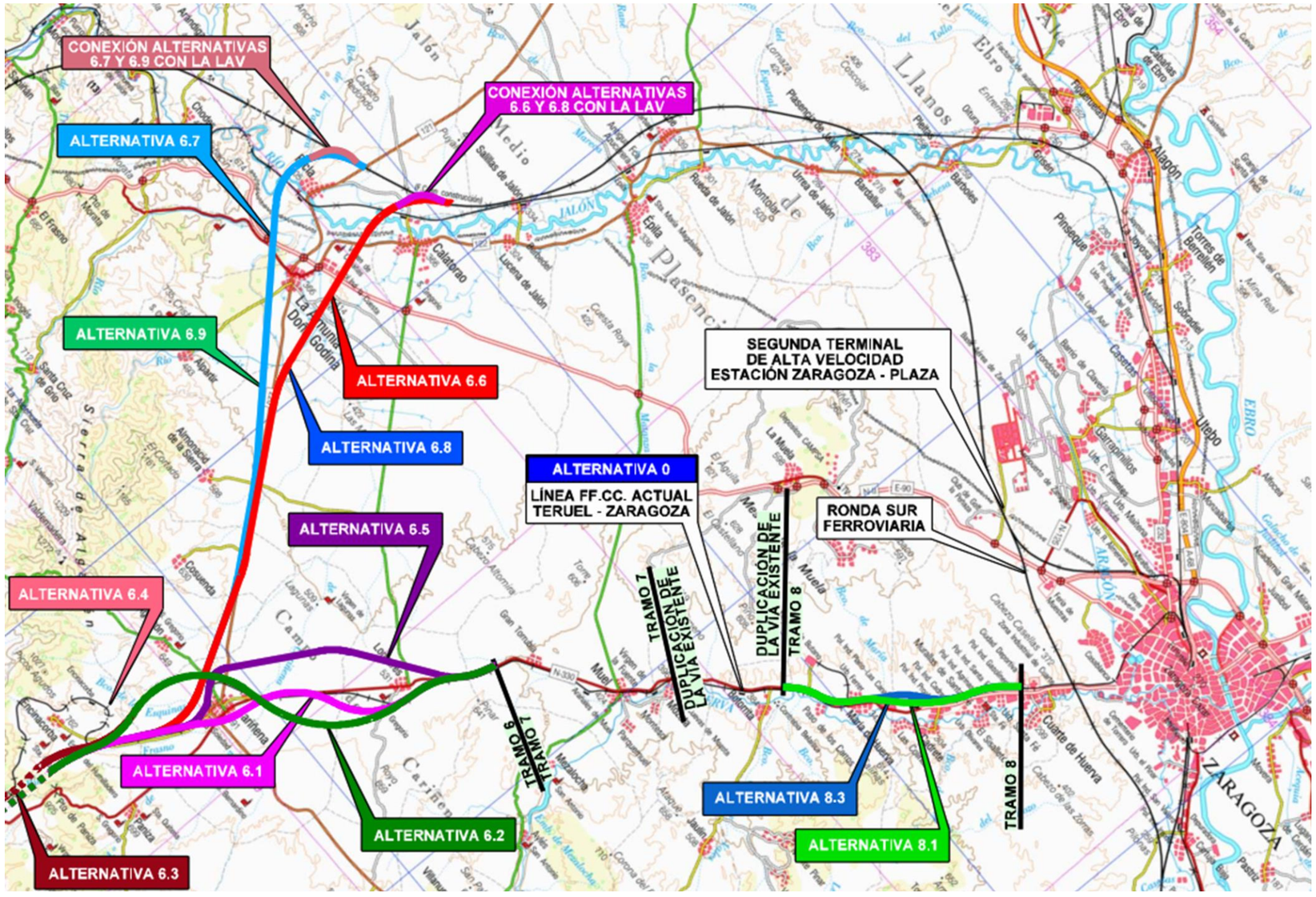
Las principales diferencias entre Fase B y Fase C son las siguientes:

- El nuevo tramo 2 engloba el tramo 2, duplicación, tramo 3 (aunque ahora sin variante) y duplicación hasta Monreal del Campo de la Fase B.
- La alternativa 5B.3 no se desarrolla en esta fase ya que se desechó en las conclusiones de la Fase B por coste, mayor longitud de trazado y de viaductos.
- La alternativa 6.3 no se desarrollan en esta fase pues se descartó en la Fase B por tener mayor longitud de viaductos, túneles y estaciones.
- La alternativa 6.5 no se desarrolla pues se aleja mucho de la vía actual y en este tramo se diseñan variantes de Cariñena que mejoren el trazado y con una alternativa que aprovecha la estación actual.
- Las soluciones de conexión con Zaragoza, no se estudiaron en la Fase B pero sí en la A. En esta Fase C, dado el tiempo transcurrido, hay nuevos estudios y condicionantes que han llevado a la realización de una única alternativa en los tramos 10 y 11.
- Las soluciones a las alternativas por Ricla analizadas en Fase B se han descartado en la Fase C dada la complejidad técnica y coste económico que supondría su diseño.

A partir de un estudio comparativo realizado se ha obtenido un PEM estimado de 210 M€ para las alternativas por Ricla a lo que habría que sumar el coste de los saltos de carnero de viajeros y mercancías para conectar con las líneas 12-050 y 02-200 de la RFIG así como un cambiador de anchos, mientras que las alternativas directas a Zaragoza tienen un PEM estimado de entre 197,5 – 216,5 M€. El coste por kilómetro de las alternativas por Ricla es mucho mayor por las estructuras necesarias para su realización, al igual que los costes de mantenimiento por tener en servicio el trayecto actual entre Cariñena y Bifurcación Teruel de la línea 02-610, lo que supondría hacer un nuevo análisis de la funcionalidad de la línea actual en el tramo comprendido entre Cariñena y la Conexión con la ronda Sur Ferroviaria, en la Bifurcación Teruel.

En cuanto a los tiempos de recorrido el estudio realizado reflejaba una similitud entre todas las alternativas que rondan la media hora de tiempo comercial de viajeros.

Se adjunta a continuación un plano de la Fase B en el que se reflejan las alternativas del entorno de Ricla y Zaragoza para facilitar la comprensión.



Analizados los costes económicos, la viabilidad técnica, la funcionalidad del trazado y los tiempos de recorrido, no se ha estimado conveniente incluirlas en el desarrollo de las alternativas a desarrollar en la presente Fase C del Estudio Informativo cuyo objetivo principal es la duplicación de la vía existente y la mejora de la misma para potenciar el tráfico de mercancías.

4. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

En el siguiente apartado se incluyen las plantas con los puntos de vista de las fotos.



Foto 1: Estación de Teruel. Vía 4, dirección Valencia.

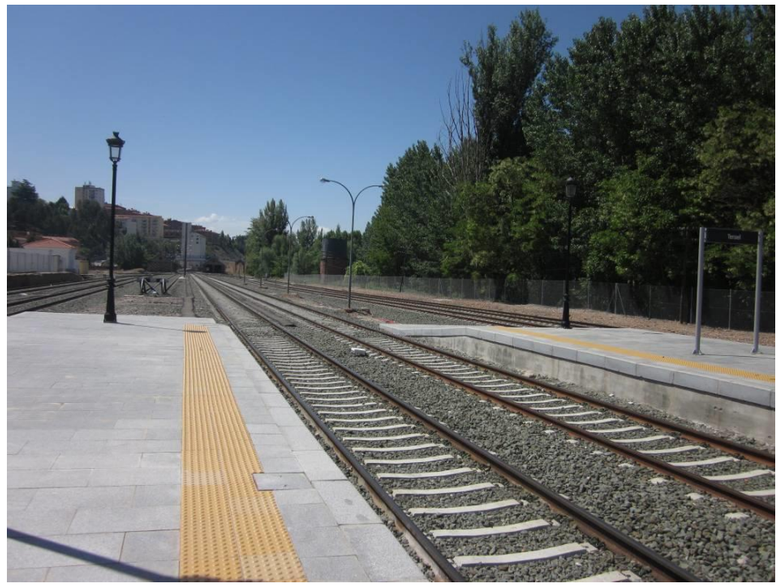


Foto 2: Estación de Teruel. Vías 1 y 3, dirección Zaragoza.



Foto 3: Estación de Teruel. Vías 3 y 1, dirección Zaragoza.



Foto 4: Estación de Teruel. Vías 3 y 1, dirección Zaragoza. Tren de Media Distancia y edificio de la estación.



Foto 5: Estación de Teruel. Vías dirección Zaragoza. Al fondo la estructura del Puente Nuevo.



Foto 6: Estación de Teruel. Vista del edificio de la estación dirección Valencia.



Foto 7: Estación de Teruel. Paso a nivel, dirección Zaragoza.



Foto 8: Estación de Teruel. Estructuras del Puente Nuevo sobre el río Turia y las vías dirección Zaragoza.



Foto 9: Estación de Teruel. Inicio de las vías dirección Valencia.



Foto 10: Inicio de la vía única, dirección Zaragoza, entre el río Turia y la Avenida de Zaragoza.



Foto 11: Paso inferior bajo el ferrocarril desde la Avda. de Zaragoza.



Foto 12: Puente metálico sobre el río Turia junto al paso inferior anterior.



Foto 13: Paso inferior de la Avda. de Zaragoza bajo el ferrocarril en el P.K. 131+100, junto al Centro penitenciario. (P.K. 1+600)



Foto 14: Vía en el paso inferior anterior, dirección Teruel. (P.K. 1+600)



Foto 15: Paso superior de la N-420 sobre el ferrocarril. Vía dirección Teruel, en el P.K. 128+800. (P.K. 3+840)



Foto 16: Paso superior de la N-420 sobre el ferrocarril. Vía dirección Zaragoza, en el P.K. 128+800. (P.K. 3+840)



Foto 17: Urbanizaciones en la TE-V-1001 próximas al enlace con la N-420. Al fondo la línea Zaragoza-Valencia.



Foto 19: Paso superior de la TE-V-1001 en el P.K. 128+000. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 4+560)



Foto 18: Paso superior de la TE-V-1001 en el P.K. 128+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 4+560)



Foto 20: Paso inferior en el acceso a Concud, en el P.K. 126+700. (P.K. 5+940)



Foto 21: Paso superior de la vía de enlace con la A-23 (P.K. 124), en el P.K. 122+700. Vía dirección Teruel. (P.K. 9+930)



Foto 22: Paso superior de la vía de enlace con la A-23 (P.K. 124), en el P.K. 122+700. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 9+930)



Foto 23: Estructura sobre el barranco de Caudé, en el P.K. 121+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 11+300)



Foto 24: Paso superior en el acceso a Caudé, en el P.K. 121+300. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 11+300)



Foto 25: Paso superior en el acceso a Caudé, en el P.K. 121+200. Vía dirección Teruel. (P.K. 11+400)



Foto 27: Paso superior en el acceso a Caudé, en el P.K. 120+250. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 12+400)



Foto 26: Paso superior en el P.K. 121+200. Vía dirección Zaragoza. Al fondo paso superior metálico. (P.K. 11+400)



Foto 28: Paso superior de camino, en el P.K. 119+800. Vía dirección Teruel. Al fondo paso superior metálico. (P.K. 12+830)



Foto 29: Paso superior de camino, en el P.K. 119+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 12+830)



Foto 30: Paso superior de camino, en el P.K. 119+800. Vía dirección Zaragoza. Al fondo pérgola sobre la N-234. (P.K. 12+830)



Foto 31: Pérgola en la N-234, en el P.K. 119+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 13+800)



Foto 32: Detalle de la pérgola sobre la N-234. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 13+800)



Foto 33: Obras en el P.K. 119+000 del ramal ferroviario entre la estación de Cella y la Plataforma Logística PLATEA. (P.K. 13+800)



Foto 35: Paso superior de camino en el P.K. 115+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 17+440)



Foto 34: Pérgola en el N-234, en el P.K. 118+800. Vía dirección Zaragoza. Ramales a PLATEA y al aeródromo. (P.K. 13+800)



Foto 36: Paso superior en el P.K. 115+300. Al fondo la estación de Cella. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 17+440)



Foto 37: Paso superior en el P.K. 115+300. Al fondo la estación de Cella. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 17+440)



Foto 38: Paso superior en el P.K. 115+300. Inicio del ramal ferroviario entre la estación de Cella y PLATEA. Vía dirección Teruel. (P.K. 17+440)



Foto 39: Estación de Cella, en el P.K. 115+000. (P.K. 17+900)



Foto 40: Estación de Cella, en el P.K. 114+820. (P.K. 18+180)



Foto 41: Paso superior de la TE-V-1001, en el P.K. 114+820 junto a la estación de Cella. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 18+180)



Foto 42: Paso superior de la TE-V-1001, en el P.K. 114+500. Vía dirección Zaragoza. Al fondo paso superior en el P.K. 114+000.



Foto 43: Paso superior en el Camino de San Martín, en el P.K. 107+300. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 25+200)



Foto 44: Paso superior en el Camino de San Martín, en el P.K. 107+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 25+200)



Foto 45: Laguna del Cañizar en el Camino de San Martin, próxima a Villarquemado.



Foto 46: Paso superior en el Camino de la Vega Nueva, en el P.K. 105+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 27+050)



Foto 47: Paso superior en el Camino de la Vega Nueva, en el P.K. 105+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 27+050)



Foto 48: Viaducto sobre el río Jiloca, en el P.K. 104+000. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 28+450)



Foto 49: Paso superior de camino, en el P.K. 102+250. Vía dirección Teruel. (P.K. 30+440)



Foto 51: Paso superior de camino, en el P.K. 102+250. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 30+440)



Foto 50: Paso superior de camino, en el P.K. 102+500. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 30+440)



Foto 52: Paso superior de la A-1511, en el P.K. 101+000. Vía dirección Zaragoza. Al fondo Santa Eulalia. (P.K. 31+500)



Foto 53: Paso superior de la A-1511, en el P.K. 101+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 31+500)



Foto 54: Obra de paso del Barranco de los Rabosecos en el P.K. 101+000. Al fondo el paso superior de la A-1511.(P.K.



Foto 55: Paso superior de la A-1511, en el P.K. 101+000. (P.K. 31+500)



Foto 56: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+000. Vías dirección Teruel. (P.K. 32+600)



Foto 57: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+000. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 32+600)



Foto 58: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+000. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 32+600)



Foto 59: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+000. Vías dirección Teruel. (P.K. 32+600)



Foto 60: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+200. Vías dirección Teruel. (P.K. 32+400)



Foto 61: Estación de Santa Eulalia, en el P.K. 100+200. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 32+400)



Foto 63: Paso superior en la TE-V-9026 sobre el antiguo ferrocarril minero de Sierra Menera. Vía dirección Ojos Negros.



Foto 62: Paso superior en la TE-V-9026 sobre el antiguo ferrocarril minero de Sierra Menera. Al fondo Santa Eulalia.



Foto 64: Paso superior de camino, en el P.K. 98+500. Al fondo la estación de Santa Eulalia. Vía dirección Teruel. (P.K. 34+000)



Foto 65: Paso superior de camino, en el P.K. 98+500. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 34+000)



Foto 67: Paso superior de camino, en el P.K. 93+500. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 38+900)



Foto 66: Paso superior de camino, en el P.K. 93+500. Vía dirección Teruel. (P.K. 38+900)



Foto 68: Paso superior en la TE-V-9024, en el P.K. 87+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 45+000)



Foto 69: Paso superior en la TE-V-9024, en el P.K. 87+300. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 45+000)



Foto 70: Apartadero de Villafranca del Campo, en el P.K. 87+100. (P.K. 45+000)



Foto 71: Río Jiloca paralelo al ferrocarril en el P.K. 87+400. A la derecha cerramiento del ferrocarril. (P.K. 45+000)



Foto 72: Paso superior de camino, en el P.K. 85+000. (P.K. 47+360)



Foto 73: Paso superior del Paso de la Paridera de Macías, en el P.K. 82+800. Vías dirección Teruel. (P.K. 49+660)



Foto 74: Paso superior del paso de la Paridera de Macías, en el P.K. 82+800. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 49+660)



Foto 75: Estación de Monreal del Campo, en el P.K. 76+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 55+880)



Foto 76: Estación de Monreal del Campo, en el P.K. 76+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 55+880)



Foto 77: Estación de Monreal del Campo, en el P.K. 76+200. (P.K. 56+420)



Foto 78: Estación de Monreal del Campo, en el P.K. 76+100. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 56+600)



Foto 79: Paso superior en el N-211, en el P.K. 75+600. Vía dirección Teruel. Al fondo la estación de Monreal del Campo. (P.K. 56+200)



Foto 80: Paso superior en la N-211, en el P.K. 75+600. Vía dirección Zaragoza. Al fondo paso superior en el P.K. 75+100. (P.K.



Foto 81: Paso superior en la N-211, en el P.K. 75+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 56+800)



Foto 82: Paso superior en la N-211, en el P.K. 75+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 56+800)



Foto 83: Paso superior en el Camino de Carrascabacho en el P.K. 75+100. Vía dirección Teruel. (P.K. 57+450)



Foto 84: Paso superior en el Camino de Carrasbacho en el P.K. 75+100. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 57+450)



Foto 85: Antigua estación de Monreal del Campo. (P.K. 58+000)



Foto 86: Paso superior de camino, en el P.K. 72+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 60+000)



Foto 87: Paso superior de camino, en el P.K. 72+000. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 60+000)



Foto 88: Paso superior de camino, en el P.K. 72+000. Trazado del antiguo ferrocarril. (P.K. 60+000)



Foto 89: Paso superior de camino, en el P.K. 72+000. Trazado del antiguo ferrocarril. (P.K. 60+000)



Foto 91: Paso superior de camino, en el P.K. 70+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 61+780)



Foto 90: Apeadero de Torrijo del Campo, en el P.K. 70+800. Vía dirección Teruel. (P.K. 61+780)



Foto 92: Pasarela peatonal en el P.K. 70+200. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 61+780)



Foto 93: Edificio del Centro de Interpretación de la Cultura romana en Caminreal (CICAR). Antigua estación de Caminreal. (P.K. 64+000)



Foto 94: Antigua estación de Caminreal de 1902. (P.K. 64+000)



Foto 95: Trazados antiguo y actual, al fondo, del ferrocarril a su paso por la estación de Caminreal/Fuentes Claras. (P.K. 64+000)



Foto 96: Antigua estación de Caminreal. (P.K. 64+000)



Foto 97: Antigua estación de Caminreal de 1933. (P.K. 64+500)

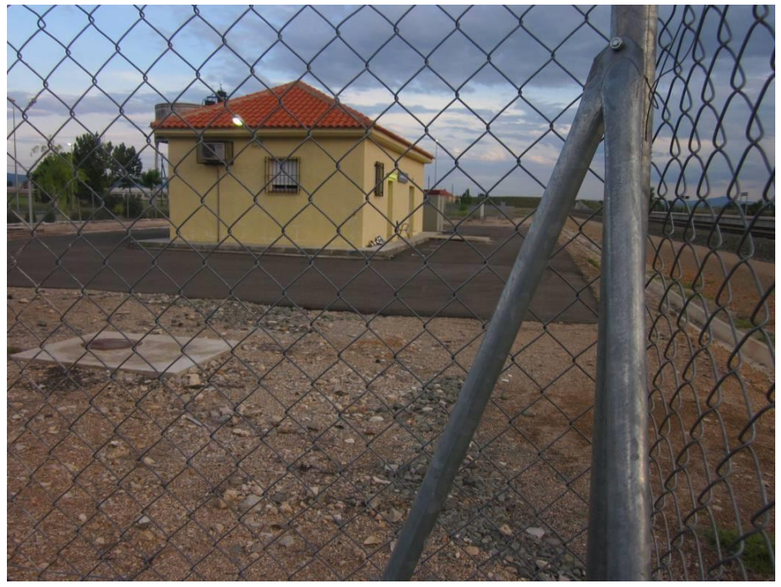


Foto 98: Estación de Caminreal/Fuentes Claras. (P.K. 64+500)



Foto 99: Estación de Caminreal/Fuentes Claras. Andén central en el P.K. 0+800. (P.K. 64+500)



Foto 100: Paso superior en la TE-28, en el P.K. 2+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 66+300)



Foto 101: Paso superior en la TE-28, en el P.K. 2+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 66+300)



Foto 102: Antigua estación de Fuentes Claras. Trazado abandonado.



Foto 103: Antigua estación de Fuentes Claras. Trazado abandonado.



Foto 104: Antiguo trazado cerca de Fuente Claras.



Foto 105: Paso superior de camino en el P.K. 3+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 67+240)



Foto 106: Paso superior de camino en el P.K. 3+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 67+240)



Foto 107: Paso superior de camino en el P.K. 3+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 67+240)



Foto 108: Paso superior de camino en el P.K. 4+800. Vía dirección Teruel. (P.K. 68+430)



Foto 109: Paso superior de camino en el P.K. 4+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 68+430)



Foto 111: Estación de Calamocha-Nueva, en el P.K. 7+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 71+370)



Foto 110: Paso inferior de la N-234 (P.K. 190), en el P.K. 7+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 71+060)



Foto 112: Estación de Calamocha-Nueva, en el P.K. 7+600. Vía dirección Teruel. Al fondo paso sobre la N-234. (P.K. 71+470)



Foto 113: Estación Calamocha-Nueva, en el P.K. 7+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 71+470)



Foto 114: Estación de Calamocha-Nueva, en el P.K. 7+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 71+470)



Foto 115: Estación de Calamocha-Nueva. P.C. Corredor Noroeste. Tramo: Caminreal-Ferreruela. (P.K. 71+470)



Foto 116: Paso inferior en un ramal de enlace en la A-23 (P.K. 185), en el P.K. 9+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 73+300)



Foto 117: Boquilla sur del túnel bajo la A-1508, en el P.K. 10+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 74+000)



Foto 118: Boquilla norte del túnel próximo al viaducto de la A-23, en el P.K. 11+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 74+720)



Foto 119: P.K. 11+000. Al fondo el viaducto de la A-23 sobre el ferrocarril. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 75+140)



Foto 120: Paso superior de la A-1508, en el P.K. 13+100. Al fondo Navarrete del Río. Vía dirección Teruel. (P.K. 76+320)



Foto 121: Apeadero de Navarrete del Río en el P.K. 13+100. (P.K. 76+320)



Foto 123: Apeadero de Navarrete del Río. Vía dirección Teruel. (P.K. 76+660)



Foto 122: Paso superior de la A-1508, en el P.K. 12+600. Al fondo el apeadero de Navarrete del Río. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 76+320)



Foto 124: Apeadero de Navarrete del Río. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 76+660)



Foto 125: Apeadero de Navarrete del Río. Antigua estación en el P.K. 13+300. (P.K. 76+660)



Foto 126: Viaducto de la A-23 sobre la A-2512 y el ferrocarril en el P.K. 14+700. (P.K. 78+400)



Foto 127: Vano y estribo del viaducto de la A-23 sobre el ferrocarril. (P.K. 78+400)



Foto 128: Apeadero de Lechago en el P.K. 15+800. Vía dirección Teruel. (P.K. 79+800)



Foto 129: Apeadero de Lechago en el P.K. 15+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 79+800)



Foto 130: Apartadero de Cuencabuena en el P.K. 22+100. Vía dirección Teruel. (P.K. 85+940)



Foto 131: Apartadero de Cuencabuena, en el P.K. 22+100. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 85+940)



Foto 133: Paso superior de la TE-19, en el P.K. 25+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 88+950)



Foto 132: Paso superior de la TE-19, en el P.K. 25+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 88+950)



Foto 134: Paso superior en la TE-19, en el P.K. 29+100. Vía dirección Teruel. (P.K. 92+700)



Foto 135: Paso superior en la TE-19, en el P.K. 29+100. Al fondo la estación de Ferreruela de Huerva. Vía dirección Zaragoza.(P.K.



Foto 136: Estación de Ferreruela de Huerva en el P.K. 29+500. Vía dirección Teruel. (P.K. 93+100)



Foto 137: Estación de Ferreruela de Huerva en el P.K. 29+500. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 93+100)



Foto 138: Estación de Ferreruela de Huerva. Rampa de carga. (P.K. 93+100)



Foto 139:Paso superior en la A-2510, en el P.K. 29+900. Al fondo la estación de Ferreruela de Huerva. Vía dirección Teruel. (P.K.93+500)



Foto 140:Paso superior en la A-2510, en el P.K. 29+900. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 93+500)



Foto 141:Paso superior en la TE-17, en el P.K. 34+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 98+220)



Foto 142:Paso superior en la TE-17, en el P.K. 34+600. Apeadero de Villahermosa en el P.K. 34+700. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 98+220)



Foto 143: Paso superior en la A-1506, en el P.K. 38+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 102+320)



Foto 144: Apeadero de Badules en el P.K. 38+400. (P.K. 102+320)



Foto 145: Paso superior en la A-1506, en el P.K. 38+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 102+320)



Foto 146: Paso superior en el acceso a Villadoz, en el P.K. 42+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 105+770)



Foto 147: Apeadero de Villadoz en el P.K. 42+000. (P.K. 105+770)



Foto 148: Paso superior en el acceso a Villadoz, en el P.K. 42+300. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 105+770)



Foto 149: Paso superior en el acceso a Villadoz, en el P.K. 42+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 105+770)



Foto 150: Viaducto de la A-23 sobre el río Huerva.



Foto 151: Viaducto de la A-23 sobre el ferrocarril en el P.K. 44+200. (P.K. 107+700)



Foto 152: Viaducto sobre el río Huerva, en el P.K. 44+600. (P.K. 108+200)



Foto 153: Paso superior en la A-2509, en el P.K. 45+200. Vías dirección Teruel. (P.K. 108+860)



Foto 154: Paso superior en la A-2509, en el P.K. 45+200. Al fondo el apartadero de Villarreal de Huerva. Vía dirección Zaragoza .(P.K. 108+860)



Foto 155:Estación de Villareal de Huerva en el P.K. 45+400. Al fondo pasarela peatonal. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 108+860)



Foto 156:Paso superior en la A-2509, en el P.K. 45+200. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 108+860)



Foto 157:Pérgola en la N-330 (P.K. 430), en el P.K. 46+200. Vía dirección Teruel. (P.K. 109+840)



Foto 158:Detalle de la pérgola sobre la N-330 (P.K. 430). Vía dirección Zaragoza. (P.K. 109+840)



Foto 159: Detalle de la pérgola sobre la N-330 (P.K. 430). Vía dirección Zaragoza. (P.K. 109+840)



Foto 161: Detalle de la pérgola en la N-330 (P.K. 430), en el P.K. 46+200. Vía dirección Teruel. (P.K. 109+840)



Foto 160: Pérgola en la N-330 (P.K. 430), en el P.K. 46+200. Vía dirección Teruel. Estructura sobre la acequia del Regajo. (P.K. 109+840)



Foto 162: Ubicación de la boquilla sur del túnel, próxima al arroyo de las Zarzas, al norte de Villarreal de Huerva.



Foto 163: Ubicación de la boquilla norte del túnel, próxima al barranco del Puerto, al sur de Encinacorba.



Foto 164: Paso superior en la CV-669, en el P.K. 64+300. Vía dirección Teruel. (P.K. 127+930)



Foto 165: Paso superior en la CV-669, en el P.K. 64+300. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 127+930)



Foto 166: Apartadero de Encinacorba, en el P.K. 60+000. (P.K. 127+930)



Foto 167: Estanque de Cariñena, en el P.K. 68+600. (P.K. 133+300)



Foto 169: Paso superior de calle en el P.K. 70+500. Vía dirección Teruel. (P.K. 134+200)



Foto 168: Paso superior de calle, en el P.K. 70+500. Al fondo la estación de Cariñena. Vías dirección Zaragoza. (P.K. 134+200)



Foto 170: Variante de Villarreal de Huerva a Cariñena. Zona de cruce con la N-330, próximo al Hotel del Vino en Cariñena.



Foto 171: Variante de Villarreal de Huerva a Cariñena. Zona de cruce con la N-330, próximo al Hotel del Vino en Cariñena.



Foto 172: Pasos sobre el barranco de Enmedio y un acceso a Cariñena, en el P.K. 73+700. (P.K. 137+300)



Foto 173: Paso sobre la N-330, en el P.K. 73+800. (P.K. 137+300)



Foto 174: Vista de la vía dirección Zaragoza en el P.K. 73+800. (P.K. 137+300)



Foto 175: Vista de la vía dirección Teruel en el P.K. 73+800. Al fondo la N-330 y Cariñena. (P.K. 137+300)



Foto 177: Viaducto de la A-23 sobre el ferrocarril en el P.K. 75+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 139+100)



Foto 176: Glorieta del enlace con la A-23 (P.K. 240), en el P.K. 75+500. Vía dirección Teruel. (P.K. 139+100)



Foto 178: Paso superior en el Cordel de la Rotura, en el P.K. 77+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 140+880)



Foto 179:Paso superior en el Cordel de la Rotura, en el P.K. 77+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 140+880)



Foto 181:Apartadero de Longares, en el P.K. 81+600. (P.K. 145+600)



Foto 180:Paso superior de camino en el P.K. 82+100. Vía dirección Teruel. Al fondo Longares. (P.K. 145+600)



Foto 182:Paso superior de camino, en el P.K. 82+100. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 145+600)



Foto 183:Paso superior de camino, en el P.K. 83+000. Vía dirección Teruel. (P.K. 146+630)



Foto 184:Paso superior de camino, en el P.K. 83+000. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 146+630)

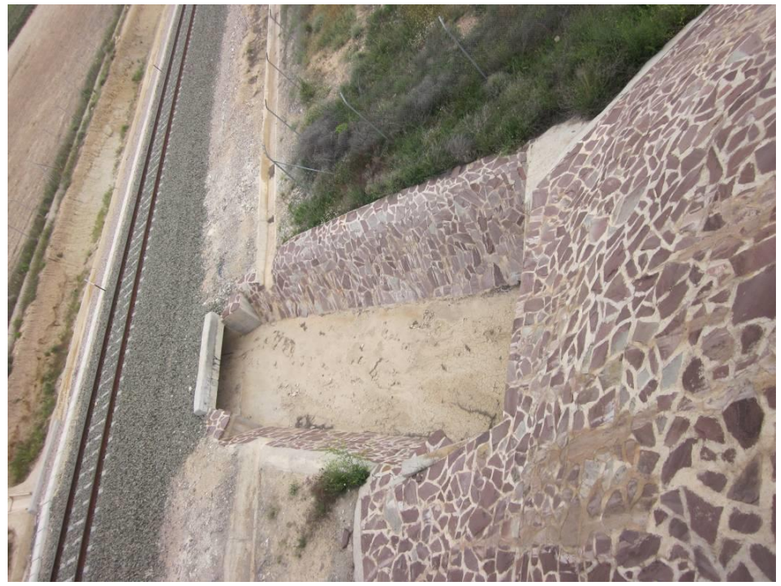


Foto 185:Obra de drenaje en el paso anterior. (P.K. 146+630)



Foto 186:Obra de drenaje en el paso anterior. (P.K. 146+630)



Foto 187: Paso superior de camino, en el P.K. 90+250. Vía dirección Teruel. (P.K. 153+580)



Foto 188: Paso superior de camino, en el P.K. 90+250. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 153+580)



Foto 189: Paso superior en el acceso a Muel, en el P.K. 90+950. Vía dirección Teruel. (P.K. 154+180)



Foto 190: Paso superior en el acceso de Muel, en el P.K. 90+950. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 154+180)



Foto 191: Paso superior en el acceso a Muel, en el P.K. 90+950. Al fondo apeadero de Arañales de Muel, en el P.K. 91+800.



Foto 192: Paso Inferior de la A-1101, en el acceso a Muel, en el P.K. 91+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 154+600)



Foto 193: Apeadero de Arañales de Muel, en el P.K. 91+800. Vía dirección Teruel. (P.K. 154+850)



Foto 194: Apeadero de Arañales de Muel, en el P.K. 91+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 154+850)



Foto 195:Paso inferior del Camino de la Balsa, en Muel, P.K. 91+940. (P.K. 155+100)



Foto 197:Paso inferior del Camino de la Balsa, en Muel, P.K. 91+940 Vía dirección Zaragoza. (P.K. 155+100)



Foto 196:Paso inferior del Camino de la Balsa, en Muel, P.K. 91+940. (P.K. 155+100)



Foto 198:Paso superior del acceso norte a Muel, en el P.K. 92+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 155+900)



Foto 199: Paso superior del acceso norte a Muel, en el P.K. 92+800. Vía dirección Teruel. (P.K. 155+900)



Foto 200: Paso superior del acceso norte a Muel, en el P.K. 92+800. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 155+900)



Foto 201: Obra de drenaje del Barranco Salado, en Mozota, P.K. 93+600. (P.K. 156+700)



Foto 202: Paso inferior de la carretera de acceso a Mozota, P.K. 93+760. (P.K. 156+850)



Foto 203: Paso inferior de la carretera de acceso a Mozota, P.K. 93+760. Trazado abandonado. (P.K. 156+850)



Foto 204: Paso inferior de la Cabañera, en el P.K. 94+350. (P.K. 157+420)



Foto 205: Paso superior del camino de los Alfamenes, en el P.K. 95+500. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 154+850)



Foto 206: Paso superior del camino de los Alfamenes, en el P.K. 95+500. Vía dirección Teruel. (P.K. 154+850)



Foto 207: Paso superior del Camino de los Alfamenes, en el P.K. 95+500. Vía dirección Zaragoza.. (P.K. 159+600)



Foto 208: Paso inferior del camino de acceso a la Venta del Muro, en el P.K. 97+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 160+500)



Foto 209: Paso inferior del camino de acceso a la Venta del Muro en el P.K. 97+400. (P.K. 160+500)



Foto 210:Paso inferior del Camino de acceso a la Venta del Muro, en el P.K. 97+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 160+500)



Foto 212:Paso superior de la Z-100 de acceso a Botorrita, en el P.K. 98+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 161+500)



Foto 213:Paso superior de la Z-100 de acceso a Botorrita, en el P.K. 98+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 161+500)



Foto 211: Obra de drenaje frente a la antigua estación de Botorrita, en el P.K. 98+100. Vía dirección Teruel. (P.K. 161+230)



Foto 214: Paso inferior de camino en el P.K. 99+800. (P.K. 162+900)



Foto 215: Paso superior de camino en el P.K. 100+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 163+660)

Foto 216: Paso superior de camino en el P.K. 100+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 163+660)



Foto 217: Paso superior de camino en el P.K. 100+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 163+660)



Foto 218: Paso inferior de camino en el P.K. 101+300. (P.K. 164+300)



Foto 219: Paso inferior de camino y obra de drenaje del Barranco de María, en el P.K. 101+300. (P.K. 164+300)



Foto 220: Nave industrial en el P.K. 104+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 164+400)



Foto 221: Camino paralelo, en el P.K. 101+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 164+400)



Foto 222: Paso superior de la N-330, en el P.K. 102+200. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 165+300)



Foto 223: Paso superior de la N-330, en el P.K. 102+200. Vía dirección Teruel. (P.K. 165+300)



Foto 224: Paso superior de la N-330, en el P.K. 102+200. Al fondo la estación de María de Huerva. Vía dirección Zaragoza.



Foto 225: Paso inferior de calle en María de Huerva, en el P.K. 102+600. (P.K. 165+700)



Foto 226: Paso inferior de calle en María de Huerva, en el P.K. 102+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 165+700)



Foto 227: Paso inferior de calle en María de Huerva, en el P.K. 102+600. Antigua estación. Vía dirección Zaragoza.



Foto 228: Al fondo, a la derecha, en el P.K. 102+700, ramal a REPSOL. Vía dirección Teruel. (P.K. 165+800)



Foto 229:Estación de María de Huerva, en el P.K. 102+900. Antigua estación. Vía dirección Teruel. (P.K. 165+900)



Foto 230:Estación de María de Huerva, en el P.K. 102+900. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 165+900)



Foto 231:Paso inferior de calle en María de Huerva, en el P.K. 103+100. (P.K. 166+100)



Foto 232:Paso inferior de calle, en María de Huerva, en el P.K. 103+100. Estación de María. Vía dirección Teruel.



Foto 233: Paso inferior de calle en María de Huerva, en el P.K. 103+100. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 166+100)



Foto 234: Paso superior de calle en María de Huerva, en el P.K. 103+400. Estación de María. Vía dirección Teruel.



Foto 235: Paso superior de calle en María de Huerva, en el P.K. 103+400. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 166+500)



Foto 236: Paso superior de calle en María de Huerva, en el P.K. 103+400. Vía dirección Teruel. (P.K. 166+500)



Foto 237: Viaducto sobre el Barranco Salado, en el P.K. 103+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 166+700)



Foto 239: Paso superior (pérgola) de la A-23 en el P.K. 105+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 168+600)



Foto 238: Paso inferior de la vía de enlace con la autovía A-23. (P.K. 168+300)



Foto 240: Paso superior (pérgola) de la A-23 en el P.K. 105+600. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 168+600)



Foto 241: Paso superior de la A-23 y paso inferior del camino de Valde-moracho, en el P.K. 105+600. Vía dirección Teruel. (P.K. 168+600)



Foto 242: Paso inferior del camino de Valdemoracho, en el P.K. 105+600. (P.K. 168+600)



Foto 243: Paso superior de la carretera al polvorín, en el P.K. 106+200. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 169+260)



Foto 244: Paso superior de la carretera al polvorín, en el P.K. 106+200. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 169+260)



Foto 245: Antigua estación de Cadrete, en el P.K. 106+700. (P.K. 169+750)



Foto 246: Paso inferior del Camino de Santa Fé, en el P.K. 107+300. (P.K. 170+300)



Foto 247: Paso inferior del camino de Santa Fé, en el P.K. 107+300. (P.K. 170+300)



Foto 248: Paso inferior de la carretera a la Ciudad Deportiva, en el P.K. 108+500. (P.K. 171+500)



Foto 249: Carretera a la Ciudad Deportiva, en el P.K. 108+700. Instalaciones de ENAGAS. Vía dirección Teruel. (P.K. 171+700)



Foto 250: Carretera a la Ciudad Deportiva en el P.K. 108+700. Vía dirección Zaragoza. (P.K. 171+700)



Foto 251: Inicio de las vías de apartado de la estación de Cuarte de Huerva, en el P.K. 109+800. Vía dirección Teruel



Foto 252: Estación de Cuarte de Huerva, en el P.K. 110+280. Vía dirección Teruel. (P.K. 173+280)



Foto 253: Estación de Cuarte de Huerva, en el P.K. 110+280. Vía dirección de Zaragoza. (P.K. 173+280)



Foto 254: Paso inferior de calle en Cuarte de Huerva, en el P.K. 110+600. (P.K. 173+600)



Foto 255: Paso inferior de camino, en el P.K. 111+860. (P.K. 174+860)



Foto 256: Viaducto de la L.A.V. Madrid-Barcelona, en el P.K. 112+500 del antiguo trazado ferroviario. (P.K. 175+000)



Foto 257: Vista de la zona de ubicación del edificio de la nueva Estación de Plaza. Dirección Madrid.



Foto 259: Paso Superior el By-Pass Madrid-Barcelona y la Ronda Sur Ferroviaria. Dirección Madrid



Foto 258: Paso superior sobre el By-pass Madrid-Barcelona y la Ronda Sur Ferroviaria. Dirección Barcelona.



Foto 260: By-pass Madrid-Barcelona y Ronda Sur Ferroviaria. Dirección Barcelona. Al fondo Paso Superior sobre las 4 vías.



Foto 261: By-pass Madrid-Barcelona y Ronda Sur Ferroviaria. A la derecha separación de vías de ancho ibérico hacia Plaza y hacia Delicias.



Foto 262: Accesos a la estación de Plaza. Vías de ancho ibérico. Dirección Madrid.



Foto 263: Accesos a la estación de Plaza. Dirección Zaragoza. De izquierda a derecha. Ramal a los apartaderos, Ronda Sur Ferroviaria de ancho ibérico y vías UIC.



Foto 264: Plataforma Logística. Dirección Madrid. La alternativa 9.1 cruzará bajo las vías UIC junto al P.I. existente.



Foto 265: Plataforma Logística. Dirección Zaragoza.



Foto 266: Plataforma Logística. Paso Superior en A-120 para 2 vías de ancho ibérico sentido Madrid-Zaragoza.



Foto 267: Plataforma Logística. Paso Superior en A-120 para 2 vías de ancho ibérico, sentido Zaragoza-Madrid. Al fondo el Paso superior de las 2 vías UIC.



Foto 268: Plataforma Logística. Dirección Madrid. Zona de paso de la alternativa 9.1. A la derecha paso superior sobre la A-120.



Foto 269: Plataforma Logística. Dirección Zaragoza.



Foto 270: Plataforma Logística. Dirección Madrid.



Foto 271: Plataforma Logística. Dirección Zaragoza. A la izquierda vías IB y a la derecha vías UIC

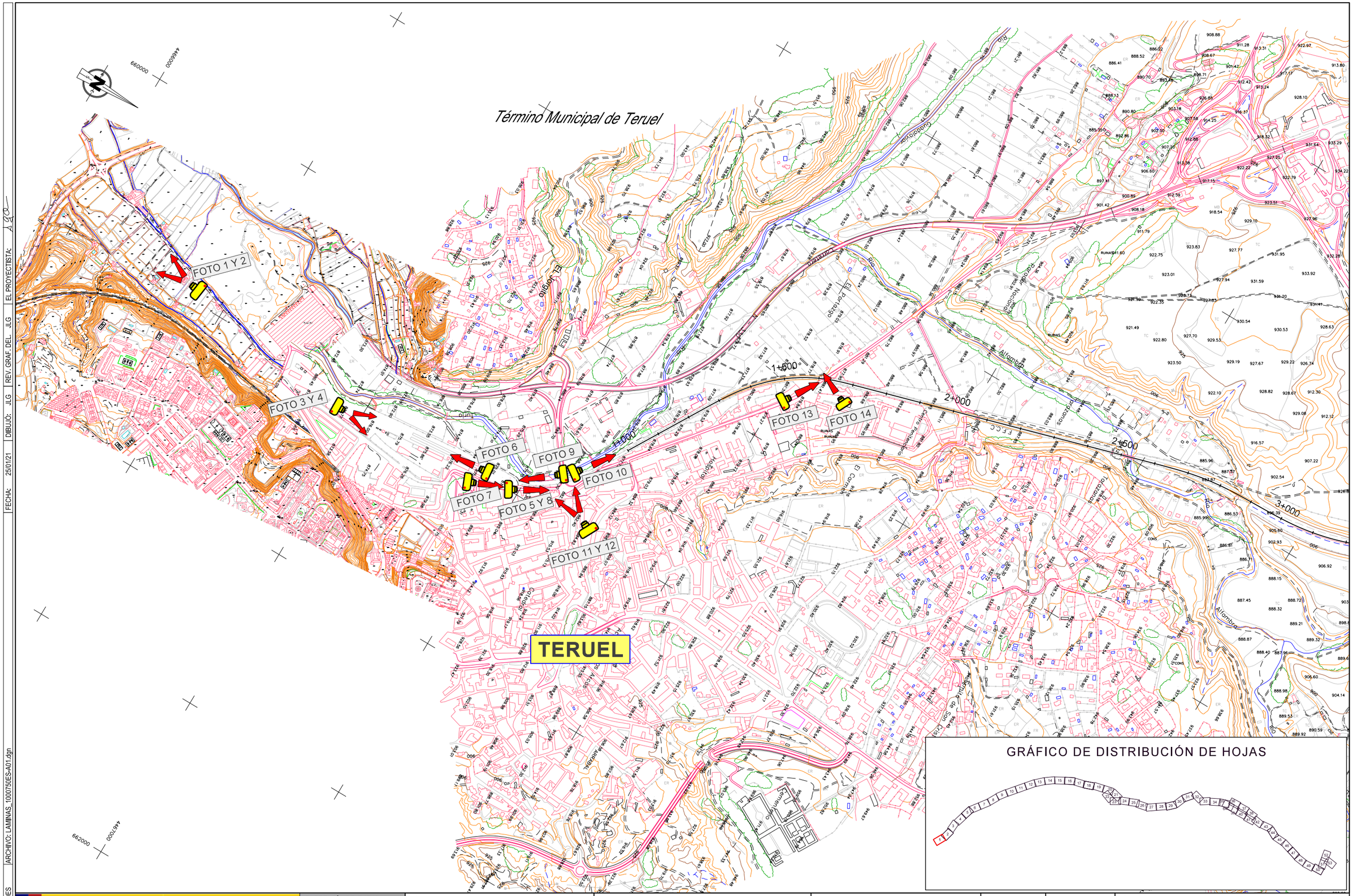


Foto 272: Paso Superior. Camino a Miralbuena. Dirección Madrid. A la izquierda 2 vías UIC y a la derecha 2 vías de ancho ibérico.



Foto 273: Paso Superior. Camino a Miralbuena. Dirección Zaragoza. A la izquierda 2 vías de ancho ibérico y a la derecha 2 vías UIC

4.1. PLANTAS CON PUNTOS DE VISTA DEL REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA	0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 1 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: A. C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 5120100075OES

Término Municipal de Teruel

FOTO 15

FOTO 16

FOTO 17

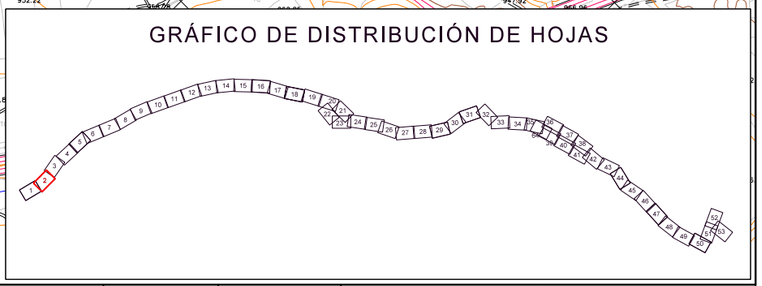
FOTO 18

FOTO 19

FOTO 20

Concud

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 2 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: A.C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-401.dgn

CÓDIGO: 512/1000750ES

635500 4471500

Término Municipal de Teruel

Carretera N - 330

Barranco

Camino de la Dehesilla

Camino de la Vereda

Camino de la Ventilla de la Hoz de Muñoz

Cruce

Corral de la Covatillo

Balsa

Balsa

Balsa

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: A.C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 512010000750ES

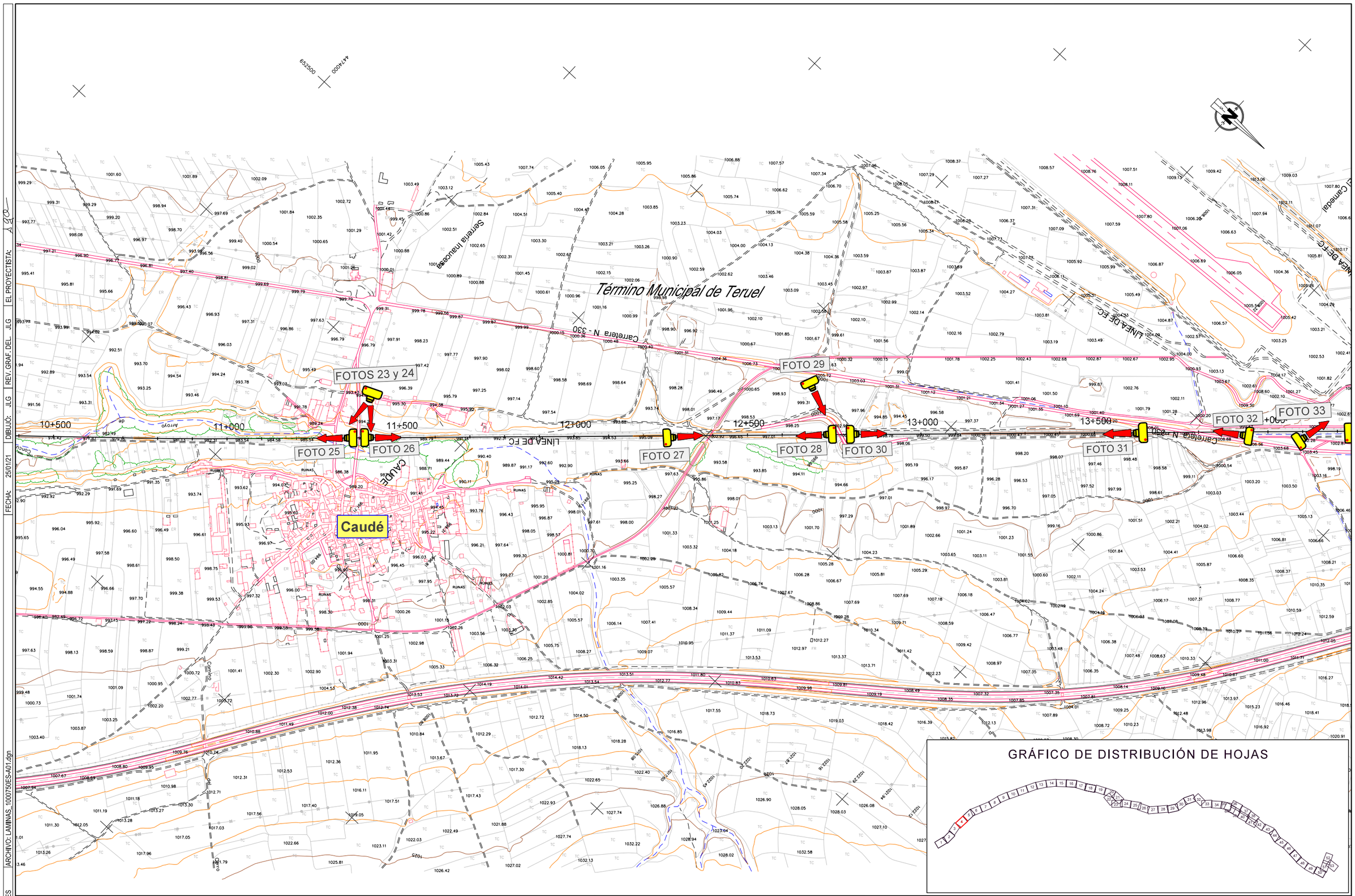


GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR — EL AUTOR DEL PROYECTO

getinsa-euroestudios / tpf INGENIERÍA

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000 — 0 100 200 m.

NUMÉRICA — GRÁFICA

FECHA: FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 4 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: ADIF

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 512010007S0ES

Término Municipal de Teruel

Término Municipal de Celia

Vías de Marco

El Cantadal

LÍNEA DE F.C.

Carretera N - 330

14+500

15+000

15+500

16+000

16+500

17+000

17+500

FOTO 33

FOTO 34

FOTO 35

FOTO 36 Y 37

FOTO 38

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
TPF INGENIERÍA

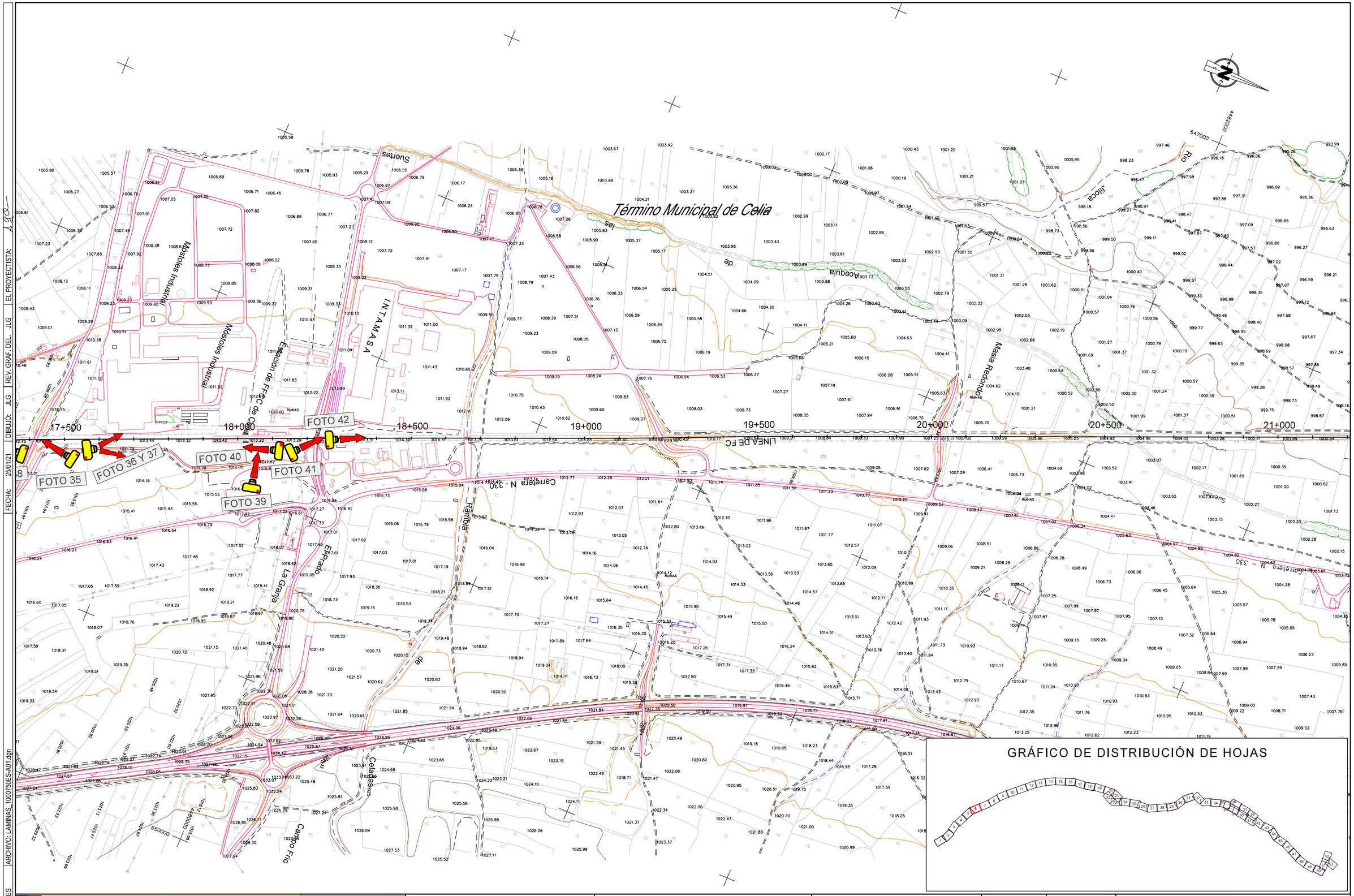
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 5 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA	0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 6 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: A.C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 5120100750ES

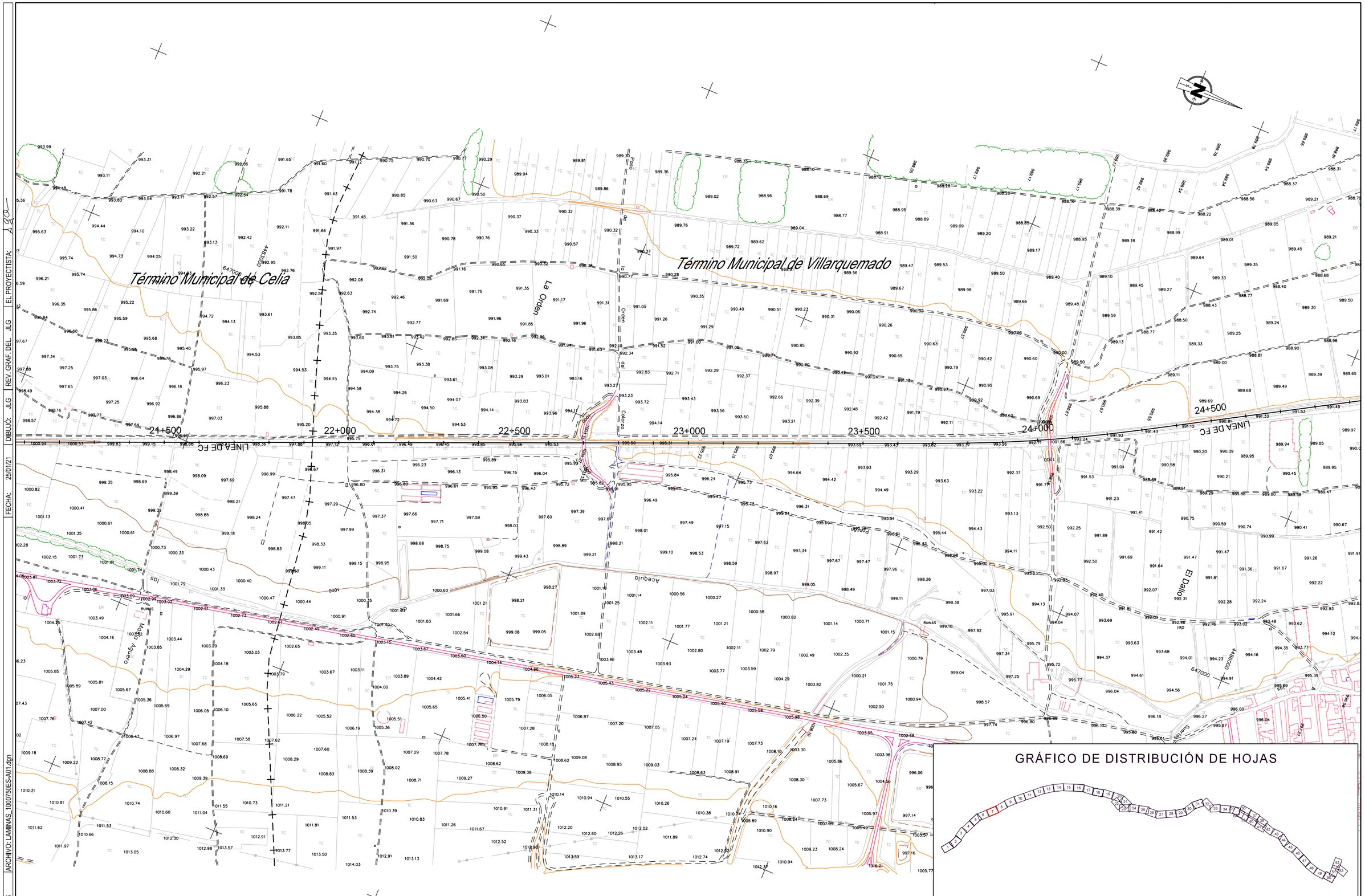


GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 7 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FOTO 45

FOTO 44

FOTO 43

FOTO 46

FOTO 47

FOTO 48

Término Municipal de Villarquemado

Término Municipal de Santa Eulalia

Villarquemado

25+000

25+500

26+000

26+500

27+000

27+500

28+000

28+500

LÍNEA DE FC

Camino de los Olmos

Camino de Vega Vieja

Camino de Sortes

Camino de Villarquemado

Camino de Sortes de los Olmos

Camino de Acequia

Camino de Lomo de las Suertes del Caudo

Camino de Fuente del Mojón

Camino de Acequia

Camino de Sortes

Camino de Acequia

Camino de Vega Vieja

Camino de Acequia

Camino de Sortes

Camino de Acequia

Camino de Fuente del Mojón

Camino de Acequia

Camino de Sortes

Camino de Acequia

Camino de Vega Vieja

Camino de Acequia

Camino de Lomo de las Suertes del Caudo

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: A. C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 512/1000750ES

Término Municipal de Santa Eulalia

Santa Eulalia del Campo

FOTO 49

FOTO 50

FOTO 51

FOTO 52

FOTO 53

FOTO 54

FOTO 55

FOTO 60

29+000

29+500

30+000

30+500

31+000

31+500

32+000

Labro de Carrahenas

Arroyo Cortecelio

Arroyo Acequio

Arroyo El Majadal

Río Vigen

Camino de Vereda

Camino de Molares

Camino de Consejo

Camino de Albo

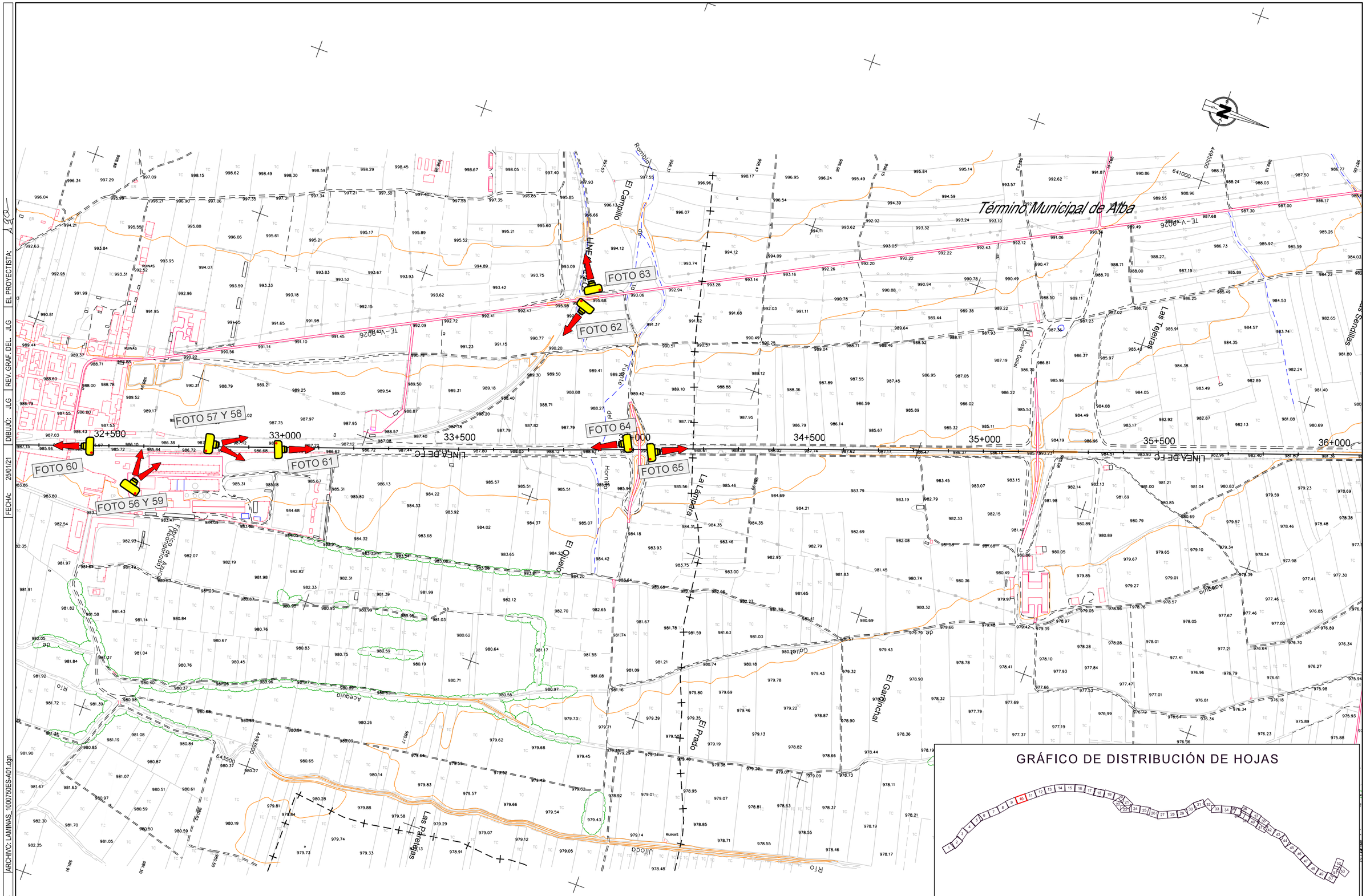
Camino de Vereda

Camino de Vereda

Camino de Molinos

Camino de Molinos

Camino de Molinos



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL: JLG | EL PROYECTISTA:

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

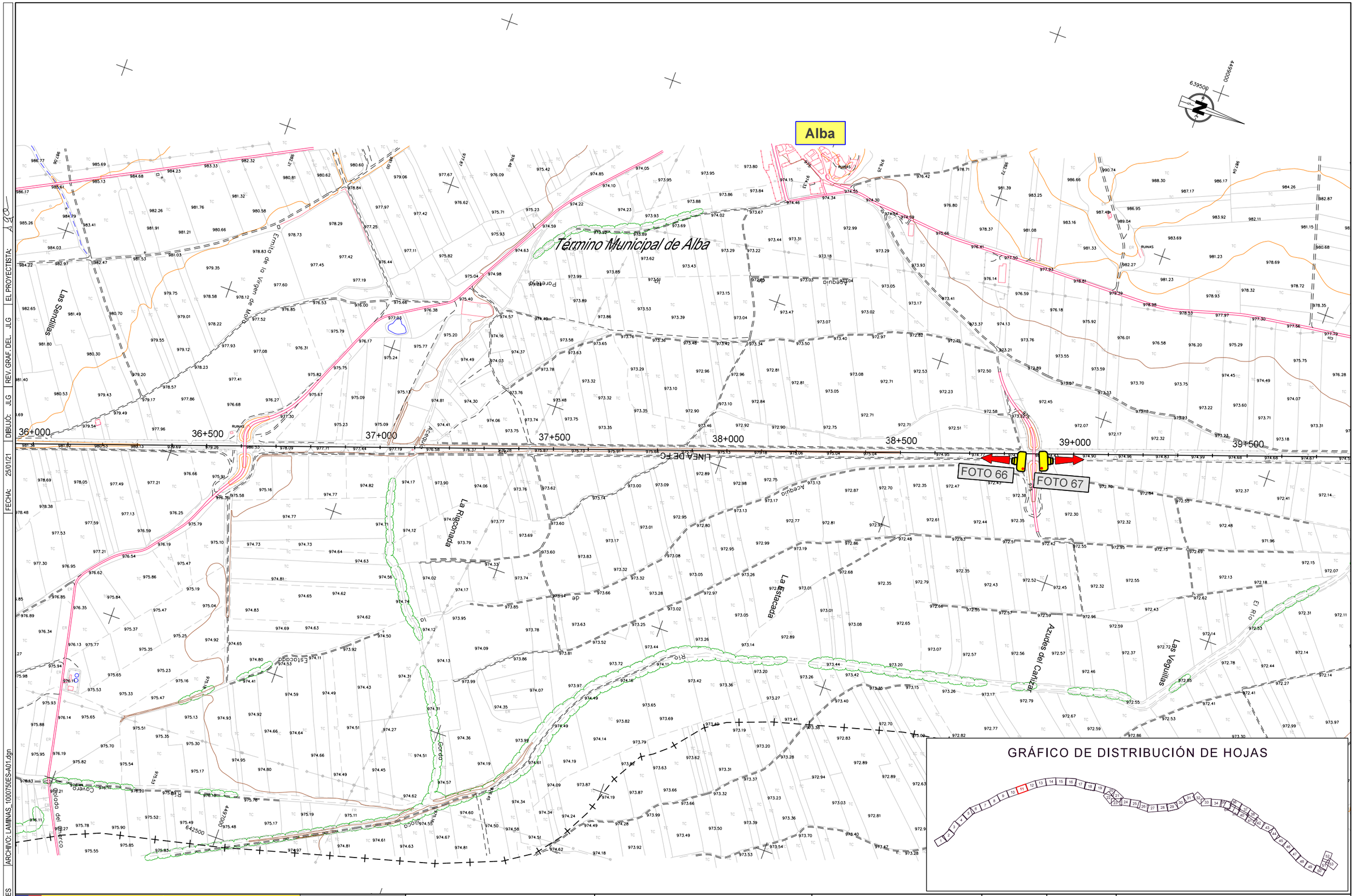
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 10 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

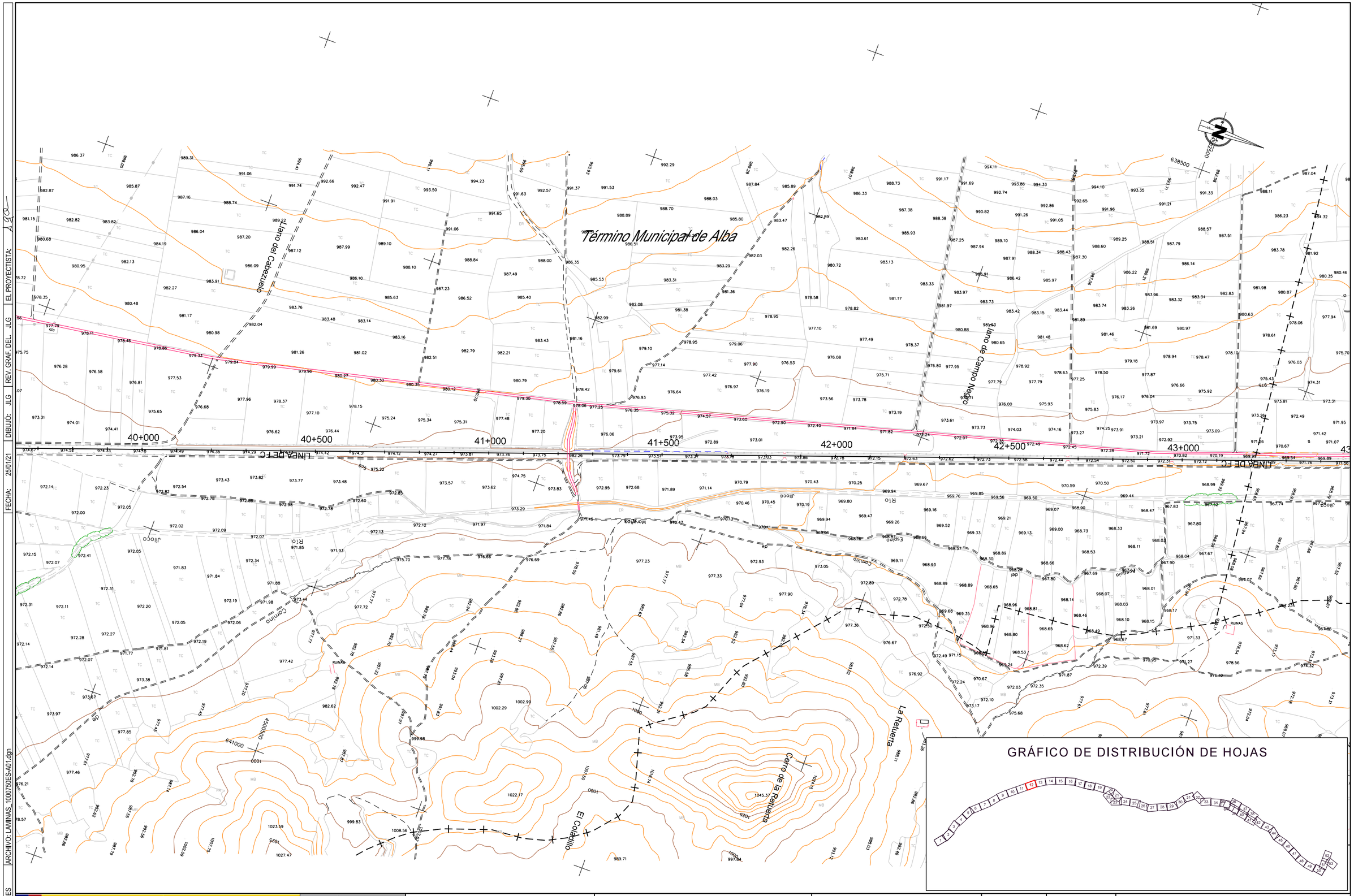
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 11 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL: JLG | EL PROYECTISTA: Jgo

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

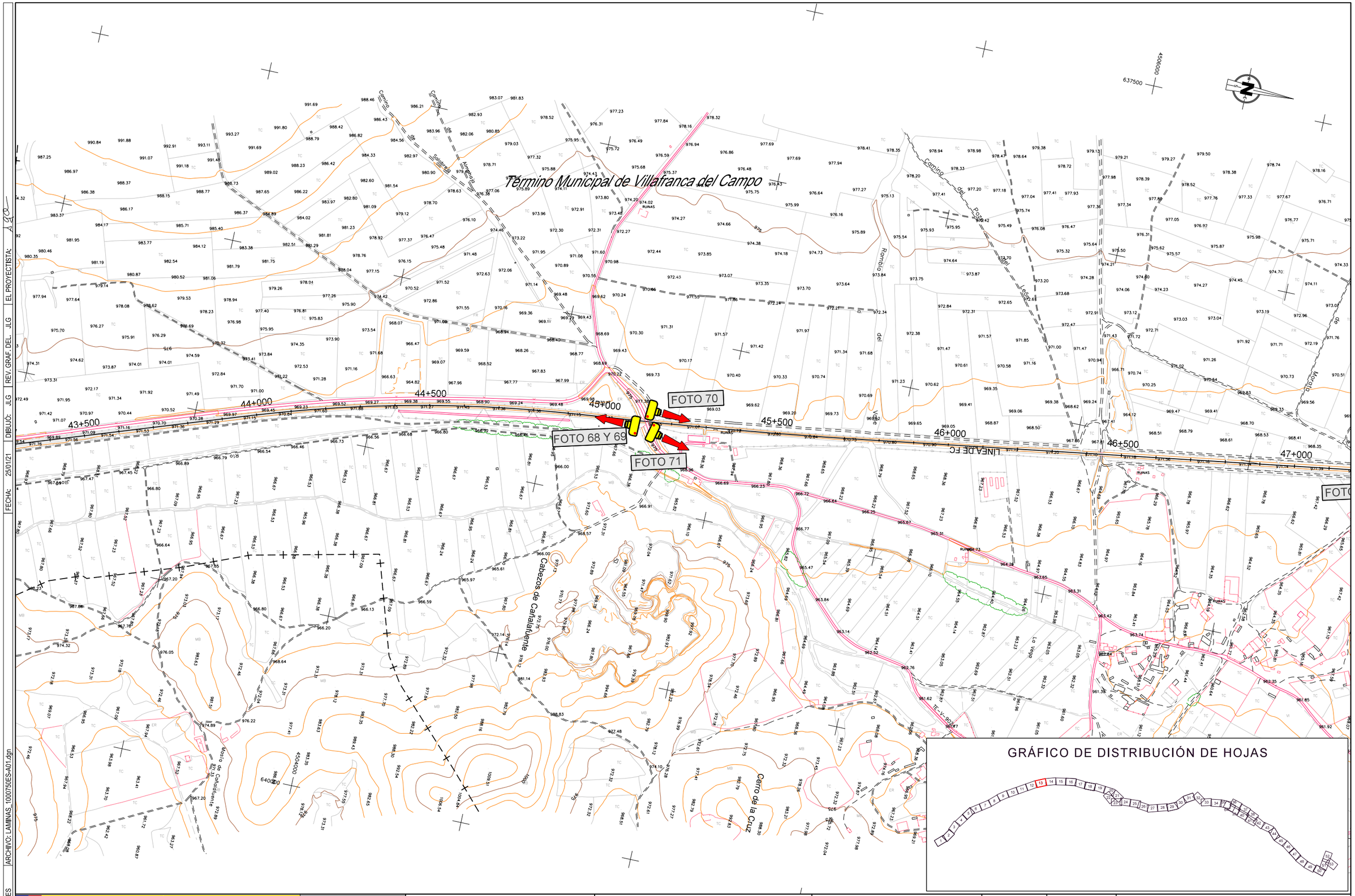
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

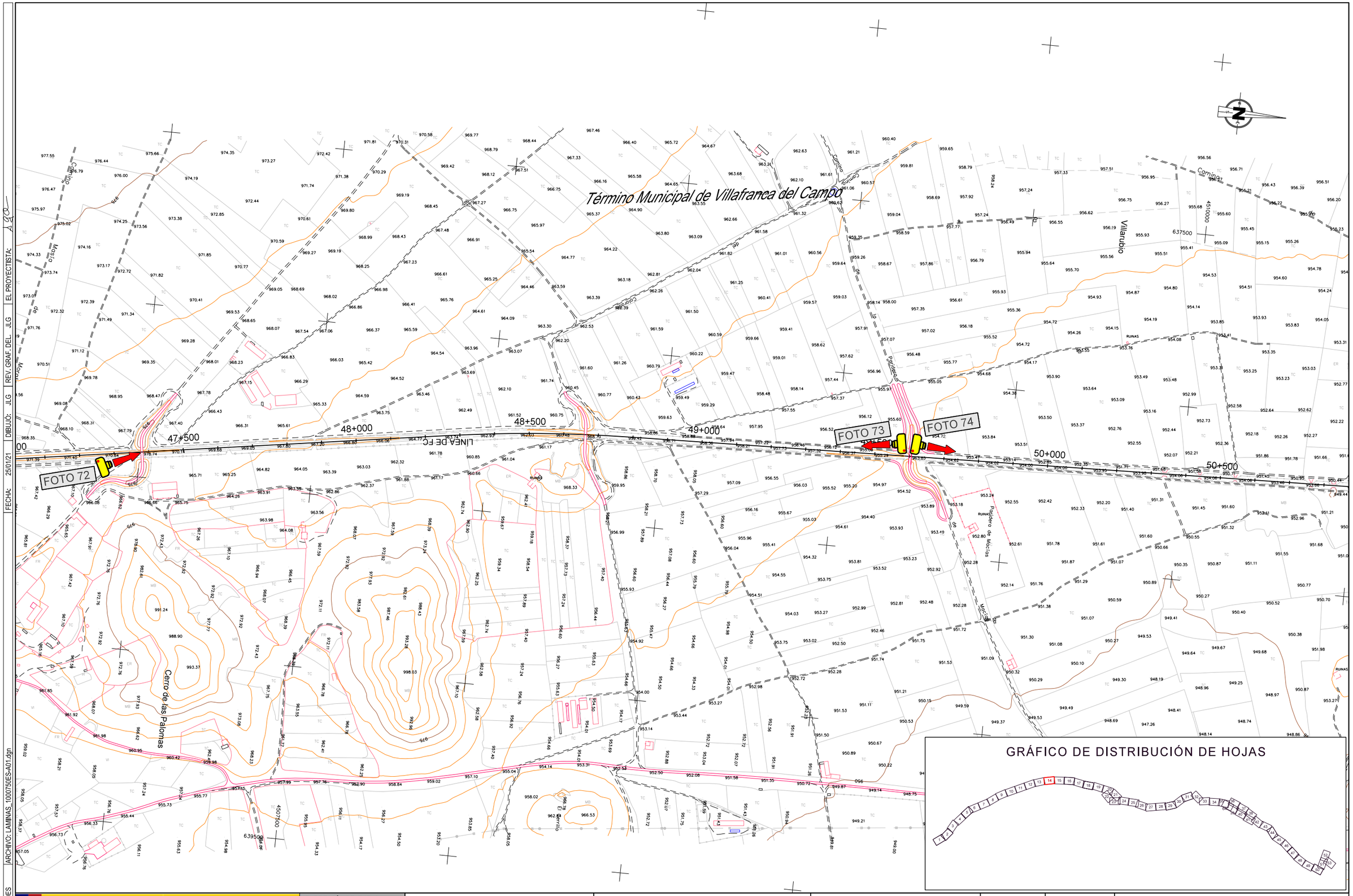
Nº DE PLANO
HOJA 12 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA 0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 13 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

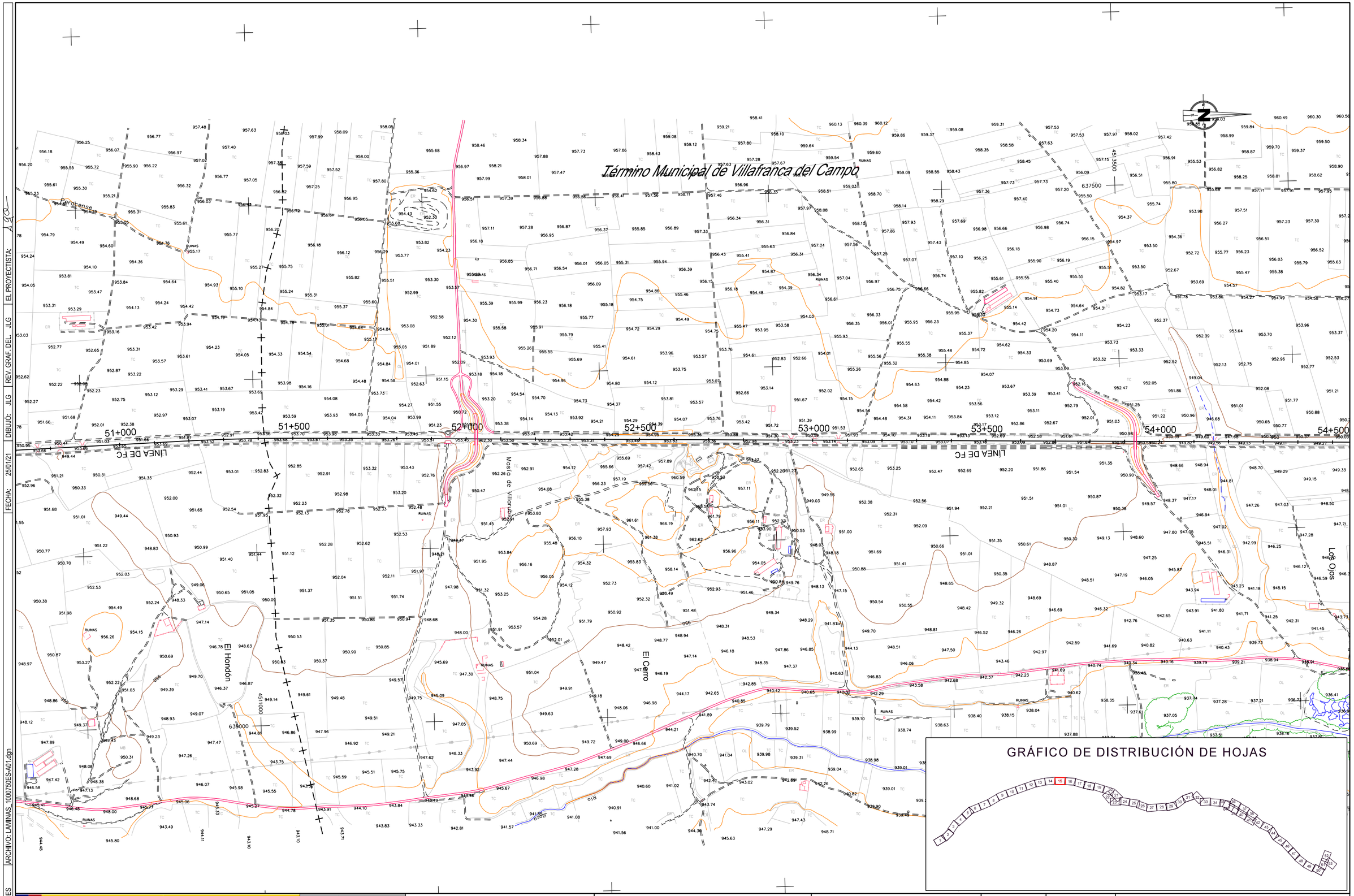
CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA	0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021

Nº DE PLANO HOJA 14 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO	

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG



CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_100750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

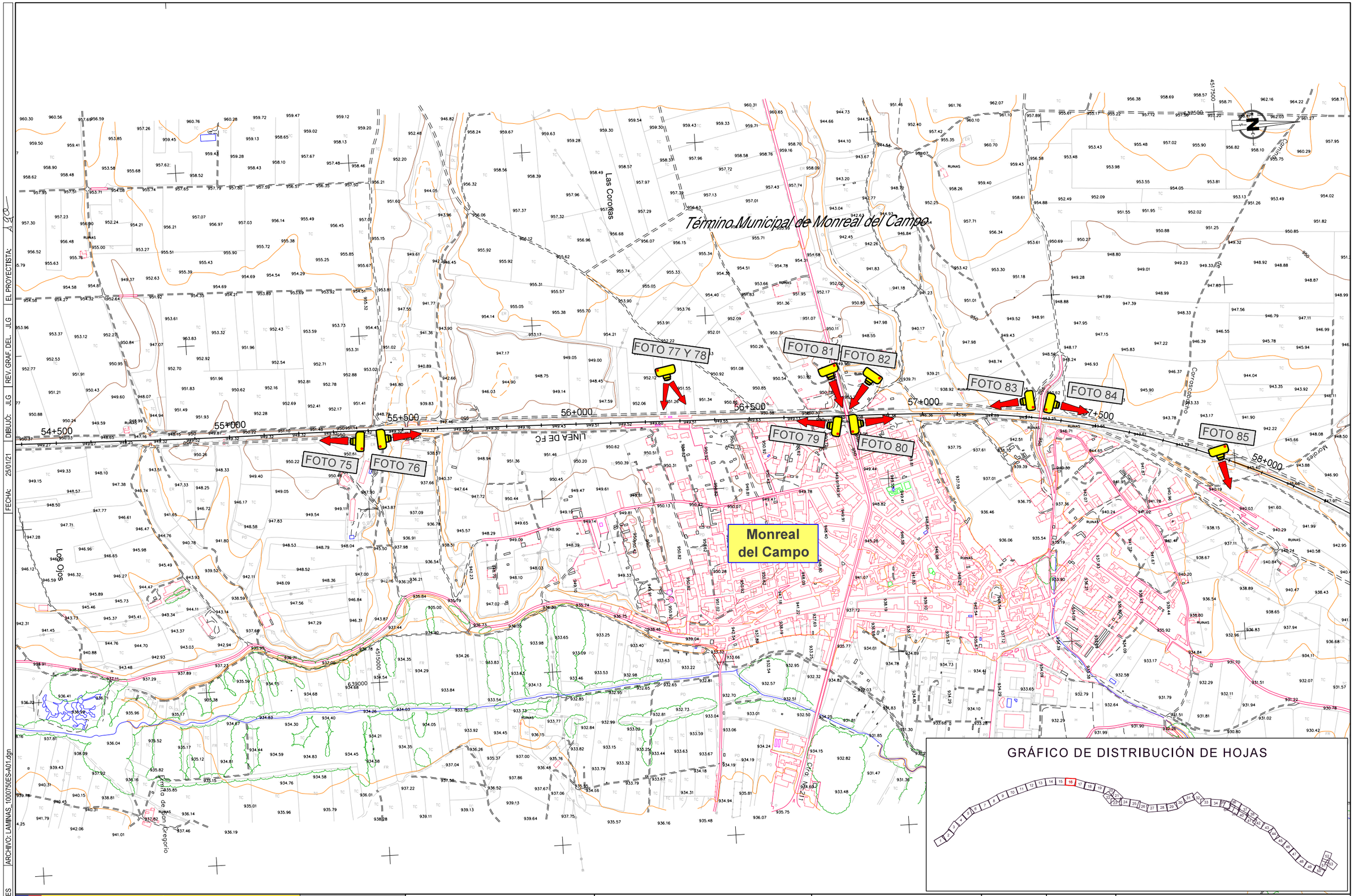
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 15 DE 53

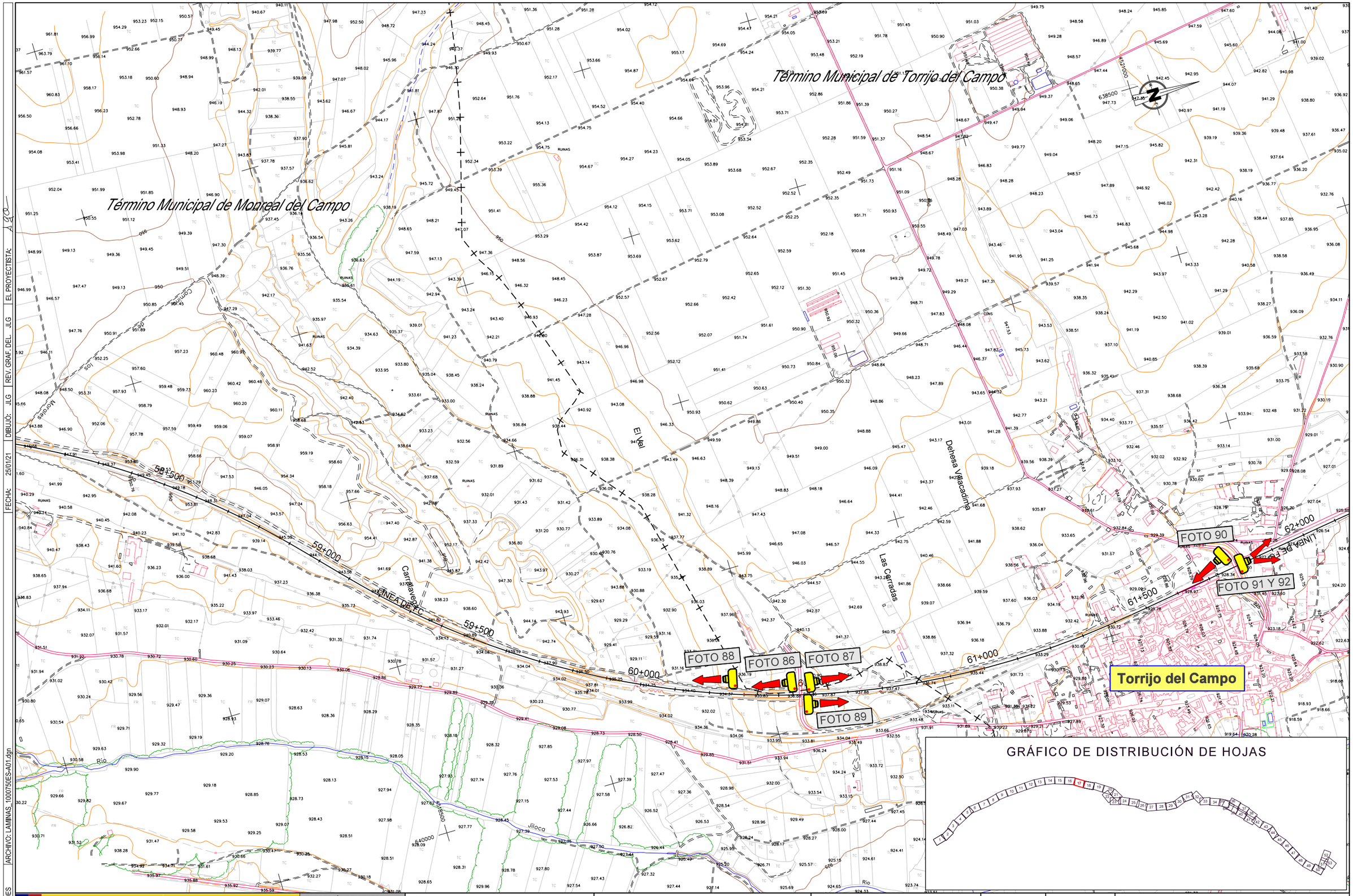
TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA 0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 16 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 17 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV.GRAF.DEL: JLG | EL PROYECTISTA: ACO

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 5120100750ES

Término Municipal de Caminreal

FOTO 93 Y 94

FOTO 95

FOTO 96

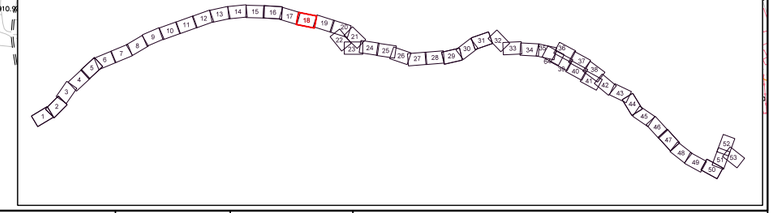
FOTO 97

FOTO 98

FOTO 99

Caminreal

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

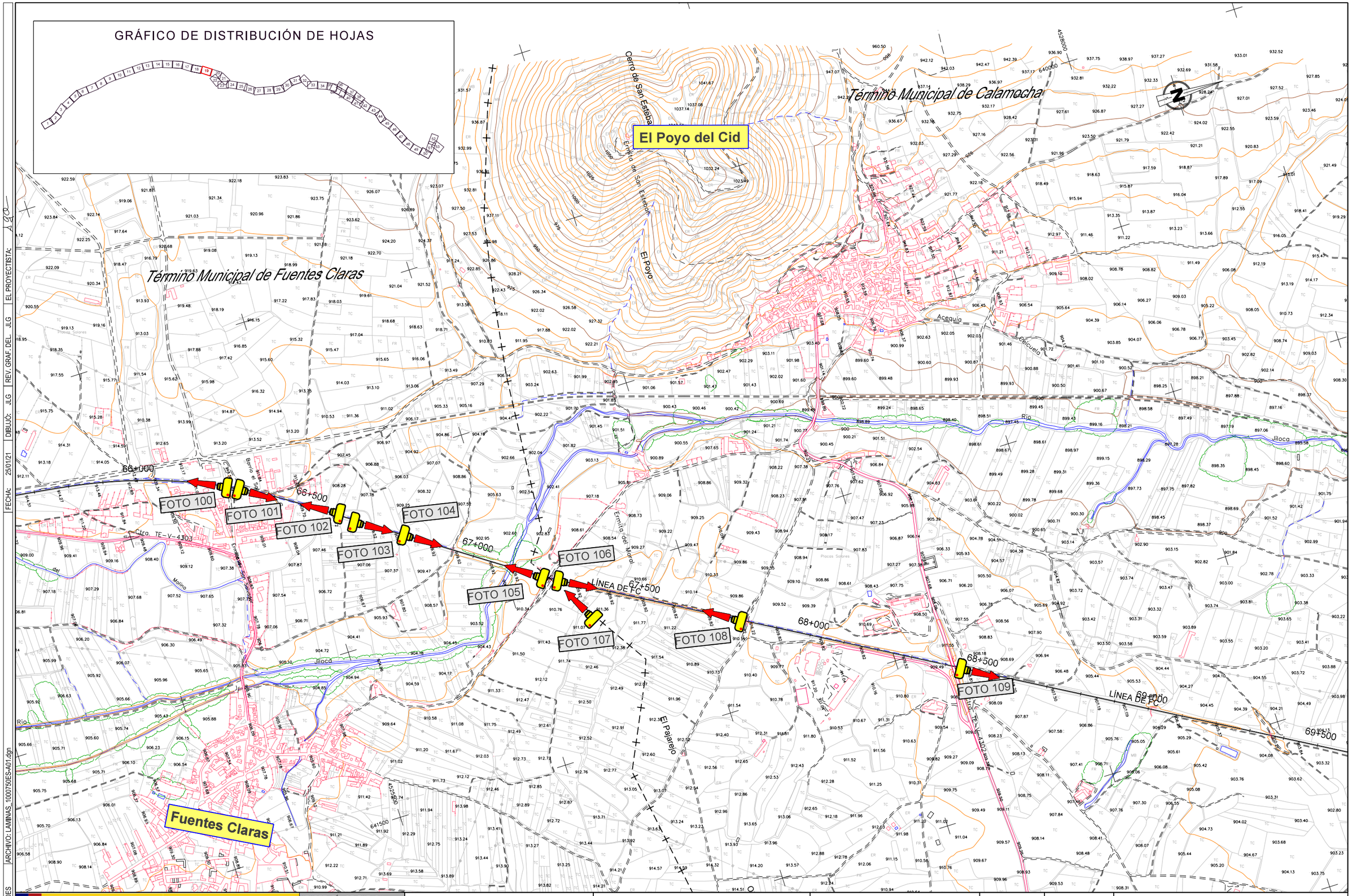
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

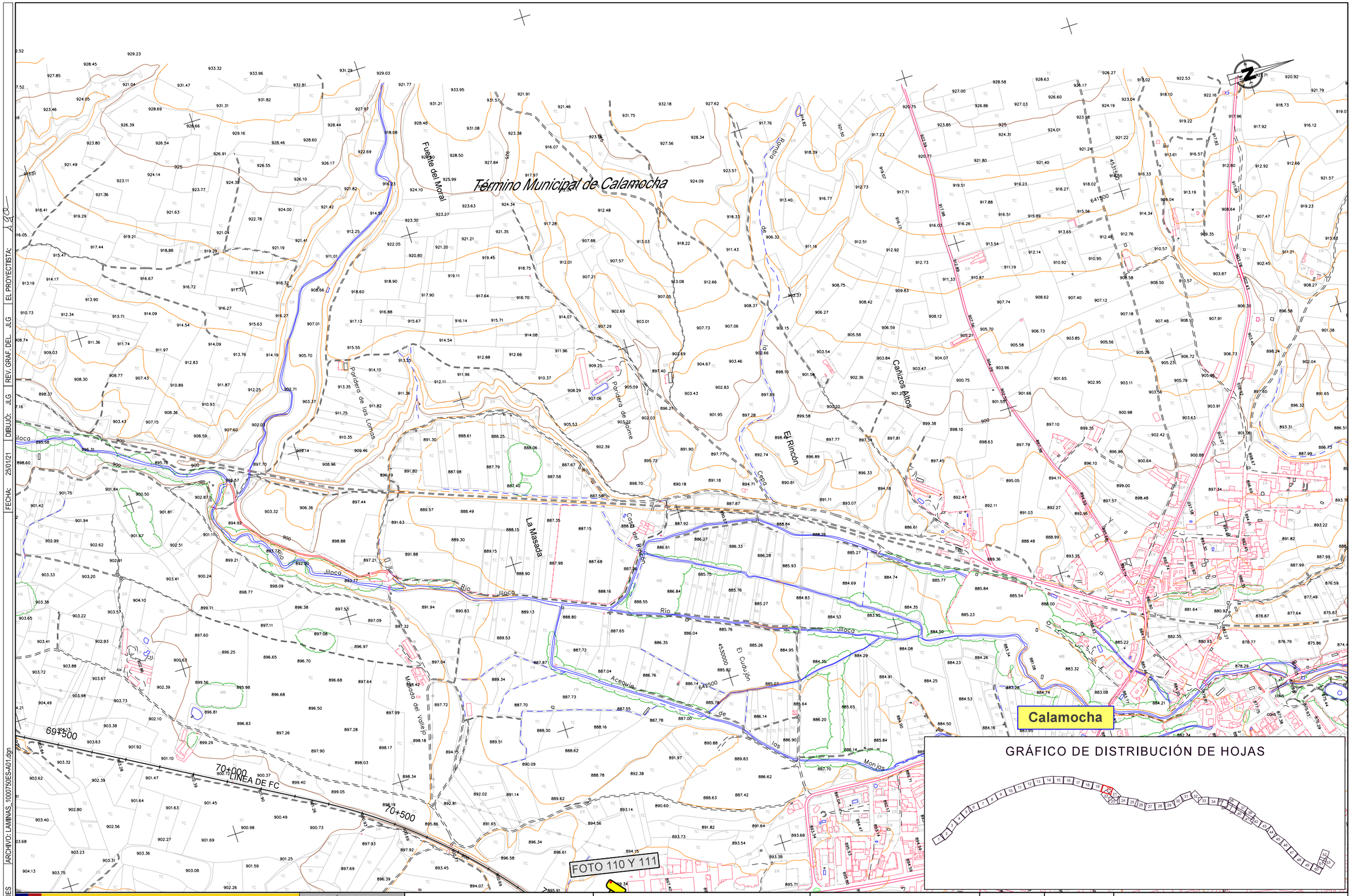
Nº DE PLANO
HOJA 18 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA 0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 19 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 5120100075OES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL: JLG | EL PROYECTISTA: JLG



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA	0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 20 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

Término Municipal de Calamocha

Valdelujero

Los Molinares

Cerro de la Tajada

El Rodico

El Plano

La Tejería

Barranco

Cirujedo

Rambla

Joime

Ponzano

Cortijo la Vaquera

Cno. de Navarrete

Cno. de Caminreal

Cno. de Monreal del Campo

Cno. de Luco de Jiloca

Cno. de Torrijas

Cno. de Alcañiz

Cno. de Teruel

Cno. de Cella

Cno. de Fuentes Calientes

Cno. de Valdelujero

Cno. de Cirujedo

Cno. de Joime

Cno. de Ponzano

Cno. de Barranco

Cno. de Rambla

Cno. de Cortijo la Vaquera

Cno. de Los Molinares

Cno. de El Rodico

Cno. de El Plano

Cno. de La Tejería

Cno. de Cerro de la Tajada

Cno. de Término Municipal de Calamocha

Cno. de Valdelujero

Cno. de Cirujedo

Cno. de Joime

Cno. de Ponzano

Cno. de Barranco

Cno. de Rambla

Cno. de Cortijo la Vaquera

Cno. de Los Molinares

Cno. de El Rodico

Cno. de El Plano

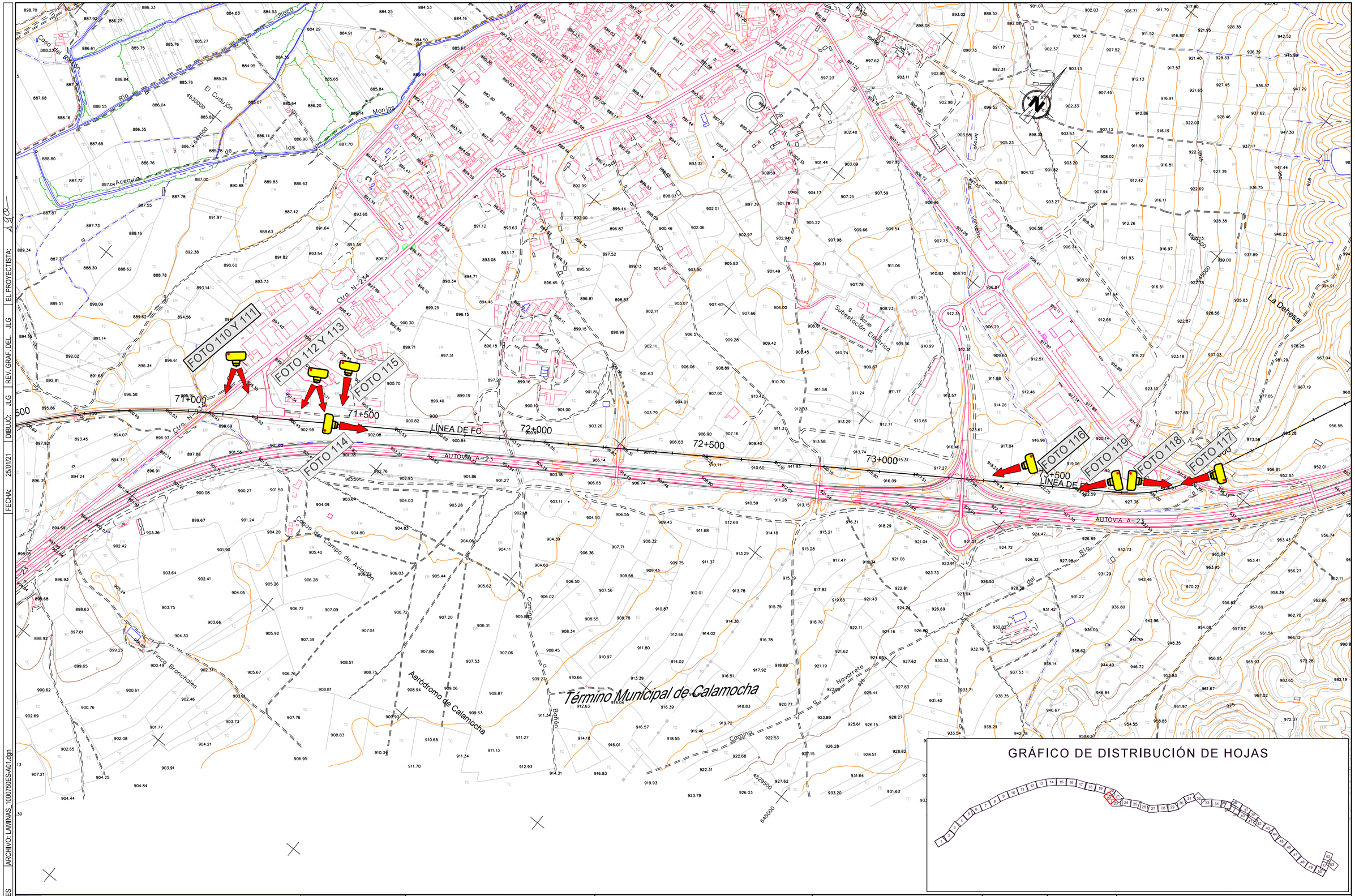
Cno. de La Tejería

Cno. de Cerro de la Tajada

Cno. de Término Municipal de Calamocha

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

| | | |



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 (NUMÉRICA) 0 100 200 m. (GRÁFICA)	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 22 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | CÓDIGO: 512010000750ES

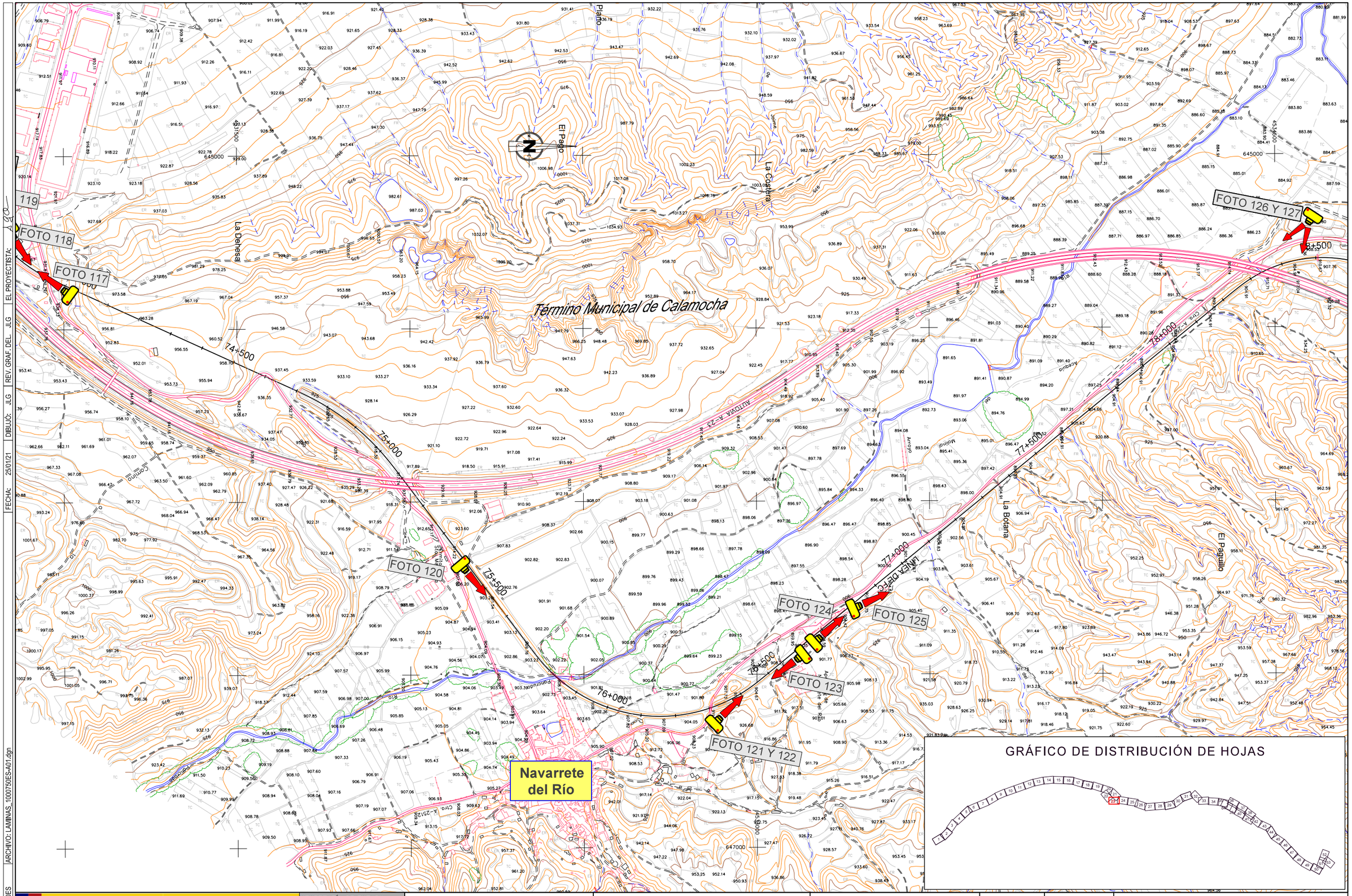


GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

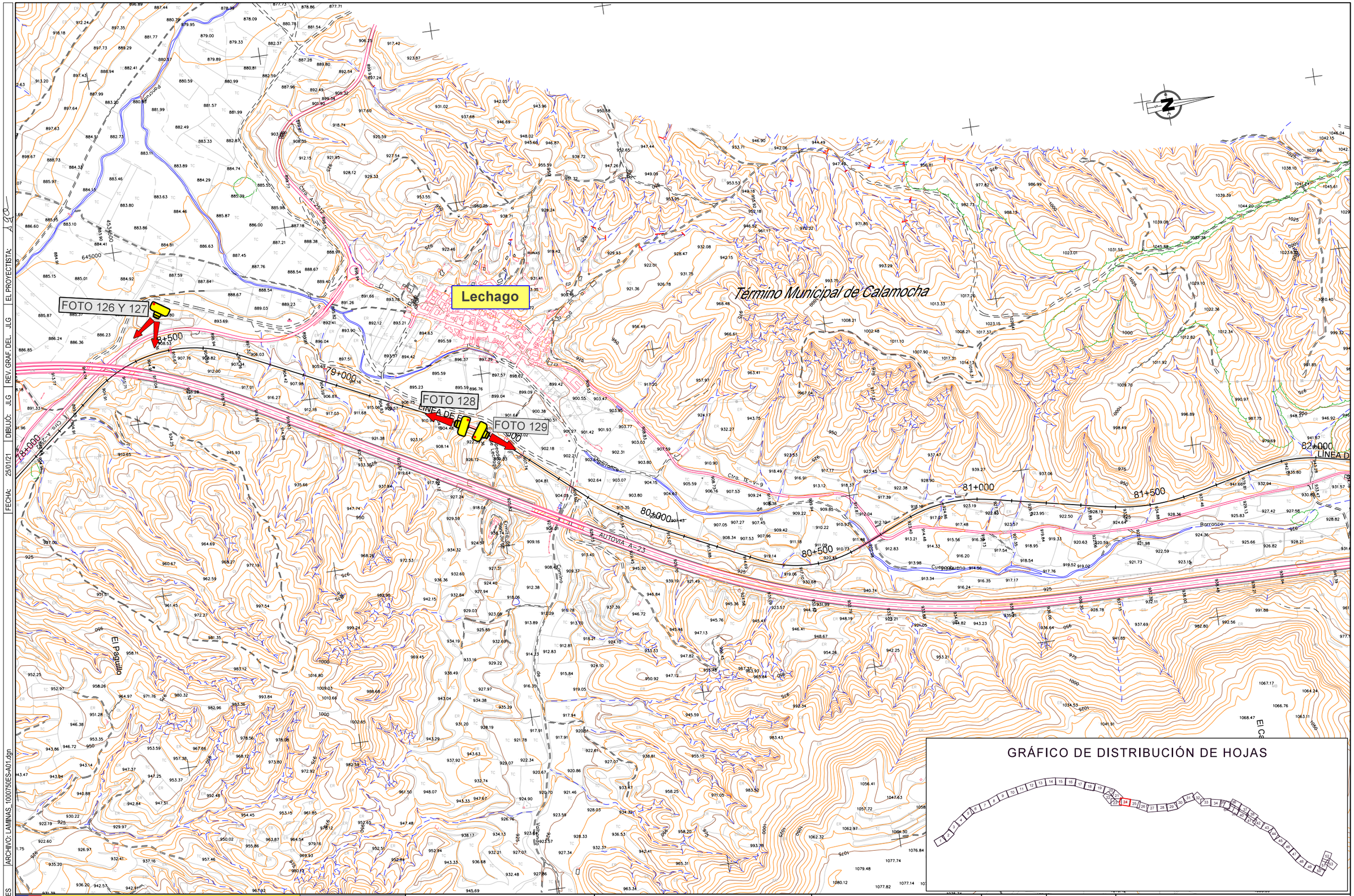
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 23 DE 53

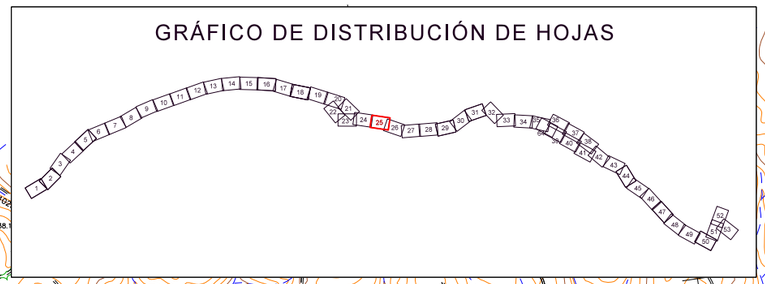
TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA / MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 0 100 200 m. NUMÉRICA / GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 24 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



Término Municipal de Calamocha

AUTOVIA A-23

LÍNEA DE FC

Cuencabuena

FOTO 131

FOTO 130

Barranco de Valdelaguila

Barranco de Valdelaguila

Barranco de Valdelaguila

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | CODIGO: 51201000750ES

Término Municipal de Calamocha

Término Municipal de Ferreruela de Huerva

Cuencabuena

La Corrida

La Moratilla

Loma de Santa Cruz

Los Cerrados

La Cañada

Las Guindas

Las Hoyas

LINEA DE FC

FOTO 130

FOTO 131

FOTO 132

FOTO 133

85+500

86+000

86+500

87+000

87+500

88+000

88+500

89+000

89+500

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
TPF INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
NUMÉRICA 1:5.000
GRÁFICA 0 100 200 m.

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 26 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Término Municipal de Ferreruela de Huerva

Término Municipal de Ferreruela de Huerva

Término Municipal de Laqueruela

LÍNEA DE FC

Los Navajos

Los Villares

Carralamata

Navajuelo

Vallalto

Vallalto

Ferreruela de Huerva

FOTO 140

FOTO 139

FOTO 137

FOTO 136

FOTO 138

FOTO 135

FOTO 134

90+000

90+500

91+000

91+500

92+000

92+500

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

| | | |

Término Municipal de Ferreruela de Huerva

Término Municipal de Cucalón

Término Municipal de Villahermosa del Campo

El Rato

El Rato

Valbajo

Monte de la Cueva

El Prado

La Fuente del Piojo

LÍNEA DE FC

94+000

94+500

95+000

95+500

96+000

96+500

97+000

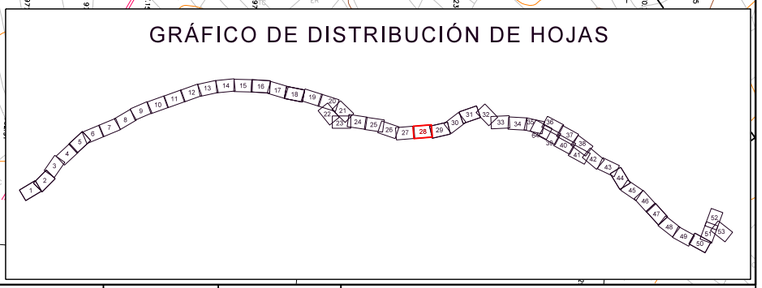
97+500

RUINAS

4551500

647000

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



CÓDIGO: 512010007S0ES	ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn
FECHA: 25/01/21	DIBUJÓ: JLG
	REV. GRAF. DEL: JLG
	EL PROYECTISTA:

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

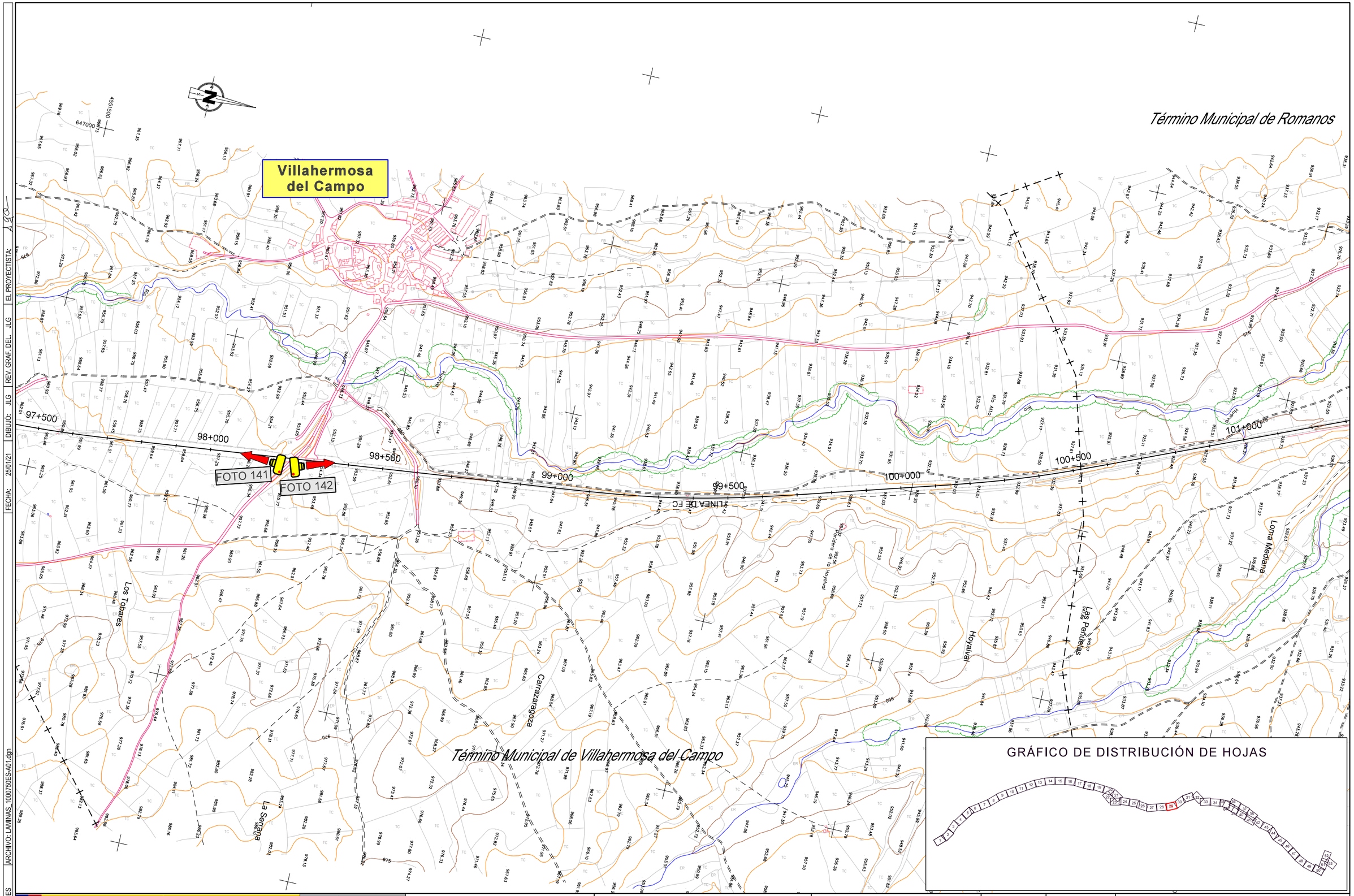
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 28 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 0 100 200 m. NUMÉRICA / GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 29 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

Término Municipal de Romanos

Término Municipal de Romanos

Término Municipal de Villadoz

Término Municipal de Badules

Badules

FOTO 145

FOTO 143 Y 144

LÍNEA DE FC

Ctra. A-2509

Río

Huerva

Acequia

Ctra. A-1506

El Picorroyo

El Pecundo

Entrecarrera

La Vega

Los Barranquillos

El Crespón

101+000

101+500

102+000

102+500

103+000

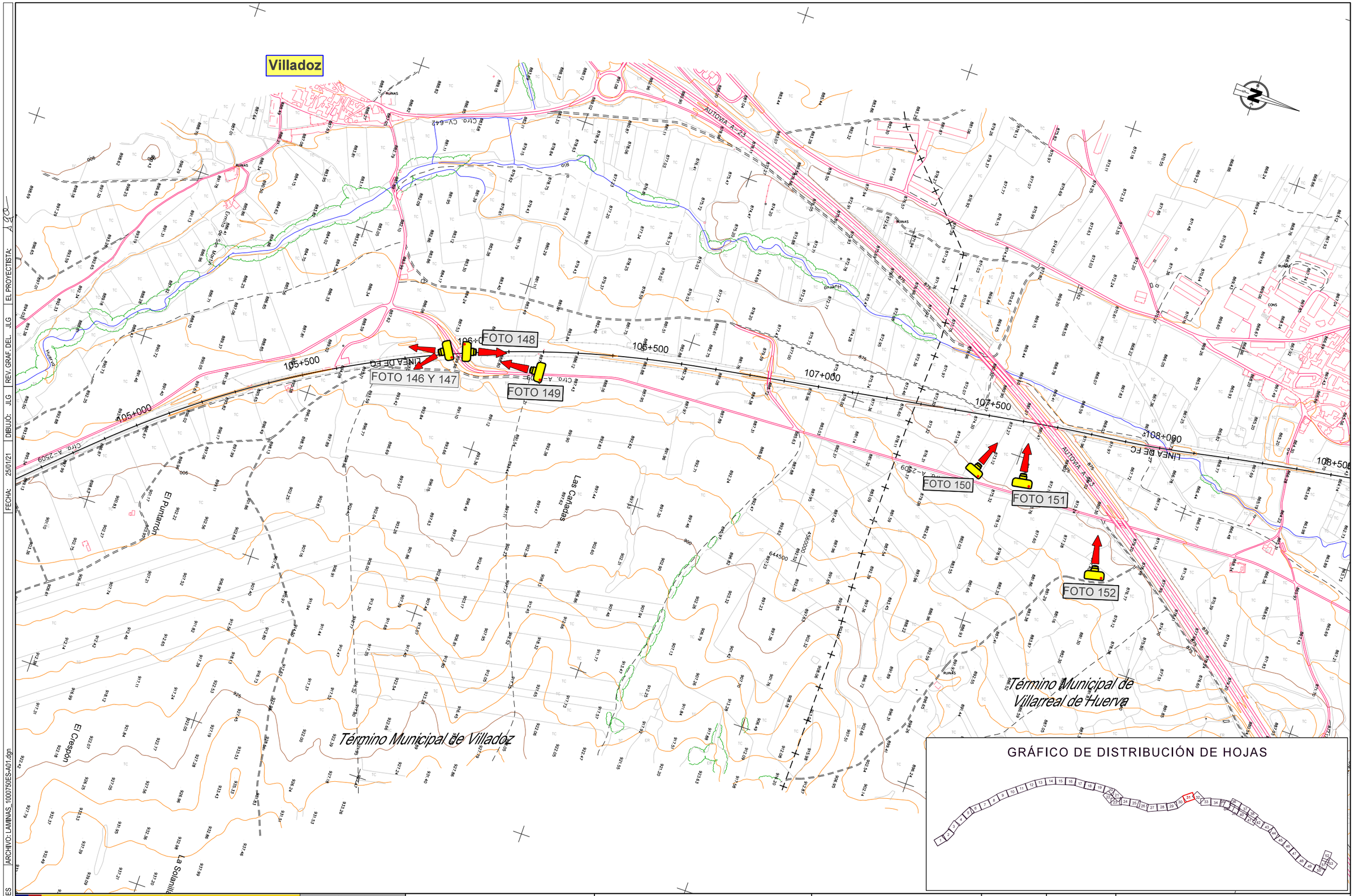
103+500

104+000

104+500

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

| | | |



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

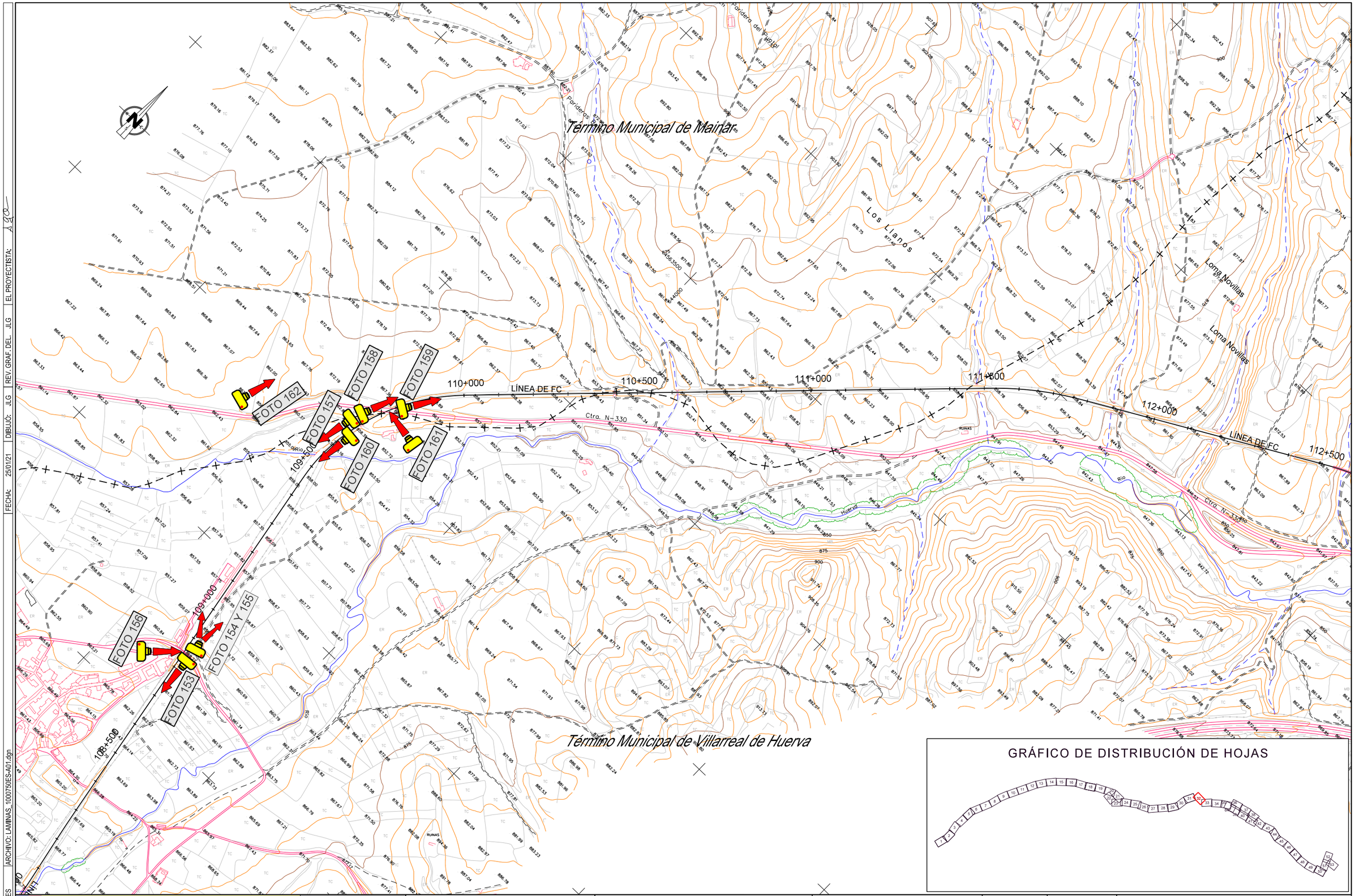
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

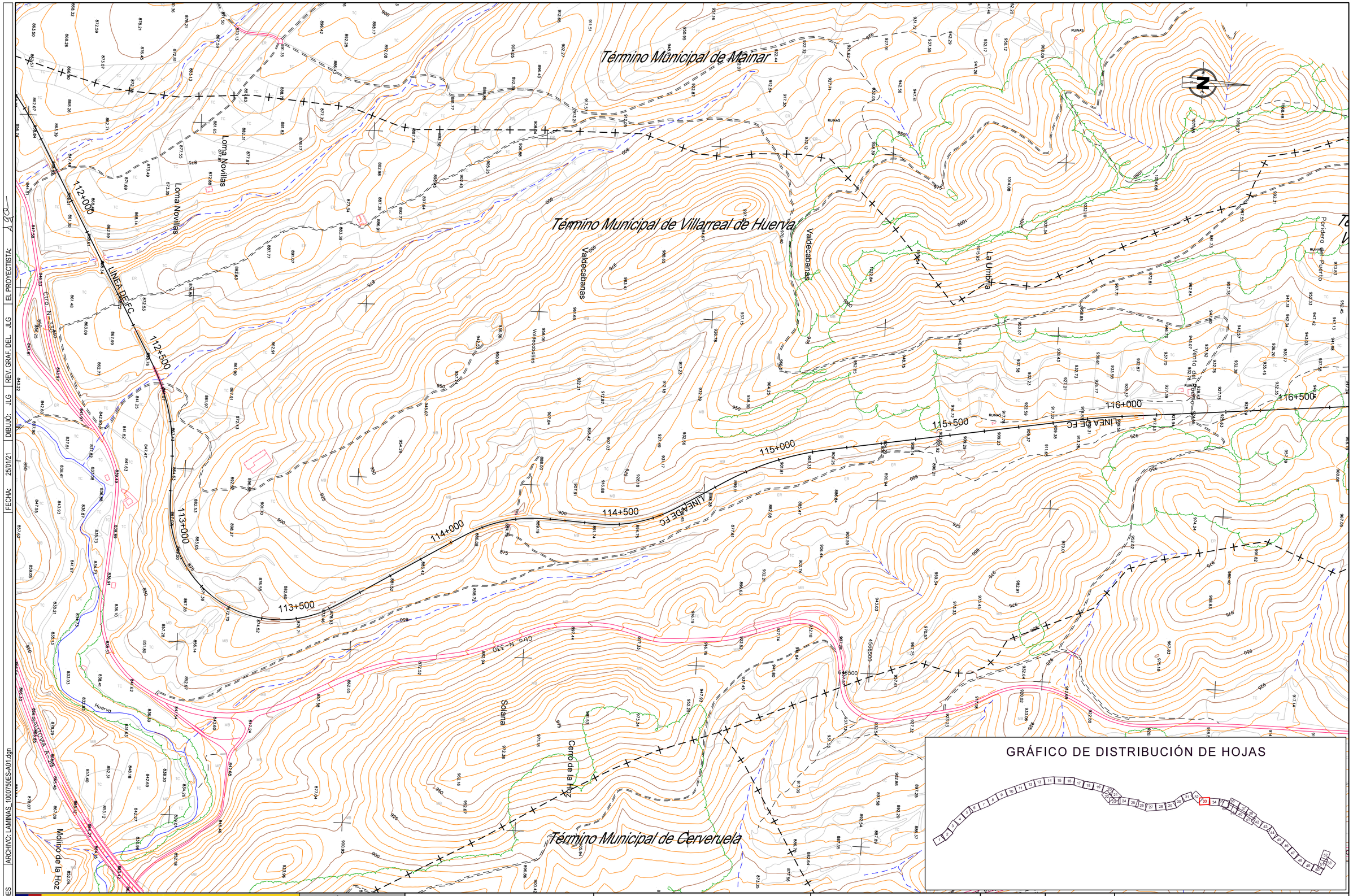
Nº DE PLANO
HOJA 31 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA 0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 32 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 33 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_100075OES-401.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

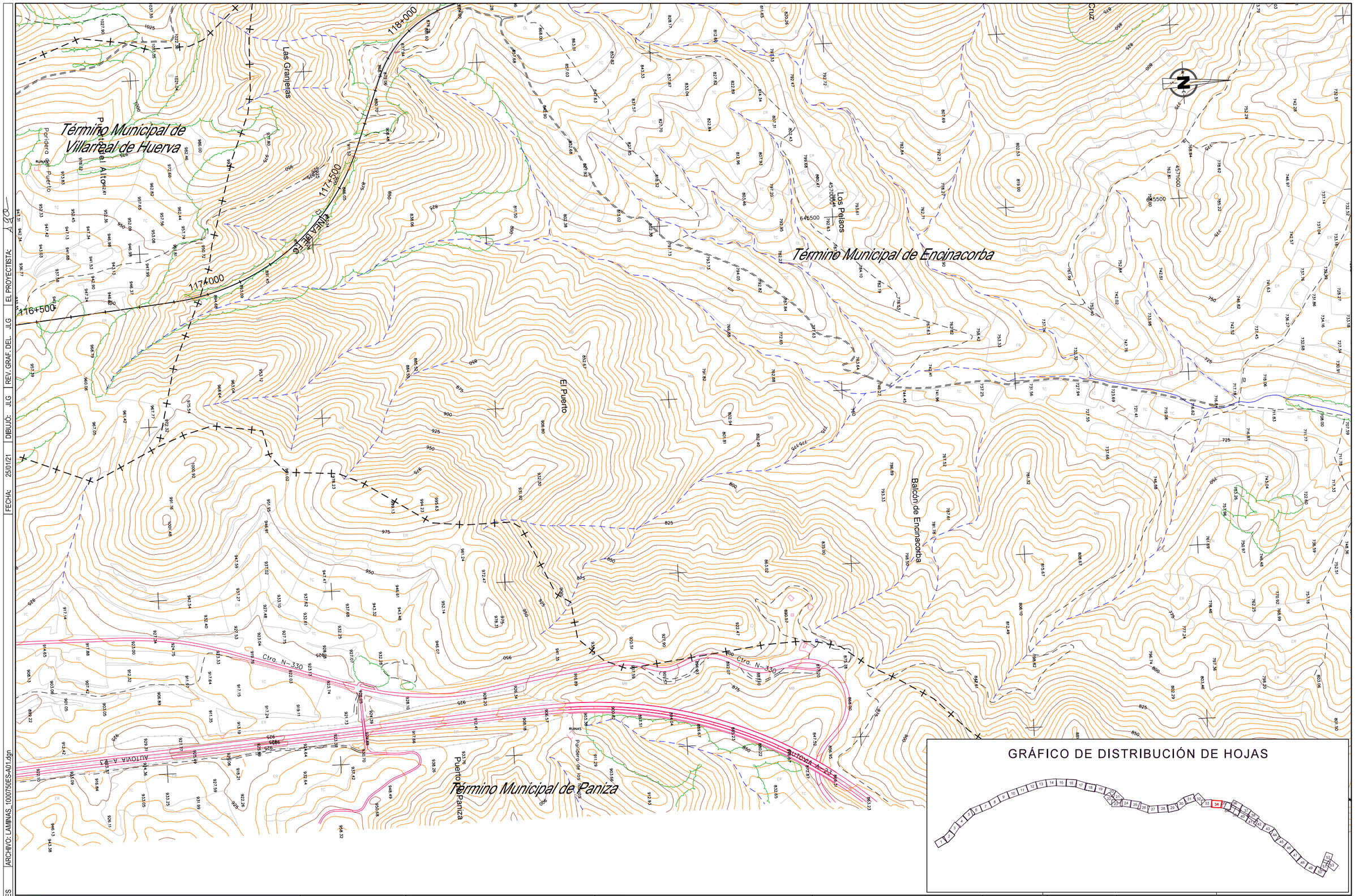


GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

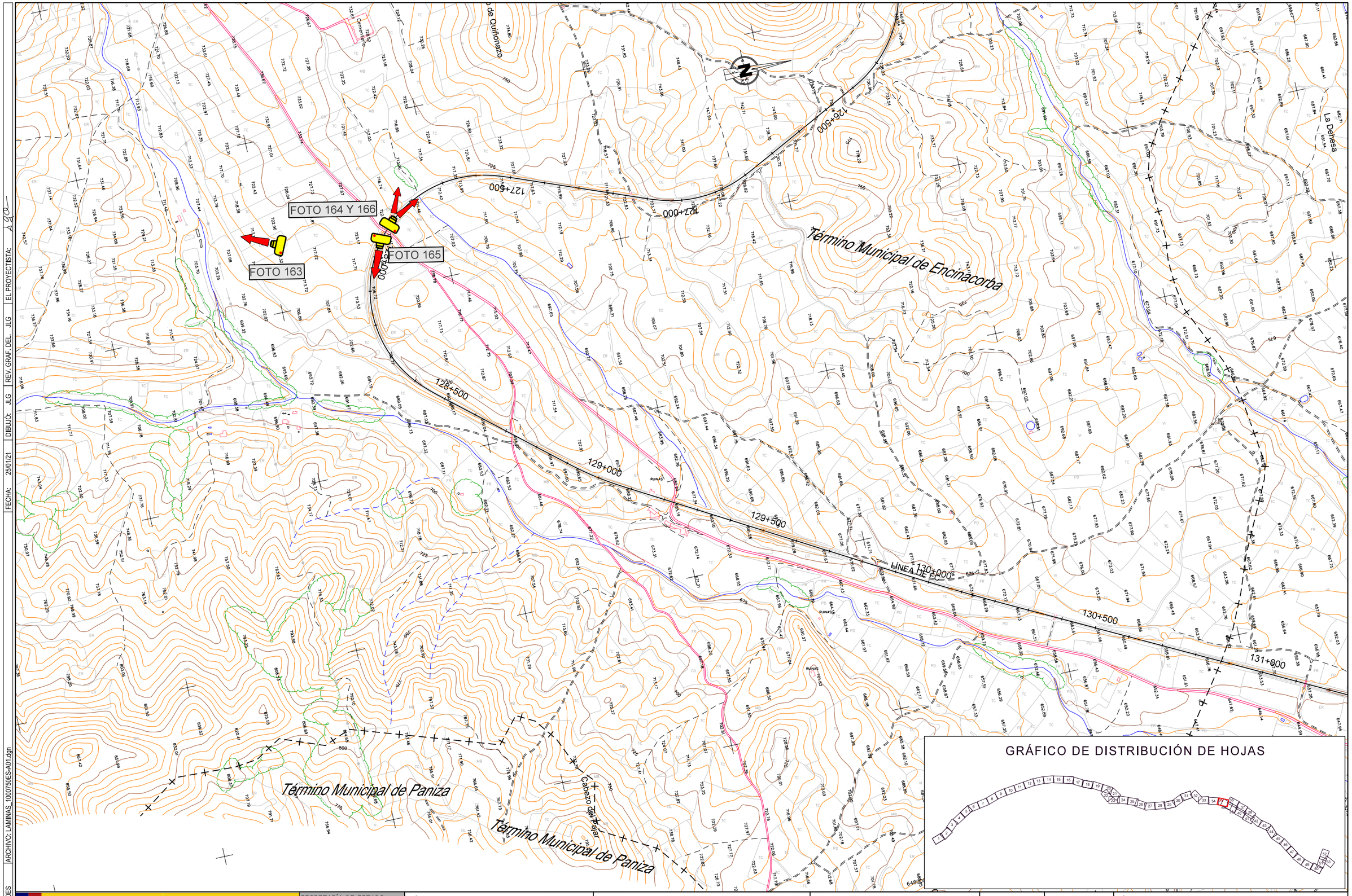
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 34 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

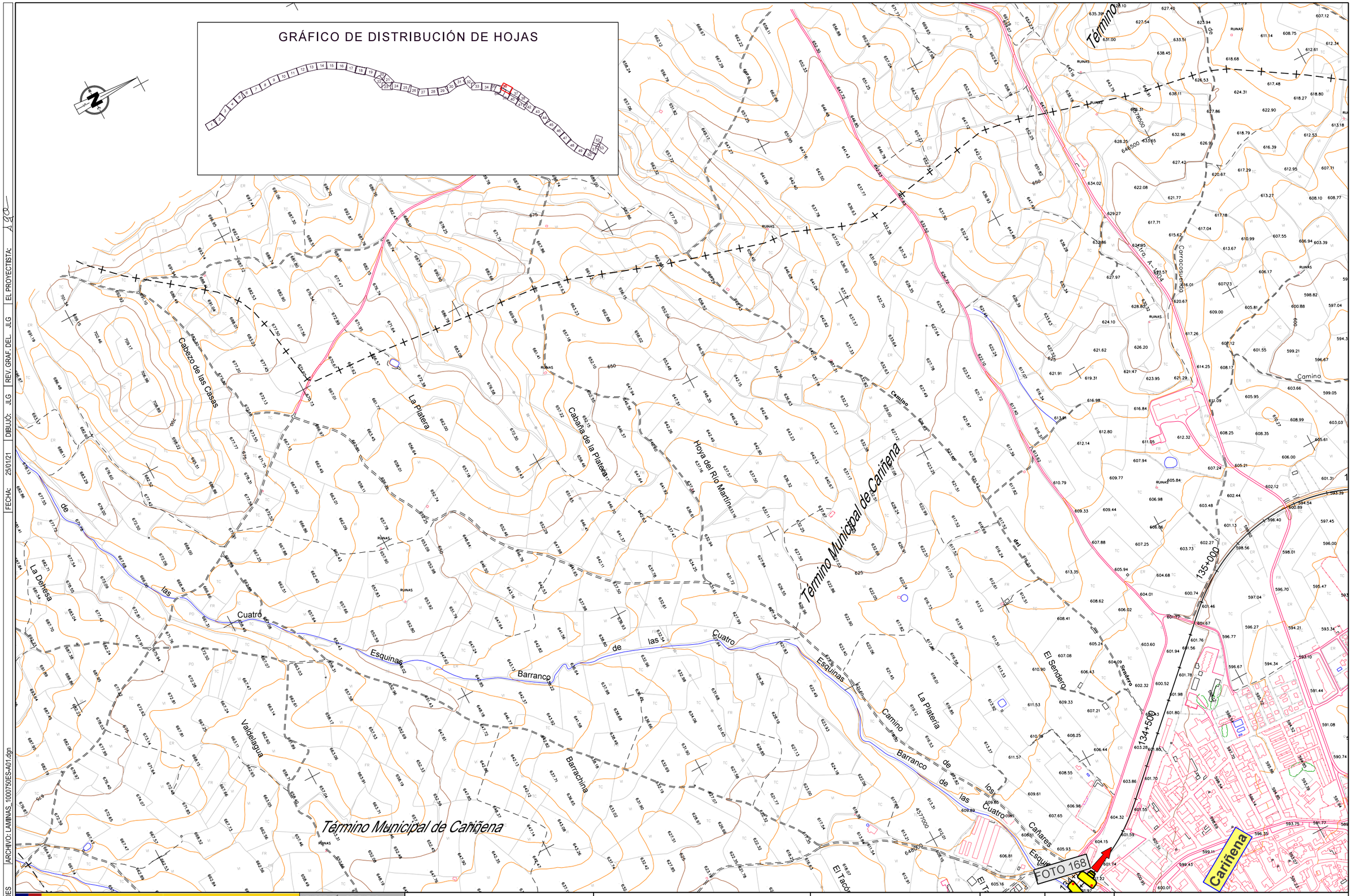
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 35 DE 53

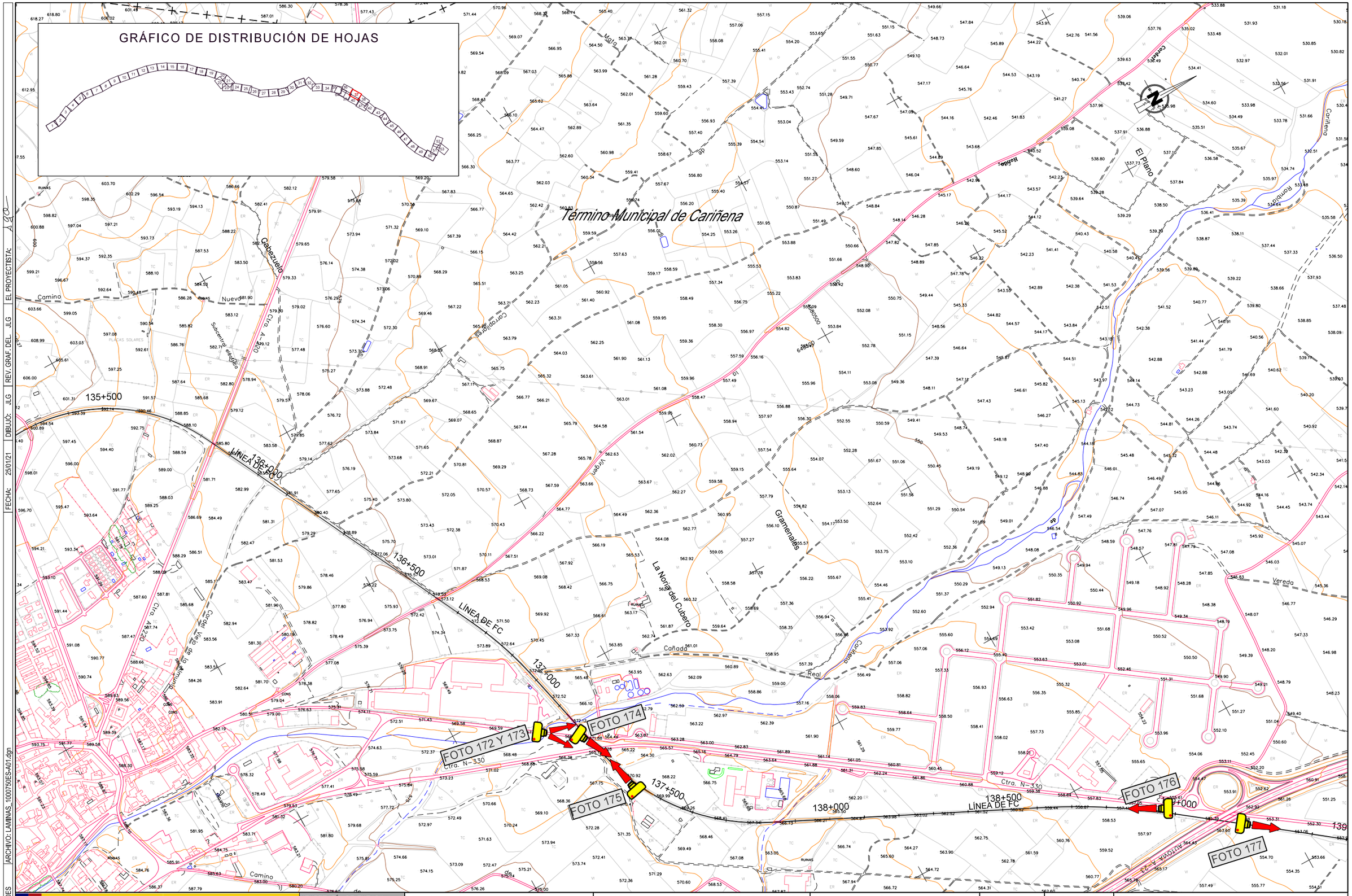
TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA	0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 36 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL: JLG | EL PROYECTISTA: JLG



CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: Jlg

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

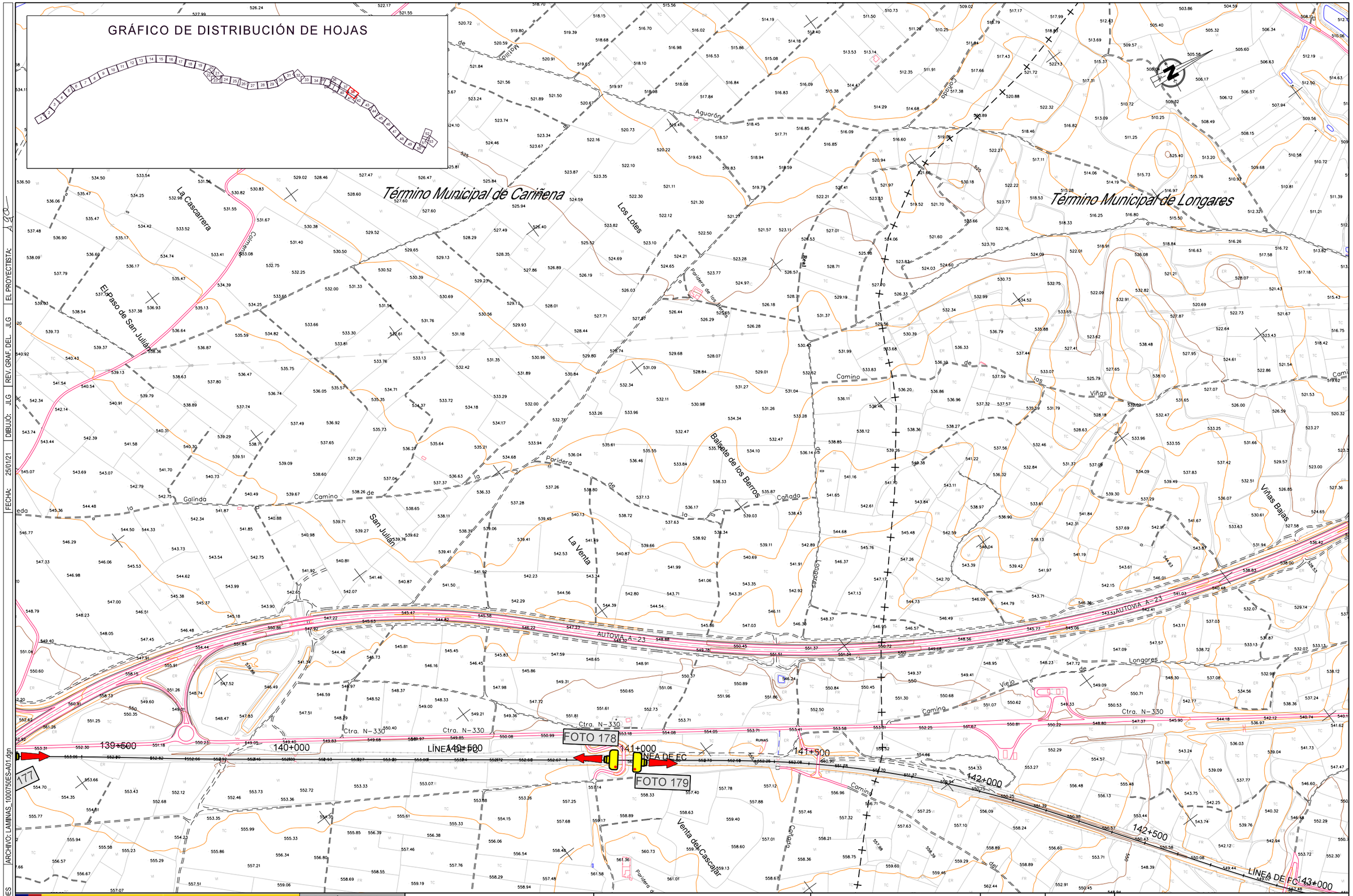
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 37 DE 53

TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 NUMÉRICA 0 100 200 m. GRÁFICA	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 38 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: Jgo

Término Municipal de Cariñena

Barranco de las Cuatro Cañares

Barranco de la Horca

Barranco de la Estacada

Barranco

Barranchina

Valdelagua

La Platería

Camino

El Tacón

El Tracón

El Olivar

El Zafranar

La Horca

La Estacada

Esquinazo

Cariñena

LÍNEA DE FC

131+500

132+000

132+500

133+000

133+500

134+500

FOTO 167

FOTO 168

FOTO 169

FOTO 170

FOTO 171

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

| | | |

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: ADIF

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 512010007505ES

FOTO 172 Y 173

FOTO 174

FOTO 175

FOTO 176

FOTO 177

Ctra. N-330

137+500

138+000

138+500

139+000

LÍNEA DE FC

Término Municipal de Cariñena

Camino de la Majuela

Camino de Carrilanga

Camino de Carrilanga

Camino de Carrilanga

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL.: JLG | EL PROYECTISTA: A.C.O.

ARCHIVO: LAMINAS_100075OES-401.dgn

CÓDIGO: 5120100075OES

FOTO 178

FOTO 179

140+000

141+000

141+500

142+000

142+500

143+000

143+500

LÍNEA DE FC

AUTOVÍA A-23

Ctra. N-330

Término Municipal de Cariñena

Término Mu

Venta del Cascajar

Cordel

Camino

Camino Viejo de Longares

Pradera de Ramón Pérez

El Plano

Plano Alto

Escuilla

Catalinas

Ermita de San Cristóbal

RUINAS

Monte Ducay

La Rotura

Carboneros

La Esculina

Los Calares

El Zambril

Cordel

Camino

Camino

Camino

Término Municipal de Longares

Longares

AUTOVÍA A-23

LÍNEA DE FC

FOTO 185 Y 186

FOTO 184

FOTO 183

FOTO 182

FOTO 180 Y 181

146+000

145+500

145+000

144+500

144+000

143+500

143+000

652500

653000

653500

654000

654500

655000

4584500

4585000

4585500

4586000

Camino de las Viñas

Viñas Bajas

Balsa de los Bueyes

Ctra. N-330

Cooperativa de Longares

Camino de la Mina

Camino de la Vereda

Ermita de San Gregorio

San Gregorio

Camino de la Huerta

Camino de la Fuente

Camino de la Fuentecilla

Camino de la Fuente Royela

Camino de la Fuente Roya

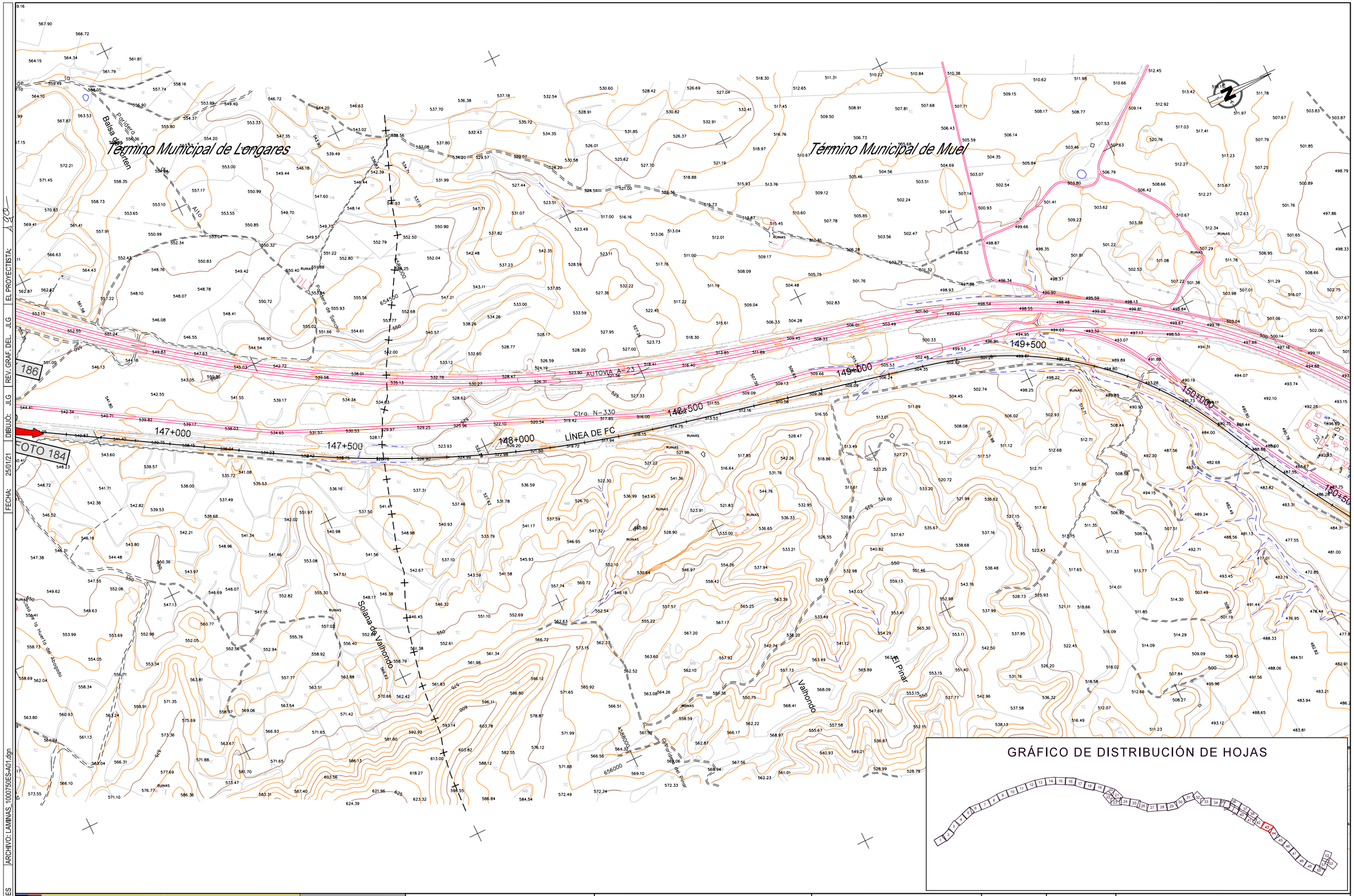
Camino de la Fuente Royela

Camino de la Fuente Royuela

Camino de la Fuente Royuelo

Camino de la Fuente Royuelo

Camino de la Fuente Royuelo



CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR

getinsa-euroestudios

tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO

RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1

1:5.000

0 100 200 m.

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

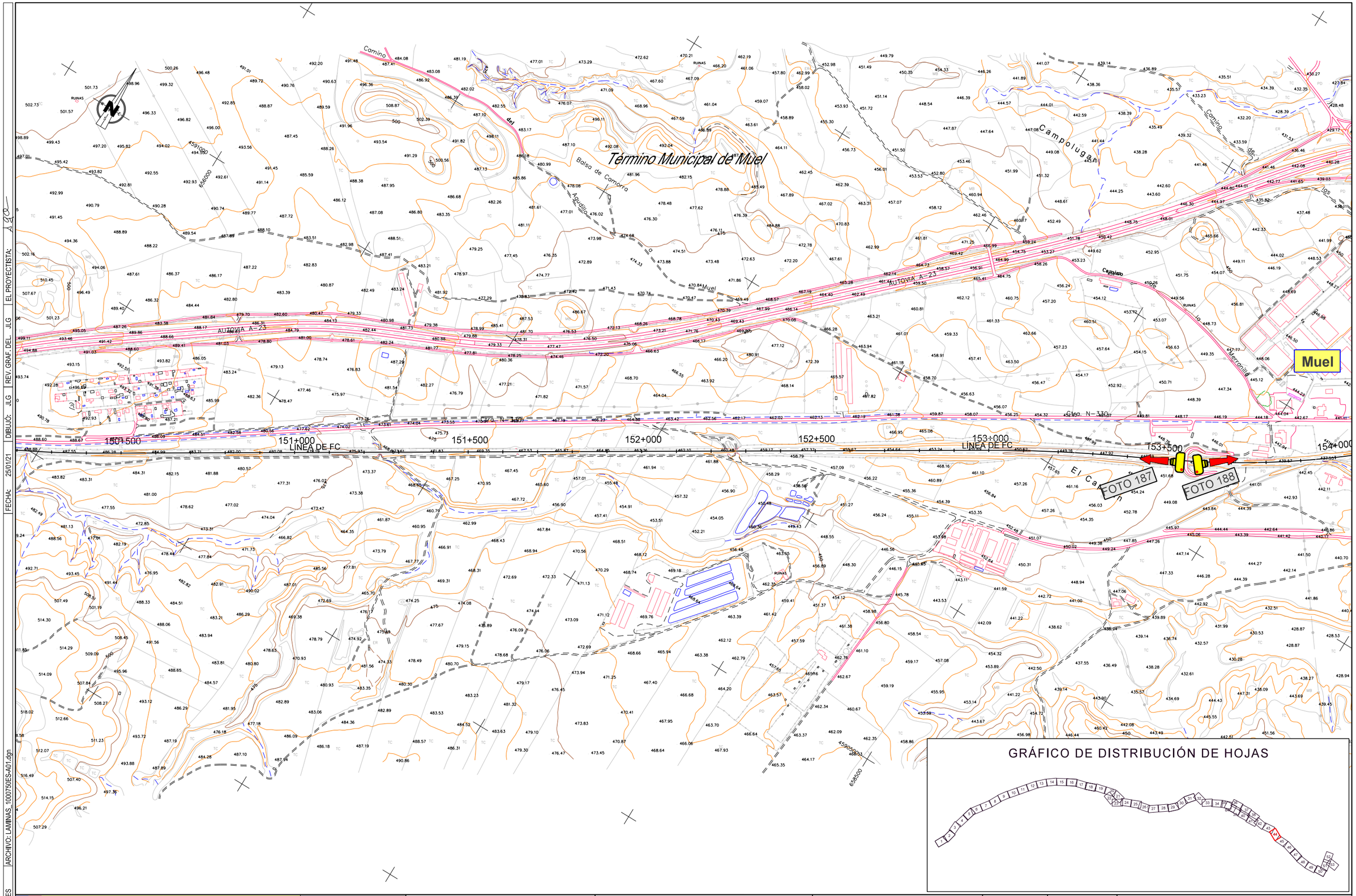
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO

HOJA 43 DE 53

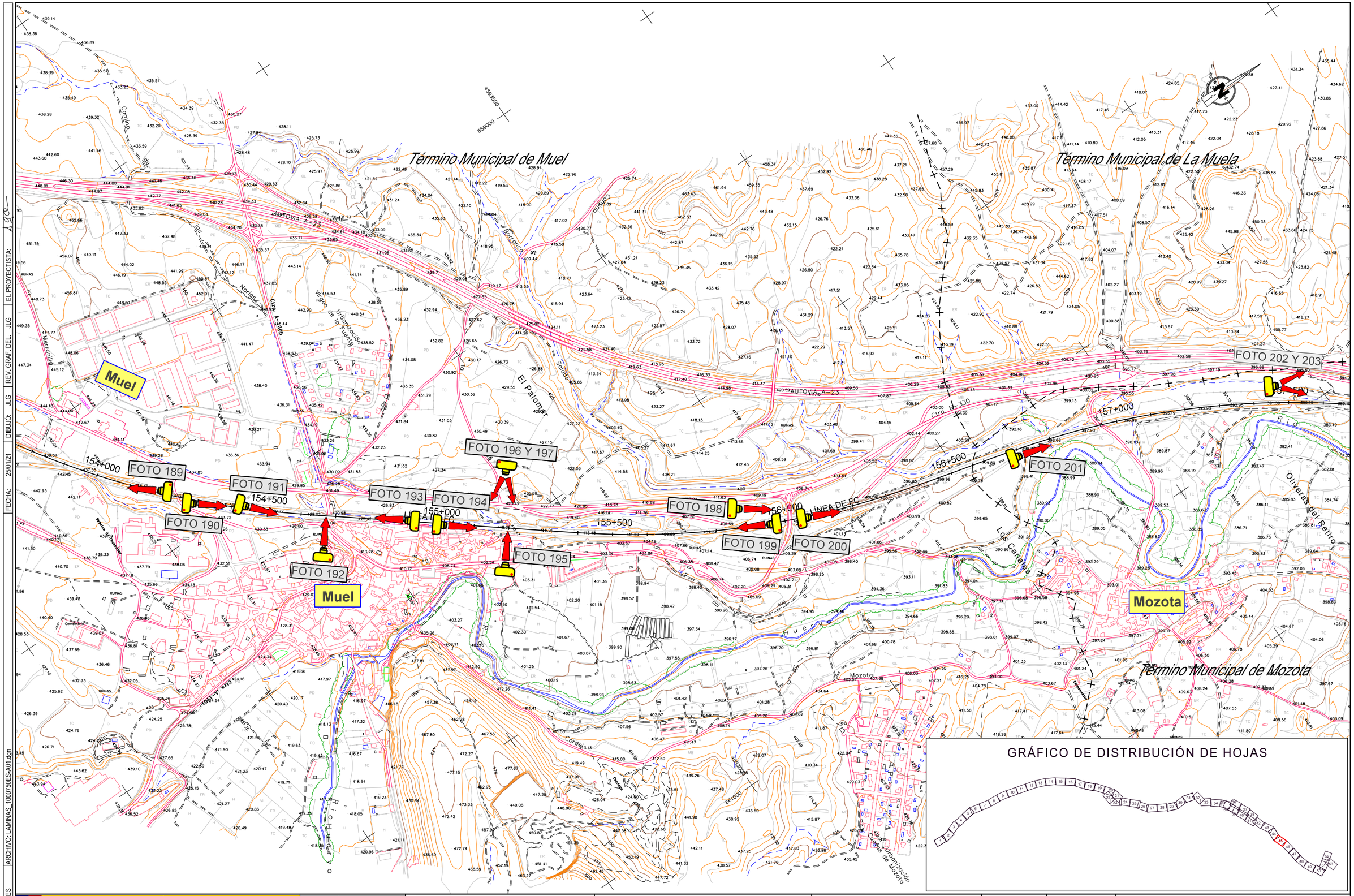
TÍTULO DEL PLANO

PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 (NUMÉRICA) 0 100 200 m. (GRÁFICA)	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 44 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG



CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

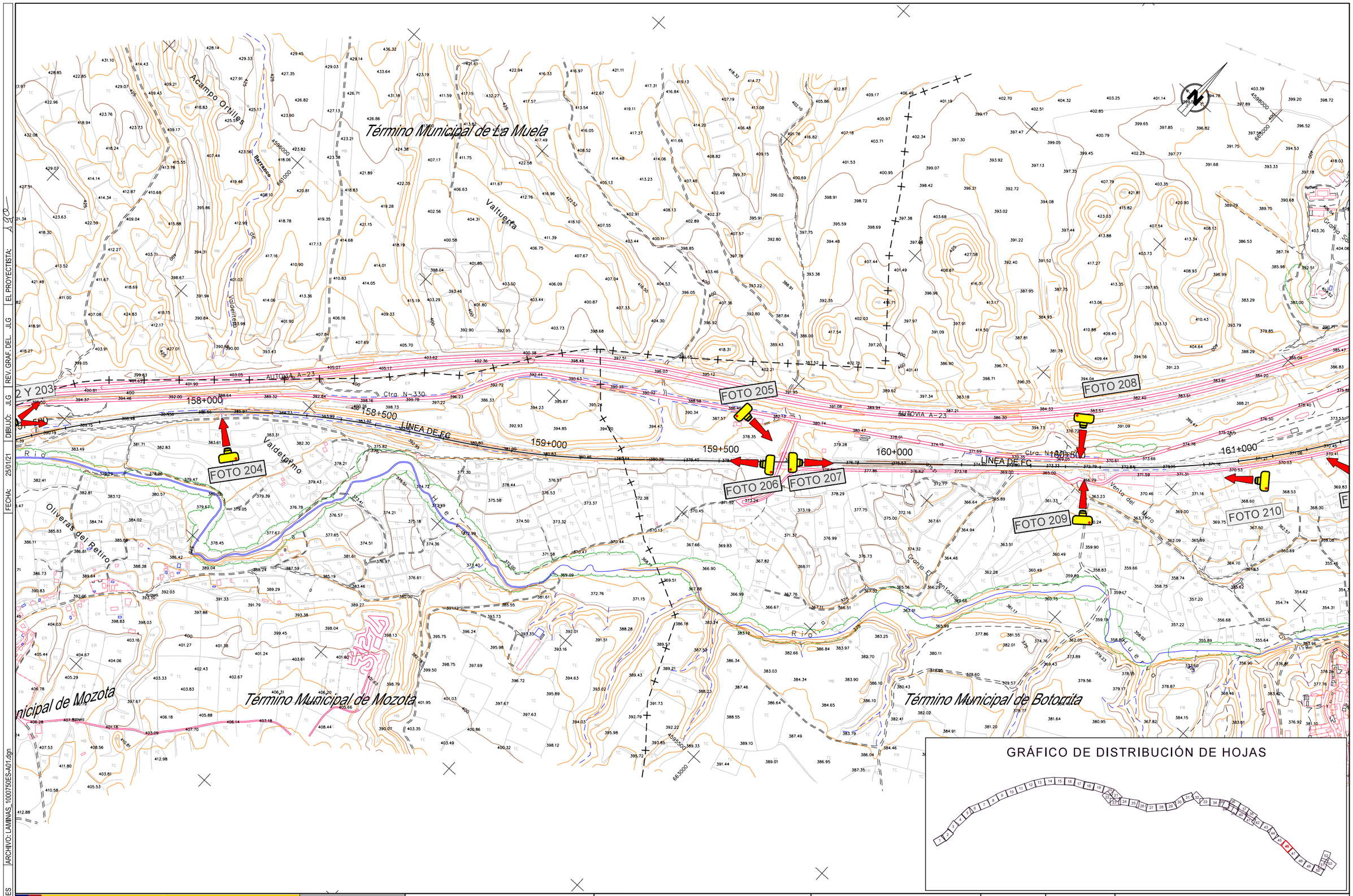
EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

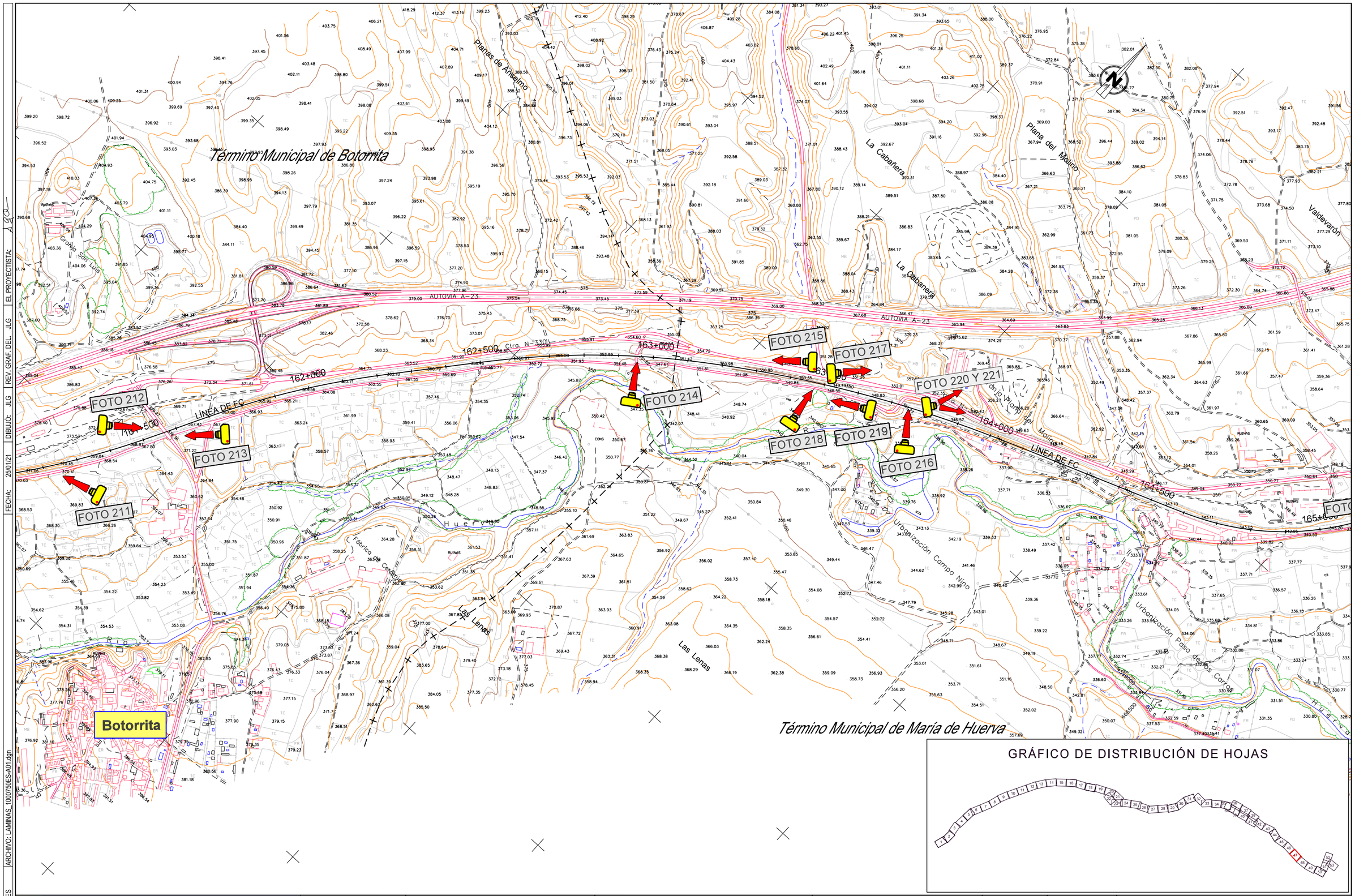
ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000 — 0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 45 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO


Término Municipal de La Muela
Término Municipal de Mozota
Término Municipal de Botorrita
AUTOVIA A-23
Ctra. N-330
LINEA DE FC
158+000
158+500
159+000
159+500
160+000
160+500
161+000
FOTO 204
FOTO 205
FOTO 206
FOTO 207
FOTO 208
FOTO 209
FOTO 210
Acampo Grtilles
Barranco
Valtuerta
Valdelirreo
Valdeltorno
Oliveras del Retiro
Cerro Vientro del Muro
Cerro Vientro Largo
Cerro Vientro Grande
Cerro Vientro Verticrillo
Cerro Vientro Cabezo
Cerro Vientro Cabezo
Cerro Vientro Cabez



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA	AUTOR getinsa-euroestudios tpf INGENIERÍA	EL AUTOR DEL PROYECTO RAMÓN MORENO CADAHIA	ESCALA ORIGINAL EN A-1 1:5.000 (NUMÉRICA) 0 100 200 m. (GRÁFICA)	FECHA FEBRERO 2021	Nº DE PLANO HOJA 47 DE 53	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 51201000750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA: JLG

Término Municipal de María de Huerva

Término Municipal de Zaragoza

Valdevarón

AUTOVIA A-23

Urbanización Valdecondillos

FOTO 222

FOTO 223

FOTO 224

FOTO 225

FOTO 226

FOTO 227

FOTO 228

FOTO 229

FOTO 230

FOTO 231 Y 232

FOTO 233

FOTO 234

FOTO 235

FOTO 236

FOTO 237

FOTO 238

165+000

165+500

166+000

166+500

167+000

167+500

168+000

168+500

LÍNEA DE FC

Polígono Industrial

María de Huerva

La Dehesilla

RÍO HUERVA

CTRA. N-330

667500

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

| | | |

Término Municipal de Zaragoza

FOTO 240
FOTO 242
FOTO 239
FOTO 241
FOTO 243
FOTO 244
FOTO 245
FOTO 246
FOTO 247
FOTO 248
FOTO 249
FOTO 250

169+500
170+000
170+500
171+000
171+500
172+000
LÍNEA DE FC
AUTOVÍA A-23
Ctra. N-330

Término Municipal de Cadrete

4604000
671000

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

CÓDIGO: 512/0100/50ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 49 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

CÓDIGO: 512010007S0ES | ARCHIVO: LAMINAS_10007S0ES-A01.dgn | FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

Término Municipal de Zaragoza

Término Municipal de Cuarte de Huerva

4607500

6705000

FOTO 250

FOTO 251

FOTO 252

FOTO 253

FOTO 254

FOTO 255

FOTO 256

FOTO 257

172+500

173+000

173+500

174+000

174+500

175+000

175+500

176+000

176+500

LÍNEA DE FC

AUTOVIA A-23

Ctra. N-330

RUINAS

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 50 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

CÓDIGO: 5120100750ES | ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

Término Municipal de Zaragoza

FOTO 257

FOTO 258

FOTO 259

FOTO 260

FOTO 261

LÍNEA DE FC

ACUMPO DE CASELLAS

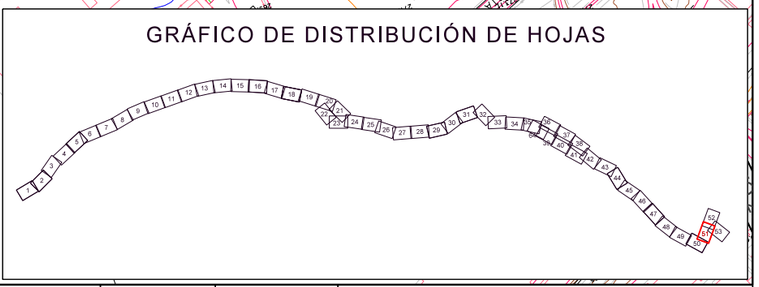
CASELLAS

AUTOVÍA Z-40

Los Meadows

Depuradora

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 51 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

CÓDIGO: 512010007S0ES | ARCHIVO: LAMINAS_10007S0ES-A01.dgn

Término Municipal de Zaragoza

FOTO 262

FOTO 263

FOTO 264

FOTO 265

FOTO 266

LÍNEA DE FC

AUTOPISTA

Los Meadows

Depuradora

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 52 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

FECHA: 25/01/21 | DIBUJÓ: JLG | REV. GRAF. DEL. JLG | EL PROYECTISTA:

ARCHIVO: LAMINAS_1000750ES-A01.dgn

CÓDIGO: 5120100075OES

Término Municipal de Zaragoza

FOTO 264

FOTO 265

FOTO 266

FOTO 267

FOTO 268

FOTO 269

FOTO 270

FOTO 271

AUTOPISTA A-2

LÍNEA DE FC

4611500

669000

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD
TRAMO: TERUEL - ZARAGOZA

AUTOR
getinsa-euroestudios
tpf INGENIERÍA

EL AUTOR DEL PROYECTO
RAMÓN MORENO CADAHIA

ESCALA ORIGINAL EN A-1
1:5.000
0 100 200 m.
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
FEBRERO 2021

Nº DE PLANO
HOJA 53 DE 53

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS
REPORTAJE FOTOGRÁFICO