LÍNEA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS

ANTEPROYECTO

ANEJO Nº 14

COMPARACIÓN ALTERNATIVA PTE-21 CON ALTERNATIVA ANTEPROYECTO

TGC-SRTC-AN-0014
Rev. 5 Junio 2011

La Roche Consultores s.l.

SENER

TÍTULO DEL DOCUMENTO: ANEJO Nº 14 COMPARACIÓN ALTERNATIVA PTE-21 CON ALTERNATIVA ANTEPROYECTO

DOCUMENTO Nº: TGC-SRTC-AN-0014

Referencia: P210412

Fichero : TGC-SRTC-AN-0014 Rev. 5.doc

Fecha: Junio 2011

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN..... 4

2 DESCRIPCION COMPARATIVA DE TRAZADOS..... 5

3 TABLA – RESUMEN COMPARATIVA DE TRAZADOSº 11

APENDICE 1: PLANOS DE COMPARACIÓN EN PLANTA Y ALZADO DE TRAZADOS DEL PTE-21 Y EL PRESENTE ANTEPROYECTO

1 INTRODUCCIÓN

El presente Anejo tiene por objeto reseñar las diferencias más significativas entre los trazados para la línea ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, planteadas por el PTE-21 y el presente Anteproyecto, indicando los motivos de las mismas.

A continuación se incluyen los artículos 14 y 24 de la Normativa del PTE-21 en la que se explica la delimitación de los diferentes ámbitos específicos y se justifican los posibles cambios en la infraestructura derivados del desarrollo de los correspondientes proyectos de ejecución.

Artículo 14.- De la delimitación de ámbitos específicos (NAD)

La delimitación de los ámbitos territoriales específicos distinguida en el presente Plan Territorial Especial se incluye en el plano de B.1 "Delimitación del Plan Territorial Especial" del presente documento. ***Esta delimitación se deriva del proceso y sistemas constructivos empleados para la implantación del nuevo sistema de transporte y de las necesidades funcionales requeridas para la explotación del sistema y podrá sufrir variaciones y ajustes durante la redacción de los correspondientes proyectos técnicos de ejecución****. Dichos ajustes, deberán ser motivados y, en cualquier caso no supondrán cambio en los criterios técnicos, territoriales y ambientales aplicados en cada lugar (de conformidad con el art.24 de la presente normativa).*

Artículo 24.- Ejecución de la infraestructura ferroviaria y adecuación con el planeamiento urbanístico. (NAD)

1. La ejecución del sistema general ferroviario requerirá la tramitación y aprobación del correspondiente Proyecto de Obras que establece el desarrollo completo de la solución adoptada para la implantación de la línea ferroviaria del tren, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

2. El Proyecto de Obras deberá adecuarse a la ordenación establecida en este Plan, sin perjuicio de que, en el marco de lo previsto en el artículo 146 del Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de Planeamiento de Canarias, ***pueda incorporar ajustes relativos a****:*

a) El trazado y la localización de las estaciones, con sus instalaciones auxiliares, zonas de intercambio modal y los accesos a las mismas, siempre que sea necesario para la integración de la infraestructura ferroviaria en la ordenación urbanística del planeamiento general de los municipios afectados.

b) ***La definición concreta tanto de los sistemas constructivos como del trazado y las secciones tipo establecidas en los planos de ordenación, dentro de la zona de protección de la infraestructura ferroviaria establecida en el plano B.2.2****.*

3. En cualquier caso, la previsión de ajustes en el Proyecto de Obras estará condicionada a que:

- *No se afecte al modelo de ordenación del Plan Territorial, a la viabilidad técnica de la actuación, ni a la funcionalidad de la explotación del sistema.*
- *No suponga un retraso para la entrada en servicio de la línea ferroviaria.*
  Se garantice las condiciones de intermodalidad recogidas en los distintos documentos del presente Plan, y de forma específica en el apartado B.5.3.4 "Funcionalidad de las estaciones" de la Memoria Justificativa, considerando las zonas de estacionamiento y áreas de intercambio con guaguas, taxis y vehículos privados, así como la adecuada accesibilidad rodada y peatonal, incluyendo carriles para el uso de la bicicleta, a las instalaciones.

El anejo incluye como Apéndice los planos comparativos de ambos trazados tanto en planta como en alzado.

2 DESCRIPCION COMPARATIVA DE TRAZADOS

Se han efectuado para el trazado completo los ajustes generales siguientes:

- Ajustes de parámetros geométricos para ajustar a la velocidad de diseño de 160 km/h, en cuanto a longitud de clotoides, radios mínimos.

- Unificación de criterios en las estaciones para dejar tanto los ándenes como los desvíos en recta y con pendiente uniforme del 2 por mil, pudiendo ser de 0 por mil en las estaciones de parada obligatoria.

- Incremento del número de vías en algunas estaciones elegidas desde un punto de vista estratégico y desde el punto de vista de la funcionalidad para facilitar la explotación y dar mayor flexibilidad al sistema ferroviario de manera que puedan compatibilizarse los trayectos directos San Telmo- Aeropuerto- Playa del Inglés con otros trayectos con mayor número de paradas. Así, las etaciones de San Telmo, Telde, Aeropuerto, Vecindario y Playa del Inglés contarán con 4 vías y aparatos en las proximidades de las estaciones.

- En las estaciones se ha buscado la mejora de las conexiones viarias planteadas en el PTE-21. Estas propuestas de mejoras se han consultado con la correspondiente Consejería del Gobierno de Canarias cuando afectan a Carreteras de Interés Regional.

- Cambio de sección de superestructura de balasto a vía en placa. Aunque la inversión inicial es mayor, el mantenimiento es del orden del 30% y disminuye las vibraciones. Está muy controlado en terraplenes menores de 10 metros que es el caso del proyecto

Se recoge a continuación la descripción comparativa de la solución prevista en el PTE-21 y la que, resultado de ajustar la mismo, comprende el presente Anteproyecto

El trazado recorre de Norte a Sur la isla de Gran Canaria, discurriendo en paralelo a su costa Este y relativamente próximo al mar. Enlaza Las Palmas de Gran Canaria con Maspalomas, atravesando los términos municipales de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana.

Se inicia el trazado con el mango de maniobra de término, a continuación del cual se ubica la Estación de Santa Catalina, bajo la Avenida Marítima (tramo comprendido entre la Base Naval y el Muelle de Santa Catalina. Entre esta estación y la siguiente, Estación de San Telmo, el trazado discurre íntegramente en túnel bajo la Avenida Marítima, coincidiendo con el centro urbano de Las Palmas de Gran Canaria. El trazado previsto permite el soterramiento de la GC-1.

Se efectúa en el tramo un ajuste respecto al PTE21 consistente en adoptar para la solución de túnel perforado presente entre Las Palmas y el Barranco Real de Telde un único tubo, en lugar de dos tubos, por suponer un ahorro económico, menor excedente de tierras y menor afección por subsidencias.

Los primeros 1.400 m de recorrido el trazado propuesto corresponde muy aproximadamente en planta con el del PTE-21, discurriendo bajo la Avenida Alcalde José Ramírez Bethencourt. En el entorno del PK 1+400 y hasta reencontrarse a la altura del PK 2+900, los trazados difieren en que el presente eje se aproxima más al frente marítimo y se ajusta bajo la avenida, con objeto de reducir la afección sobre las edificaciones existentes

Como alternativa a la solución prevista en el PTE-21 se ha propuesto el diseño de un único túnel en mina perforado mediante tuneladora, con un diámetro de perforación suficiente para albergar una plataforma para vía doble. La solución es compatible con un futuro soterramiento de la Avenida Marítima.

Para favorecer la perforación con tuneladora con la mayor longitud posible del tramo, se ha forzado una rasante en la que una vez superada la zona de cada una de las estaciones (Sta. Catalina y posteriormente tras la de San Telmo), el trazado descienda rápidamente con la pendiente máxima permitida (de 30‰), para ganar recubrimiento y meter el tubo dentro del nivel de tobas, con una cobertera mínima en estos materiales de al menos 5 m sobre clave.

En la Estación de San Telmo implica descender la cota de la -8.5 a la -17 respecto al PTE-21. Cabe indicar que los primeros 400 m a continuación de la Estación de San Telmo se proponen entre pantallas pero la drástica disminución de cota aquí previamente indicada hace que estos primeros metros puedan plantearse en túnel perforado también, si así lo hicieran viable los resultados de las investigaciones

geofísicas a realizar en fases futuras del proyecto. El cambio es beneficioso en términos de coste y amortización de la máquina tuneladora a emplear.

Tras el citado tramo de 400m entre pantallas, se continúa con la alternativa al PTE-21 de túnel único en mina perforado mediante tuneladora, con un diámetro de perforación suficiente para albergar una plataforma para vía doble

La rasante inicial del 2 ‰ en la Estación de San Telmo se ha prolongado unos 200 m con el fin de disponer una bretelle a la salida de la estación, aparato de vía exige un trazado sin curvaturas y este es el motivo de esta prolongación.

A la salida de la Estación de San Telmo la rasante en el PTE-21 se hundía rápidamente para pasar por debajo del encauzamiento del Barranco de Guiniguada con una pendiente excepcional del 30 ‰. En el Anteproyecto lo hace de una forma más suave con una pendiente del 18 ‰.

Se verifica no obstante la compatibilidad con el soterramiento de la GC-1 que se propone dentro de la iniciativa del Ayuntamiento de remodelar la zona del Guiniguada, iniciativa destinada a rehabilitar el espacio del barranco y su entorno en la zona de su desembocadura.

El trazado en planta ha variado en la zona entre San Telmo y Hospitales en la que discurre por el frente litoral. Se ha añadido una alineación intermedia con el fin de que el trazado discurra por debajo de la GC-1 y evitar un tramo en el que el PTE-21 lo hacía discurrir bajo la escollera de protección del frente. El ajuste introduce dos alineaciones curvas de radio 1.100 m que limita la velocidad máxima a 140 km/h, cuando el PTE-21 con una única alineación curva de radio 1.450 m limitaba esta velocidad a 160 km/h. Este cambio se considera sin embargo justificado en términos geotécnicos y es admitido por el propio PTE-21 que admite en esta zona valores menores de la velocidad.

A partir del pk 5+500 el trazado retoma el del PTE-21 haciéndolo discurrir bajo la Calle Alicante en su tránsito hacia la Estación de Hospitales

En el entorno del complejo hospitalario se ha ajustado ligeramente el trazado, buscando no pasar bajo los edificios más occidentales del complejo y conseguir una mayor cobertera. Para realizar el ajuste se ha reducido el radio de la alineación circular que accede a la recta que alberga a la estación de 750 m, en el PTE-21 a 500 m. Esto supone también una reducción de la velocidad máxima a 100 km/h; reducción que se justifica obedeciendo al criterio de limitar la velocidad máxima al paso por las estaciones a 100 km/h. Pero la consecución de este objetivo requiere un leve giro de las dos rectas sobre las que se apoya esta alineación circular.

Se abandona la estación con un trazado en recta ligeramente desplazado al este pasando bajo el barrio de Zárate, el de Lassa y el de Casablanca y también por debajo de la Casa del Niño y un Centro de Atención de Disminuidos Psíquicos. En esta zona la rasante se ha ajustado con el fin de disponer una pendiente mínima del 5 ‰ ya que el PTE-21 tenía una rasante del 2 ‰, inferior a la mínima recomendada. Esta mayor pendiente disminuye la cota roja del trazado a su paso por el Barranco de Gonzalo, en donde se prevé un pozo de ventilación.

A partir del hospital el relieve se hace muy abrupto y el túnel obtiene grandes coberturas. Las formaciones montañosas se ven cortadas por diversos barrancos del que el más significativo es el Barranco de Gonzalo (8+250), en el barrio de Pedro Hidalgo y Hoya de la Plata. En esta zona el trazado del PTE-21 discurre en recta, y el nuevo trazado también pero con un ligero giro para evitar pasar bajo contrafuertes que mantienen varios edificios altos.

El trazado a continuación mantiene el del PTE-21 pasando bajo el barrio del Salto del Negro, el vertedero municipal. A la altura del túnel carretero de La Laja, el PTE-21 disponía un radio de 1300m, radio que ha sido aumentado a 1600 m permitiendo así con un pequeño ajuste aumentar la velocidad; con el fin de, a la vista de los diagramas de marchas inicialmente estudiados, tratar de conseguir tiempos de recorrido menores.

A partir de ahí el trazado es aproximadamente el mismo salvo en la zona final. Un radio de 1300 m en la zona del trazado paralela al túnel carretero de La Laja se ha aumentado a 1.600 m para conseguir la velocidad de diseño de 160 Km/h ; después. En cuanto a la rasante se mantiene aproximadamente la del PTE-21 salvo ajustes derivados de incrementar las pendientes bajas, en zonas de trayecto entre

estaciones, y adaptando los kv con el fin de conseguir alojar aparatos de vía de las estaciones extremas que consiguen mejorar la funcionalidad de la explotación de la línea.

A partir de esta zona el trazado se ve influido por la estación de Jinámar. La configuración de la playa de vías de esta estación, con dos vías de apartado, origina la necesidad de un tramo sin curvaturas antes de la estación. El trazado del PTE-21 no aporta desarrollo a la recta por lo que es preciso ajustar el trazado. Por otra parte, el trazado del PTE-21 pasa bajo los depósitos de una estación de servicio situada inmediatamente al norte de la estación de Jinámar. Es necesario apartar el trazado de debajo de estos depósitos pues en esta zona no hay cobertura suficiente y se prevé un trazado entre pantallas. Con el fin de minimizar la afección a esta gasolinera el trazado ha de situarse al menos a 10 m de estos depósitos. Así, el trazado se ha ajustado con un desplazamiento máximo de 80 m hacia el este en la zona de Mercalaspalmas con el fin de:

a) poder obtener una recta con desarrollo suficiente para ubicar los aparatos de vía de la estación de Jinámar

b) desplazar el trazado de debajo de la marquesina de la gasolinera situada justo antes de la estación

Con ambos condicionantes el trazado cambia desviándose como se ha indicado unos 80 m hacia el oeste en el punto más separado. La curva circular de radio 1.100m que enlaza con la recta de la estación se ha reducido a un radio de 750 m. También la recta de la estación de Jinámar, que se prevé en falso túnel, se gira desplazando la estación unos metros hacia el este. Con ambos ajustes, se obtienen los objetivos perseguidos. En este ajuste ha sido además un importante condicionante la necesidad de mantener una separación mínima con el túnel carretero (GC-1) de Piedra Santa. En esta zona final la rasante se mantiene muy parecida a la del PTE-21.

Los ajustes respecto al trazado contenido en el PTE-21 en el trayecto San Telmo-Jinamar tal y como se ha expuesto obedecen a mejoras de velocidad en donde ha sido posible, mejora de las condiciones geotécnicas en cuanto a cobertera e influencia en edificios, y cumplimiento de las instrucciones IGP-2008.

Las salidas de emergencia son un aspecto añadido en el tramo San Telmo-Jinamar respecto al PTE-21. Habida cuenta de que el túnel es ahora monotubo no existe un túnel paralelo al que evacuar a los viajeros y por ello es necesario el planteamiento de salidas cada 1000 m. Los tres pozos de ventilación previstos coinciden con los propuestos en el PTE-21, salvo el ubicado entre las estaciones de San Telmo y hospitales, que se añade.

Tras la Estacion de Jinamar el trazado continúa en ambos trazados en túnel perforado monotubo de longitud aproximada 1.800 m hasta alcanzar el Barranco Real de Telde.

Superado el mismo mediante un viaducto en ambos trazados, se dirigen hacia la Estación de Telde, que se contempla en ambos casos bajo el terreno. A diferencia del PTE-21, que efectuaba el tránsito a cielo abierto, el trazado actual prevé discurrir soterrado ya desde el paso sobre el barranco, una vez lograda la cota de tapada suficiente, lo que se consigue en 300 m tras el viaducto. Se mejora así la afecció medioambiental en el tramo.

Tras la Estación de Telde ambos trazados circulan hacia la Estación de Aeropuerto de modo análogo. Así, tras salvar en viaducto en ambos casos el Barranco de La Rocha, recorren a cierlo abierto el tramo hasta la trasera del polígono de El Goro. En el tramo se produce una ligera variación de la rasante, aumentándola hasta 3% para permitir gálibo suficiente en reposiciones de viales.

En El Goro pasan ambos a discurrir soterrados, circunstancia que para el presente proyecto se prolonga hasta la Estacion Aeropuerto, que en ambos caso se ubica bajo el terreno, pero que para el PTE-21 se alcanzaba con un tramo previo de 900 m en superficie antes de cruzar bajo la GC-1.

En la zona del tramo que discurre el trazado ferroviario por el Sistema General Aeroportuario SGA y siguiendo lo estipulado en el artículo 25.4 del PTE-21 dada la existencia de un solape entre dos Sistemas Generales Insulares, a fin de coordinar las actuaciones contempladas en ambos instrumentos de ordenación deberá suscribirse un convenio con AENA en relación del Proyecto de Obra de Ferrocarril que garantice el cumplimiento de servidumbres aeronáuticas, por lo que, el desarrollo del Sistema Ferroviario dentro del SGA será subterráneo. En el PTE-21 no se cumplía con esta condición de ir subterráneo en todo el SGA, por lo que en reuniones mantenidas con AENA se acordó el trazado

subterráneo dentro del SGA y además la ubicación concreta de la estación del aeropuerto que no difiere de la del PTE-21 aunque sí el brazo de conexión entre terminal ferroviaria y aeroportuaria si que se desplaza ligeramente sentido Las Palmas de Gran Canaria para no interrumpir el desarrollo del Aeropuerto. Además, por la existencia de varios barrancos en esta zona el trazado no logra salir a superficie en el momento que salimos del SGA.

Todo esto se ha visto también afectado por la publicación de las nuevas Servidumbres Aeronáuticas SSAA en noviembre de 2011 de obligado cumplimiento desde su publicación en el BOE, ya que existían zonas donde se vulneraban dichas SSAA. Esta alternativa difiere del PTE-21 debido a que el tramo en superficie previsto en este plan, afecta a las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria, por lo que la solución finalmente adoptada discurre en túnel todo el tramo.

Se ha disminuido el radio de la curva circular de entrada a la estación del aeropuerto situada en el P.K. 23+000 , de 1.200 m a 750 m, con el objeto de poder aumentar la alineación recta de la estación.

En alzado, se ha ajustado la rasante para conseguir tener las estaciones en tramos con pendiente constante, con una pendiente mínima de 2 ‰ para la estación del aeropuerto y de 5 ‰ en la estación de "El Carrizal", de manera que favorezca la evacuación del drenaje longitudinal. En la solución del PTE-21 la primera de las estaciones está en pendiente de 0 ‰ y la siguiente estación está apoyada en un acuerdo cóncavo. La pendiente máxima se ha disminuido de 30 ‰ a 25‰, con el fin de adaptarla a parámetros normales de normativa en lugar de los excepcionales. Se han aumentado las longitudes mínimas de los acuerdos verticales, así como las de los tramos de rasante uniforme entre acuerdos, para superar los 80 metros mínimos exigidos por normativa para velocidad máxima de proyecto de 160 km/h.

Entre la Estación de Carrizal y hasta el cruce hacia su margen Oeste con la GC-1 tras atravesar Arinaga y Vecindario, el trazado en planta es muy similar al trazado del PTE-21. Algunas de los ajustes introducidos son para dar cumplimiento a la normativa y recomendaciones de trazado y para mejorar los parámetros de trazado (pasar de radios mínimo 1100 a radio mínimo 1300 m,..) con el objeto de alcanzar una velocidad de proyecto de 160 km/h.

Las variaciones más importantes respecto al trazado previo previsto en el tramo, se concretan en las dos siguientes:

- El paso por el corredor existente entre el polígono de Arinaga y la autopista GC-1 pasa a efectuarse en lugar de soterrado, en viaducto, debido a la gran cantidad de Servicios Afectados y el poco espacio existente entre la GC-1 y el Polígono de Arinaga.

  Esto supone no solamente reducir la puesta en servicio por la menor complejidad constructiva sino que desde el punto de vista económico se reduce sustancialmente el presupuesto tanto a nivel de construcción como de explotación y mantenimiento. Así mismo, se reduce del orden de 1 millón de metros cúbicos de excedente de tierras y la afección a la población como ventajas ambientales. Así, en el PK 32+100 comienza el viaducto de Arinaga de unos 1260 m de longitud, que discurre por el corredor existente entre el polígono de Arinaga y la autopista GC-1.

- El cruce con la GC-1 hacia su margen Oeste en el Nudo de San José, se realiza sobre la misma en viaducto, en lugar de soterrado como preveía el trazado del PTE-21.

  Es un tramo en el que ya hay varios pasos superiores, se reduce el excedente en medio millón de metros cúbicos de tierras y además es una solución que posibilita que la GC-1 funcione con todos sus carriles mientras se construye. También se reduce el presupuesto tanto de construcción como de mantenimiento. Desde el punto de vista ambiental es un suelo con poco valor ambiental, en cambio la afección a población puede ser muy elevada en falso túnel. Se trata en todo caso de una propuesta consultada y consensuada con la Consejería responsable del Gobierno de Canarias

Además de lo anterior se introducen en el tramo indicado los siguientes ajustes:

- Se aumenta la longitud de la recta de la Estación de Arinaga para permitir la colocación de los andenes y de los aparatos de vía necesarios.
- En el entorno del Pk 28+000 el trazado se desplaza 18 m hacia el Este, respecto del trazado del PTE-21, para evitar afectar a la glorieta existente en el nuevo nudo de conexión entre la autopista GC-1 y la nueva vía de servicio.

- En el entorno de la Estación de Vecindario se amplia la longitud de la recta, para obtener las longitudes necesarias para los escapes de la estación y los accesos a Talleres y Cocheras
- En el cruce del ferrocarril con la autopista GC-1 se ajusta ligeramente el trazado para minimizar el esviaje del cruce.

El trazado en alzado entre la Estación de Carrizal y hasta el cruce hacia su margen Oeste con la GC-1 se han realizado ajustes de trazado del PTE-21, en parte, al igual que en trazado en planta, motivados por adaptaciones necesarias para cumplimientos de normativa y mejoras de parámetros para conseguir velocidades de 160 km/h. Además de lo anterior deben reseñarse los siguientes ajustes en alzado:

- La coordinación con los ajustes necesarios para evitar la afección a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria ha supuesto la necesidad de iniciar el trazado en túnel, frente a la solución del PTE-21 que se iniciaba en superficie.
- Con objeto de permitir el paso sobre la carretera de GC-191 a Vargas, en el p.k. se ha elevado la rasante.
- Tras el viaducto con que ahora se atraviesa el entorno de Arinaga, se ha bajado la rasante para minimizar la altura de los terraplenes y evitar terraplenar en alturas superiores a 10m.
- Tras el cruce sobre el Barranco de Tirajana el trazado se eleva para permitir el cruce sobre el Nudo de Juan Grande mediante un Viaducto y una Pérgola. Al pasar al lado contrario de la GC-1 se salva la posible afección al Sitio de Interés Científico de Junquillo del Sur. En el PTE-21 el cruce se efectuaba mediante falsos túneles. Esta solución mejora el equilibrio de tierras, minimiza las afecciones durante las obras a la autopista GC-1 y a la carretera GC-500, evita problemas de drenaje y favorece el cruce sobre el cauce existente en el p.k. 38+200

En el tránsito entre el Nudo de San José y el Barranco Hondo, la rasante se adaptado de modo que el trazado en alzado, por una parte evita los grandes terraplenes, de forma que nunca superen los 10 m de altura y por otra permite el paso bajo la línea de ferrocarril de las reposiciones de caminos y carreteras así como de las obras de drenaje.

En el tramo entre Barranco Hondo y la Estación de Playa del Inglés, el trazado en planta presenta muy ligeras variaciones, de modo que la distancia máxima en planta entre el eje propuesto y el eje recogido en el PTE-21 es inferior a los 5,00 m.

Las variaciones más significativas en el citado tramo respecto al PTE-21 son las siguientes:

- Se regularizan pendientes y parámetros y se desplazan acuerdos fuera de clotoides
- En planta, se establecen clotoides de 210 m de longitud
- Se limitan las pendientes a 18,00 milésimas
- Se implanta una pendiente de 6,50 milésimas en el primer túnel, mejorando el drenaje
- A fin de minimizar la afección a la GC-1 y un cauce en el pk 47+400 se baja la rasante, desplazando el emboquille de salida del túnel de forma que se libere la zona problemática.
- Se limita el desmonte del pk 47+900 a alturas que no superen los 20 m
- Se eliminan dos viaductos (al bajar la rasante), sustituyéndolos por terraplenes
- Se elimina un falso túnel en el pk 48+000 que aparecía en el PTE-21
- En el paso cerca de San Agustín en el entorno del pk 48+900, a consecuencia del impacto visual y acústico se propone un terraplén que sustituye al viaducto previsto en el PTE-21, puesto que la rasante estudiada discurre más baja. Hay que tener en cuenta la existencia de un terraplén muy alto de la autovía GC-1, paralelo y cercano al propuesto.
- Para salvar el paso sobre la depuradora-desaladora en el entorno del pk 50+200 el trazado alarga los viaductos y eleva ligeramente el perfil longitudinal). En el paso sobre el enlace de la GC-1 en el pk 50+600 se limita la bajada de rasante para dejar el gálibo necesario sobre las calzadas.
- Se implanta una pendiente de 1,70 milésimas en la estación
- Para la Estación de Playa del Inglés se plantea una recta mínima que albergue el esquema siguiente: andenes de 7,20 m de anchura y 105 m de longitud; 120 m de longitud de vía útil (entre piquetes), aparatos de tg 0,11 CC a la entrada y a la salida de esta estación de 35,2432 m de longitud
- Se plantea una solución en la que se pueda pasar a 100 km/h por dicha estación, para lo cual hay que limitar la longitud de las dos clotoides anteriores (de entrada y salida a la curva anterior a la estación). La clotoide necesaria será de una longitud de 130 m, aproximadamente

Entre la estación de Playa del Inglés y la estación término de Meloneras los dos trazados se prevén bajo tierra. Tras la estación a cielo abierto de Playa del Inglés ambas comienzan a circular en túnel perforado previa transición hasta lograr tapada suficiente en falso túnel.

Los ajustes de trazado en el tramo final, vienen motivadas por el nivel de detalle de estudio y responden mayoritariamente a minimizar subsidencias (juzgados, pk 54+900) y afecciones (zona en falso túnel, a partir del 55+080).

La prolongación de la recta precisa para la Estación de Playa del Inglés, afectaba a una zona de viviendas así como a un canal existente, por ello el nuevo trazado se separa hacia el sur respecto de la solución del PTE-21.

La propuesta planteada resuelve, por tanto, esta interferencia con la canalización anteriormente mencionada y discurre con un trazado con una geometría más holgada, con mejores parámetros geométricos y más rectilínea, lo que permite una reducción de la longitud total del trazado de unos 100 m, además de presentar mejores prestaciones que la basada en el PTE-21, al no atravesar en la zona inicial las edificaciones existentes, donde la montera es menor.

En el trayecto desde este entorno hasta el final de la línea ha sido ligeramente ajustado el trazado en lo que a longitudes de clotoides y alineaciones se refiere, así como una mejora del radio 700 en torno al p.k. 53+000 pasando a un radio de 900 m que se adecua a las prestaciones de diseño de la línea. A medida que el trazado se aproxima a la estación de Meloneras, los parámetros de trazado no son tan exigentes por tratarse de parada obligatoria de fin de línea y por tanto se han reducido a condición de que no limiten el rendimiento del material motor.

Desde el Pk 55+200 tanto el trazado del PTE-21 como el actual prevén falso túnel, y discurren en planta y perfil longitudinal de modo similar hasta concluir ambos en la Estación de Meloneras.

3 TABLA – RESUMEN COMPARATIVA DE TRAZADOSº

TRAMO	*COMPARATIVA DE VARIANTES*
ESTACION STA. CATALINA (INICIO) - ESTACION SAN TELMO	Como alternativa a la solución prevista en el PTE-21 se ha propuesto el diseño de un único túnel en mina perforado mediante tuneladora, con un diámetro de perforación suficiente para albergar una plataforma para vía doble. La solución es compatible con un futuro soterramiento de la Avenida Marítima. Para favorecer la perforación con tuneladora con la mayor longitud posible del tramo, se ha forzado una rasante en la que una vez superada la zona de las estaciones de Sta. Catalina y San Telmo, el trazado descienda rápidamente con la pendiente máxima permitida (de 30‰), para ganar recubrimiento y meter el tubo dentro del nivel de tobas, con una cobertera mínima en estos materiales de al menos 5 m sobre clave. Los primeros 1.400 m de recorrido el trazado corresponde muy aproximadamente en planta con el del PTE-21, discurriendo bajo la Avenida Alcalde José Ramírez Bethencourt. En el entorno del PK 1+400 y hasta reencontrarse a la altura del PK 2+900, los trazados difieren en que el presente eje se aproxima más al frente marítimo y se ajusta bajo la avenida, con objeto de reducir la afección sobre las edificaciones existentes
ESTACION SAN TELMO - ESTACIÓN HOSPITALES - ESTACION JINAMAR	Los cambios respecto al trazado contenido en el PTE-21 en el trayecto San Telmo-Jinamar tal obedecen a mejoras de velocidad en donde ha sido posible, mejora de las condiciones geotécnicas en cuanto a cobertera e influencia en edificios, coordinación con otras infraestructuras existentes y cumplimiento de las instrucciones IGP 2008. Se sustituye la solución tipo bi-tubo por otra mono-tubo, de manera que se consigue sin afectar al modelo de ordenación del Plan una mejora de viabilidad técnica y económica al unificar secciones tipo en los primeros kilómetros, disminuyendo además las posibles subsidencias. Las salidas de emergencia son un aspecto añadido en el tramo San Telmo-Jinamar respecto al PTE-21. Al ser ahora monotubo no existe un túnel paralelo al que evacuar a los viajeros y por ello es necesario el planteamiento de salidas cada 1000 m. Los tres pozos de ventilación previstos coinciden con los propuestos en el PTE 21, salvo el añadido entre las estaciones de San Telmo y Hospitales Los ajustes fundamentales tanto en planta como en alzado provienen de la adaptación de los parámetros geométricos a la velocidad de diseño de 160 km/h, consiguiendo longitudes y radios mínimos en planta y acuerdos y pendientes para conseguir esta velocidad. La rasante se mantiene aproximadamente la del PTE-21 salvo ajustes derivados de incrementar las pendientes bajas en zonas de trayecto entre estaciones, y adaptando los kv con el fin de conseguir alojar aparatos de vía de las estaciones extremas que consiguen mejorar la funcionalidad de la explotación de la línea Se recogen a continuacion las principales variaciones entre ambos trazados: - *al comienzo se ha descendido la cota de la -8,5 a la -17* - *se modifica el trazado en planta para ubicarlo bajo la GC-1 evitando pasar bajo la escollera marítima* - *se ha modificado el trazado en el entorno de la estación de Hospitales con el fin de evitar el paso bajo sus edificios occidentales; para ello y fijada la velocidad máxima de paso a 100 km/h por la estación, se ha adoptado un radio de 500 m* - *se ha aumentado a 1.600 m el radio de 1300 m en la zona del trazado paralela al túnel carretero de La Laja para conseguir la velocidad de diseño de 160 Km/h* - *a la salida de la Estación de San Telmo la rasante en el PTE-21 se hundía rápidamente para pasar por debajo del encauzamiento del Barranco de Guiniguada con una pendiente excepcional del 30 ‰. En el Anteproyecto lo hace de una forma más suave con una pendiente del 18 ‰.Se verifica no obstante la compatibilidad con el soterramiento de la GC-1 que se propone dentro de la iniciativa del Ayuntamiento de remodelar la zona del Guiniguada, destinada a rehabilitar el espacio del barranco y su entorno en la zona de su desembocadura.* - *en el complejo hospitalario se ha modificado ligeramente el trazado para no pasar bajo los edificios más occidentales del complejo y conseguir una mayor cobertera. Para realizar tal modificación se ha reducido el radio de la alineación circular que accede a la recta que alberga a la estación de 750 m, en el PTE-21 a 500 m. Esto supone también una reducción de la velocidad máxima a 100 km/h; reducción que se justifica obedeciendo al criterio de limitar la velocidad máxima al paso por las estaciones a 100 km/h. Pero la consecución de este objetivo requiere un leve giro de las dos rectas sobre las que se apoya esta alineación circular.* - *se abandona la estación con un trazado en recta ligeramente desplazado al este pasando bajo el barrio de Zárate, el de Lassa y el de Casablanca y también por debajo de la Casa del Niño y un Centro de Atención de Disminuidos Psíquicos. En esta zona la rasante se ha modificado con el fin de disponer una pendiente mínima del 5 ‰ ya que el PTE-21 tenía una rasante del 2 ‰, inferior a la mínima recomendada. Esta mayor pendiente disminuye la cota roja del trazado a su paso por el Barranco de Gonzalo, en donde se prevé un pozo de ventilación.* - *a partir del hospital el relieve se hace muy abrupto y el túnel obtiene grandes coberturas. Las formaciones montañosas se ven cortadas por diversos barrancos del que el más significativo es el Barranco de Gonzalo (8+250), en el barrio de Pedro Hidalgo y Hoya de la Plata. En esta zona el trazado del PTE-21 discurre en recta, y el nuevo trazado también pero con un ligero giro para evitar pasar bajo contrafuertes que mantienen varios edificios altos.* - *el trazado mantiene el del PTE-21 pasando bajo el barrio del Salto del Negro, el vertedero municipal*
ESTACION JINAMAR - ESTACION TELDE	En Jinamar, con el doble fin de evitar una gasolinera y obtener una recta con desarrollo suficiente para ubicar los aparatos de vía de la estación el trazado se desvia unos 80 m hacia el oeste en el punto más separado. La curva circular de radio 1.100m que enlaza con la recta de la estación se ha reducido a un radio de 750 m. También la recta de la estación de Jinámar, que se prevé en falso túnel, se gira desplazando la estación unos metros hacia el este.En este cambio ha sido además un importante condicionante la necesidad de mantener una separación mínima con el túnel carretero (GC-1) de Piedra Santa. En el tramo Jinamar-Telde, a diferencia del PTE-21, que efectuaba el tránsito a cielo abierto, el trazado actual prevé discurrir soterrado ya desde el paso sobre el Barranco Real de Telde, una vez lograda la cota de tapada suficiente
ESTACION TELDE - ESTACION AEROPUERTO	En El Goro pasan ambos a discurrir soterrados, circunstancia que para el presente proyecto se prolonga hasta la Estacion Aeropuerto, que en ambos caso se ubica bajo el terreno, pero que para el PTE-21 se alcanzaba con un tramo previo de 900 m en superficie antes de cruzar bajo la GC-1. Al paso por el SGA (Sistema General Aeroportuario) se hace por completo soterrado, lo que no sucedía en el PTE-21. El brazo de conexión entre terminal ferroviaria y aeroportuaria se desplaza hacia Las Palmas de Gran Canaria para no interrumpir el desarrollo del Aeropuerto. Se ha disminuido el radio de la curva circular de entrada a la estación del aeropuerto situada en el P.K. 23+000 , de 1.200 m a 750 m, con el objeto de poder aumentar la alineación recta de la estación.

TRAMO	*COMPARATIVA DE VARIANTES*
ESTACIÓN AEROPUERTO - ESTACIÓN CARRIZAL	Entre Aeropuerto y Carrizal el alzado se ha ajustado la rasante para conseguir tener las estaciones en tramos con pendiente constante, con una pendiente mínima de 2 ‰ para la estación del aeropuerto y de 5 ‰ en la estación de "El Carrizal", para su drenaje longitudinal. En la solución del PTE-21 la primera de las estaciones está en pendiente de 0 ‰ y la siguiente estación está apoyada en un acuerdo cóncavo. La pendiente máxima se ha disminuido de 30 ‰ a 25‰, con el fin de adaptarla a parámetros normales de normativa en lugar de los excepcionales. Se han aumentado las longitudes mínimas de los acuerdos verticales, así como las de los tramos de rasante uniforme entre acuerdos, para superar los 80 metros mínimos exigidos por normativa para velocidad máxima de proyecto de 160 km/h.
ESTACION CARRIZAL- ESTACION ARINAGA - ESTACION VECINDARIO- CRUCE GC-1- BARRANCO HONDO	Entre la Estación de Carrizal y hasta el cruce hacia su margen Oeste con la GC-1 tras atravesar Arinaga y Vecindario las variaciones más importantes respecto al trazado previo se concretan en las dos siguientes: - el paso por el corredor existente entre el polígono de Arinaga y la autopista GC-1 pasa a efectuarse en lugar de soterrado, en viaducto - el cruce con la GC-1 hacia su margen Oeste en el Nudo de San José, se realiza sobre la misma en viaducto, en lugar de soterrado como preveía el trazado del PTE-21 Se introducen asimismo los siguientes cambios concretos, en planta y alzado: *- se aumenta la longitud de la recta de la Estación de Arinaga para permitir la colocación de los andenes y de los aparatos de vía necesarios.* *- en el entorno del Pk 28+000 el trazado se desplaza 18 m hacia el Este, respecto del trazado del PTE-21, para evitar afectar a la glorieta existente en el nuevo nudo de conexión entre la autopista GC-1 y la nueva vía de servicio.* *- en el entorno de la Estación de Vecindario se amplia la longitud de la recta, para obtener las longitudes necesarias para los escapes de la estación y los accesos a Talleres y Cocheras* *- la coordinación con las modificaciones necesarias para evitar la afección a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria ha supuesto la necesidad de iniciar el trazado en túnel, frente a la solución del PTE-21 que se iniciaba en superficie.* *- con objeto de permitir el paso sobre la carretera de GC-191 a Vargas, en el p.k. se ha elevado la rasante.* *- tras el viaducto con que ahora se atraviesa el entorno de Arinaga, se ha bajado la rasante para minimizar la altura de los terraplenes y evitar terraplenar en alturas superiores a 10m.* *- tras el cruce sobre el Barranco de Tirajana el trazado se eleva para permitir el cruce sobre el Nudo de Juan Grande mediante un Viaducto y una Pérgola. Al pasar al lado contrario de la GC-1 se salva la posible afección al Sitio de Interés Científico de Junquillo del Sur. En el PTE-21 el cruce se efectuaba mediante falsos túneles. Esta solución mejora el equilibrio de tierras, minimiza las afecciones durante las obras a la autopista GC-1 y a la carretera GC-500, evita problemas de drenaje y favorece el cruce sobre el cauce existente en el p.k. 38+200* *- en el tránsito entre el Nudo de San José y el Barranco Hondo, la rasante se modifica de modo que el trazado en alzado, por una parte evita los grandes terraplenes, de forma que nunca superen los 10 m de altura y por otra permite el paso bajo la línea de ferrocarril de las reposiciones de caminos y carreteras así como de las obras de drenaje.*
BARRANCO HONDO- ESTACIÓN PLAYA DEL INGLÉS	En el tramo entre Barranco Hondo y la Estación de Playa del Inglés, el trazado en planta presenta muy ligeras variaciones, de modo que la distancia máxima en planta entre el eje propuesto y el eje recogido en el PTE-21 es inferior a los 5,00 m. Las variaciones más significativas en el citado tramo respecto al PTE-21 son las siguientes: *- Se regularizan pendientes y parámetros y se desplazan acuerdos fuera de clotoides* *- En planta, se establecen clotoides de 210 m de longitud* *- Se limitan las pendientes a 18,00 milésimas* *- Se implanta una pendiente de 6,50 milésimas en el primer túnel, mejorando el drenaje* *- A fin de minimizar la afección a la GC-1 y un cauce en el pk 47+400 se baja la rasante, desplazando el emboquille de salida del túnel de forma que se libere la zona problemática.* *- Se limita el desmonte del pk 47+900 a alturas que no superen los 20 m* *- Se eliminan dos viaductos (al bajar la rasante), sustituyéndolos por terraplenes* *- Se elimina un falso túnel en el pk 48+000 que aparecía en el PTE-21* *- En el paso cerca de San Agustín en el entorno del pk 48+900, a consecuencia del impacto visual y acústico se propone un terraplén que sustituye al viaducto previsto en el PTE-21, puesto que la rasante estudiada discurre más baja. Hay que tener en cuenta la existencia de un terraplén muy alto de la autovía GC-1, paralelo y cercano al propuesto.* *- Para salvar el paso sobre la depuradora-desaladora en el entorno del pk 50+200 el trazado alarga los viaductos y eleva ligeramente el perfil longitudinal). En el paso sobre el enlace de la GC-1 en el pk 50+600 se limita la bajada de rasante para dejar el gálibo necesario sobre las calzadas.* *- Se implanta una pendiente de 1,70 milésimas en la estación* *- Para la Estación de Playa del Inglés se plantea una recta mínima que albergue el esquema siguiente: andenes de 7,20 m de anchura y 105 m de longitud; 120 m de longitud de vía útil (entre piquetes), aparatos de tg 0,11 CC a la entrada y a la salida de esta estación de 35,2432 m de longitud* *- Se plantea una solución en la que se pueda pasar a 100 km/h por dicha estación, para lo cual hay que limitar la longitud de las dos clotoides anteriores (de entrada y salida a la curva anterior a la estación). La clotoide necesaria será de una longitud de 130 m, aproximadamente*
ESTACION PLAYA DEL INGLÉS - ESTACION MELONERAS (TÉRMINO)	Las modificaciones de trazado en el tramo final entre la estación de Playa del Inglés y la estación término de Meloneras vienen motivadas por el nivel de detalle de estudio y responden mayoritariamente a minimizar subsidencias (juzgados, pk 54+900) y afecciones (zona en falso túnel, a partir del 55+080). La prolongación de la recta precisa para la Estación de Playa del Inglés, afectaba a una zona de viviendas así como a un canal existente, por ello el nuevo trazado se separa hacia el sur respecto de la solución del PTE-21. Se adopta no obstante de una geometría más holgada, con mejores parámetros geométricos y más rectilínea, lo que permite una reducción de la longitud total del trazado de unos 100 m, se mejora del radio 700 en torno al p.k. 53+000 pasando a un radio de 900 m que se adecua a las prestaciones de diseño de la línea. A medida que el trazado se aproxima a la estación de Meloneras, los parámetros de trazado no son tan exigentes por tratarse de parada obligatoria de fin de línea y por tanto se han reducido a condición de que no limiten el rendimiento del material motor.

APENDICE 1:

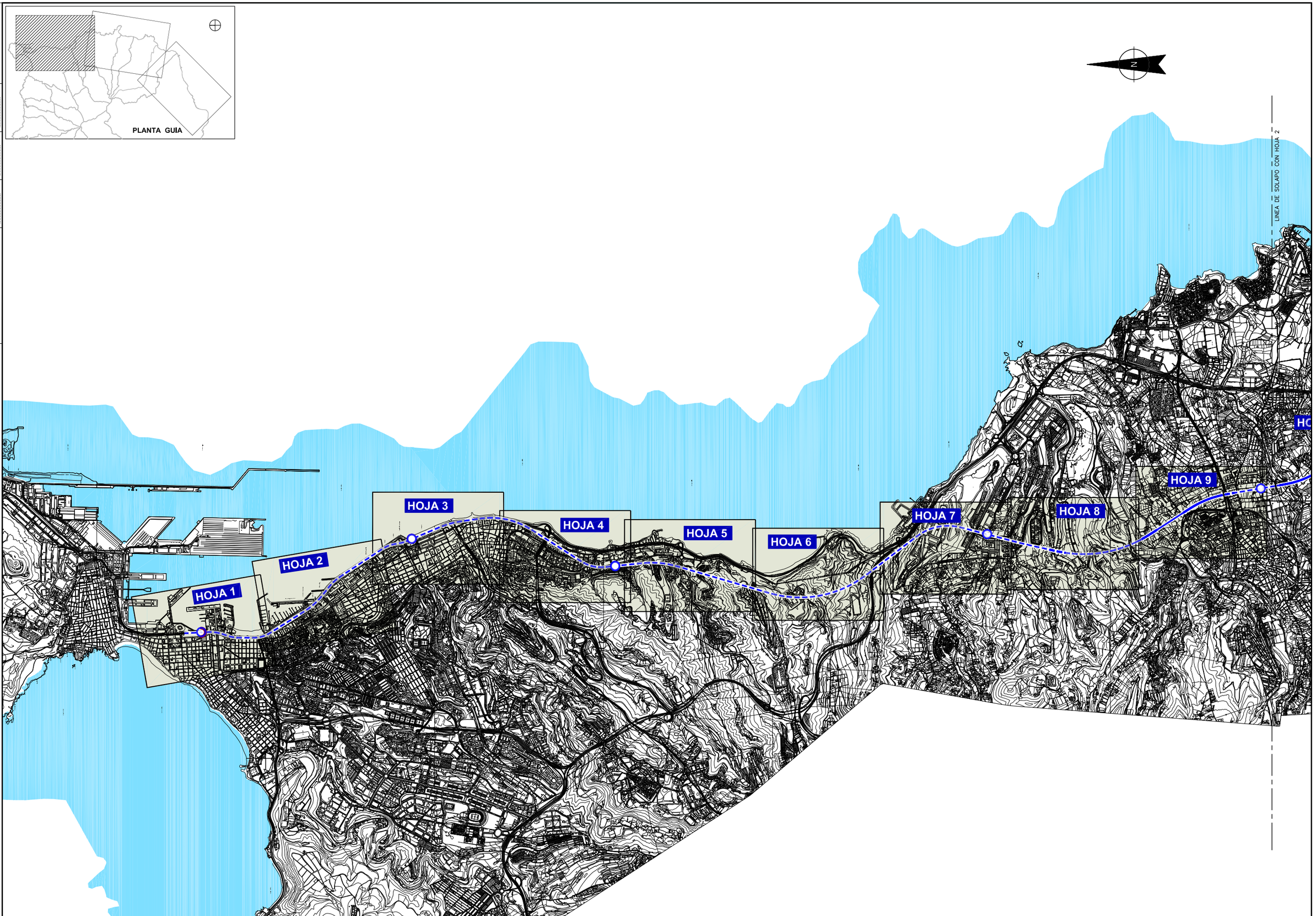
PLANOS DE COMPARACIÓN EN PLANTA Y ALZADO DE TRAZADOS DEL PTE-21 Y EL PRESENTE ANTEPROYECTO

P210412-SRTC-DR-ANT-030-0.0 | Realizado C.F. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.1-01-0

Cabildo de Gran Canaria · SPEGC — *SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.*	SEGUIMIENTO Y CONTROL: Cabildo de Gran Canaria — CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. · La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/125000, A3 1/250000 — 0 2500 5000m.	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.1	TITULO DEL PLANO: TRAZADO DIRECTOR DE HOJAS PLANTA GENERAL	FECHA: JUNIO - 2011 — HOJA 1 DE 4

P210412-SRTC-DR-API-473-4	Realizado I.G.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.1-02-0

PLANTA GUIA



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/25000 A3 1/50000 0 500 1000m.	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.1	TITULO DEL PLANO DELIMITACION DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL PLANOS DE TRAMOS	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 2 DE 4

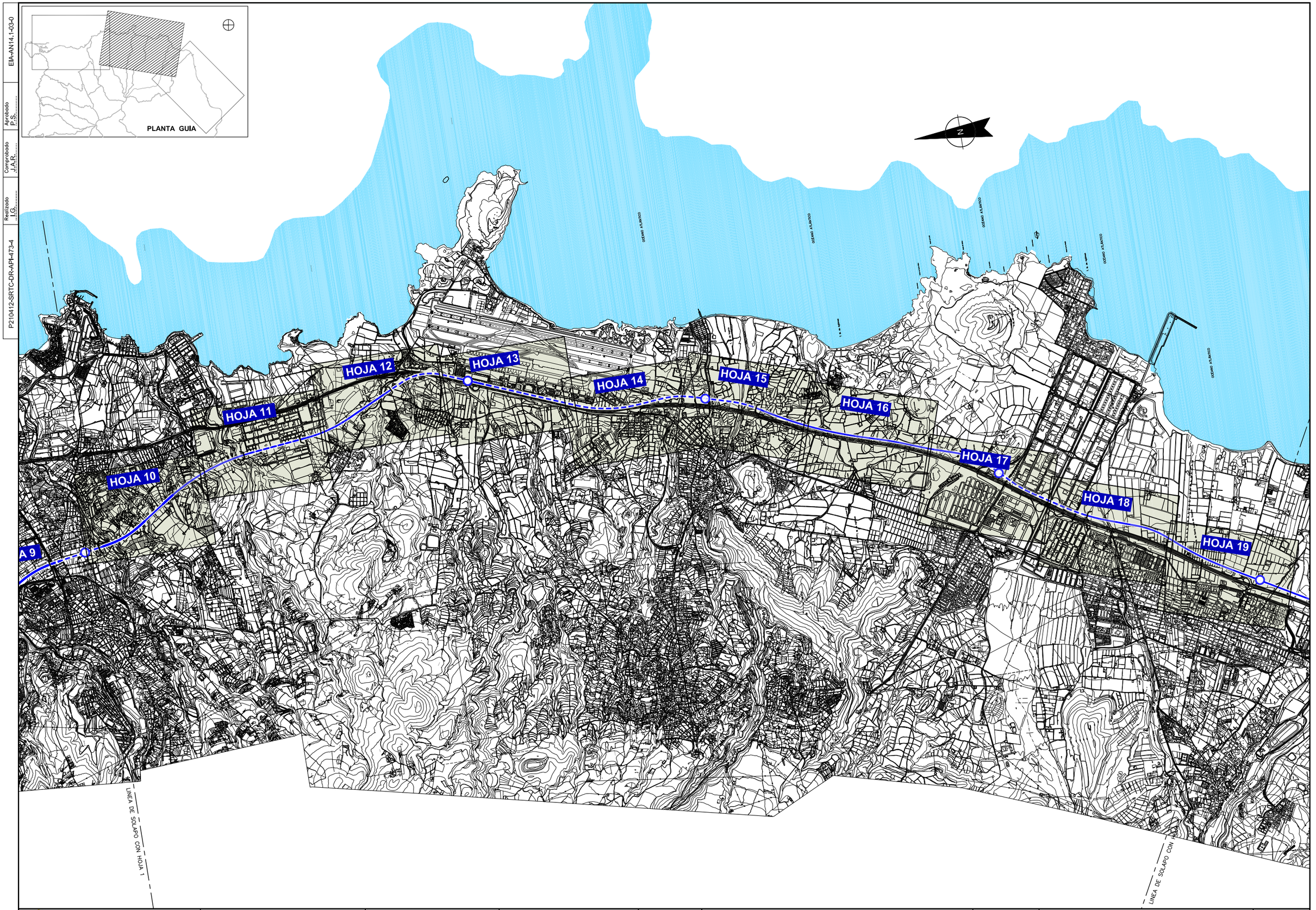
EIA-AN14.1-03-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.G.

P210412-SRTC-DR-API-473-4



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL:
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/25000
A3 1/50000
0 500 1000m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN14.1

TITULO DEL PLANO
DELIMITACION DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
PLANOS DE TRAMOS

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 3 DE 4

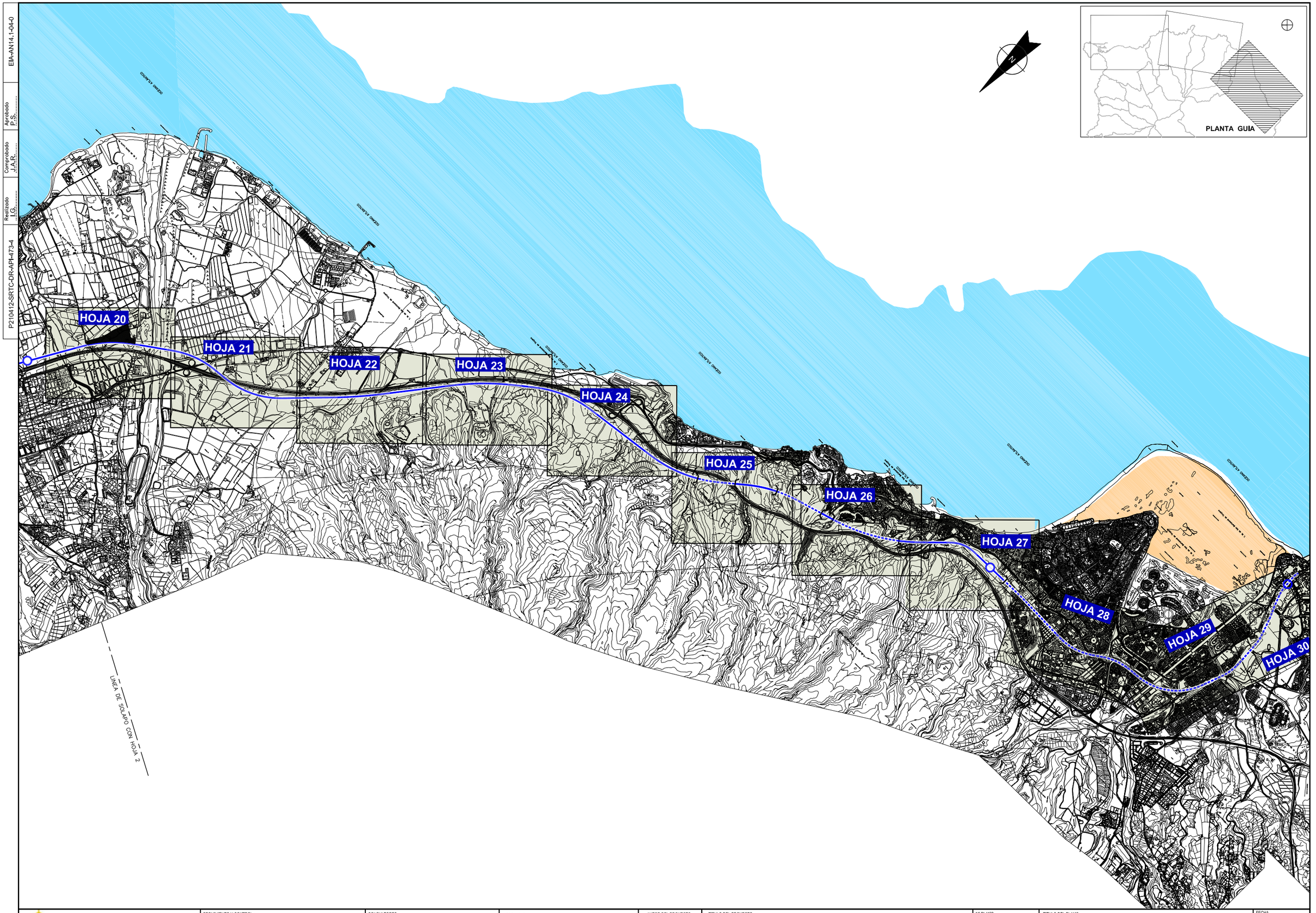
EIA-AN14.1-04-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.G.

P210412-SRTC-DR-API-473-4



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/25000, A3 1/50000 — 0 500 1000m.

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.1

TITULO DEL PLANO: DELIMITACION DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL PLANOS DE TRAMOS

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 4 DE 4

EIA-AN14.2-01-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.I.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

PLANTA GUIA

N

Estación
SANTA CATALINA

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 2

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL :
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

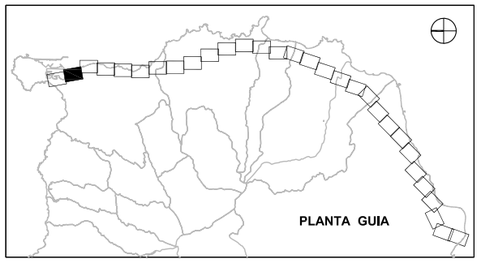
Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 1 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0	Realizado I.L.H.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.2-02-0



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 1

Dique de Embarcaciones Menores

Muelle Deportivo

Diques de Abrigo

Muelle Deportivo

AVENIDA ALFREDO KRAUS

AVENIDA JOSÉ RAMÍREZ BETANCOURT

CIUDAD DEL MAR

AVENIDA DE JUAN XXIII

Bajo de la Comandancia

PLAZA DEL MUELLE REAL DE GRANCANARIA

CALLE LEÓN Y CASTILLO

Parque de Las Palmas de Gran Canaria

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 3

PASEO TOMÁS MORALES

AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

JUAN RODRIGUEZ PEREZ

FACULTAD DE DERECHO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD

FACULTAD DE CIENCIAS DEL MAR

FACULTAD DE VETERINARIA

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y DEL DEPORTE

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS BÁSICAS

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

FACULTAD DE TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN

FACULTAD DE FILOLOGÍA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

FACULTAD DE BELLAS ARTES

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INFORMACIÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA

FACULTAD DE INFORMÁTICA

ESCUELA DE INGENIERÍAS INDUSTRIALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS AGRARIAS, NÁUTICAS Y FORESTALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS INFORMÁTICAS

ESCUELA DE INGENIERÍAS DE TELECOMUNICACIÓN Y ELECTRÓNICA

ESCUELA DE INGENIERÍAS CIVILES

ESCUELA DE INGENIERÍAS MINERAS, ENERGÉTICAS Y DE MATERIALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS AERONÁUTICAS Y DEL ESPACIO

ESCUELA DE INGENIERÍAS INDUSTRIALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS AGRARIAS, NÁUTICAS Y FORESTALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS INFORMÁTICAS

ESCUELA DE INGENIERÍAS DE TELECOMUNICACIÓN Y ELECTRÓNICA

ESCUELA DE INGENIERÍAS CIVILES

ESCUELA DE INGENIERÍAS MINERAS, ENERGÉTICAS Y DE MATERIALES

ESCUELA DE INGENIERÍAS AERONÁUTICAS Y DEL ESPACIO

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 (0, 50, 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2	TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA: JUNIO - 2011 HOJA 2 DE 30

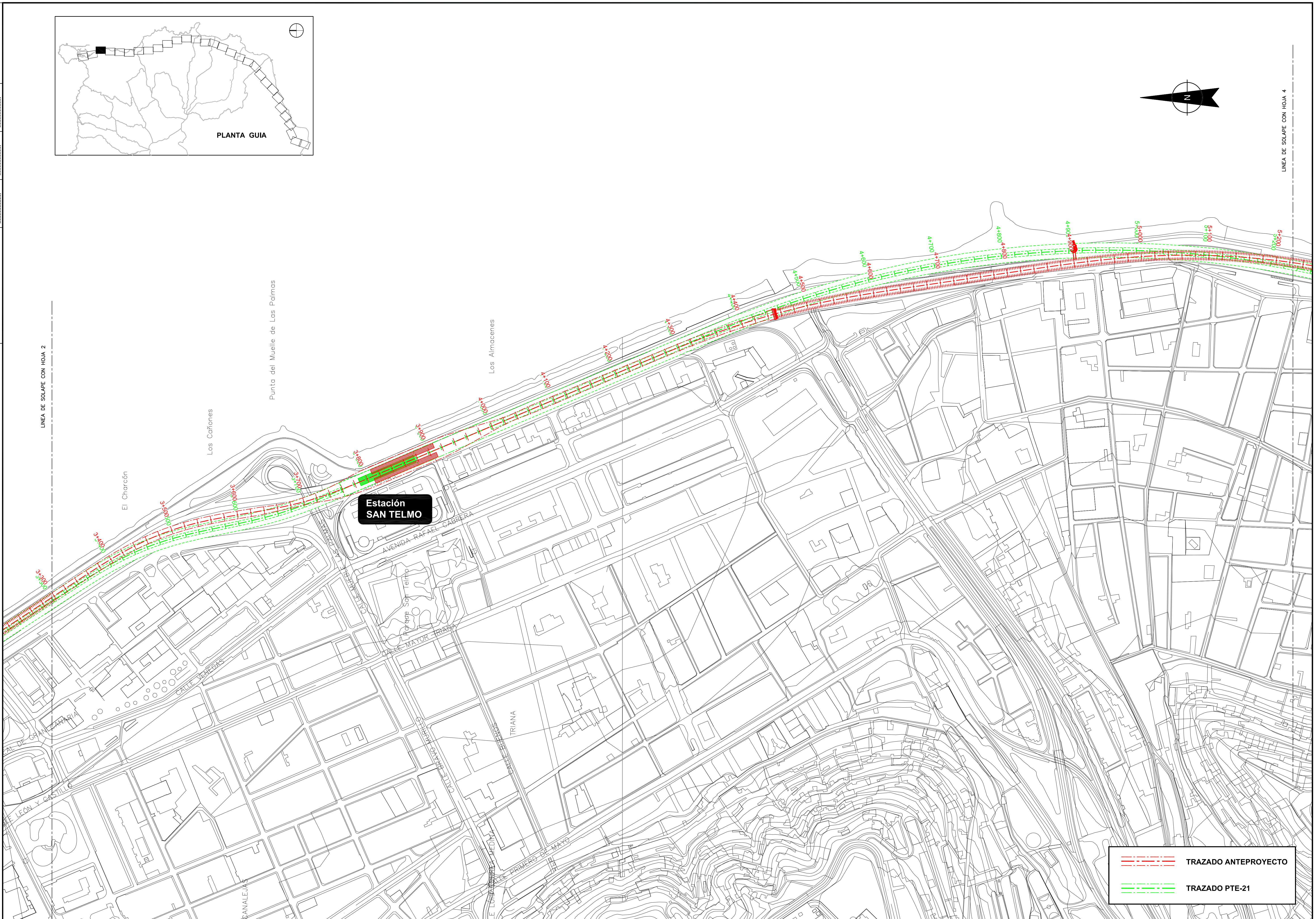
EIA-AN14.2-03-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2	TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA: JUNIO - 2011; HOJA 3 DE 30

EIA-AN14.2-04-0

Aprobado P.S.

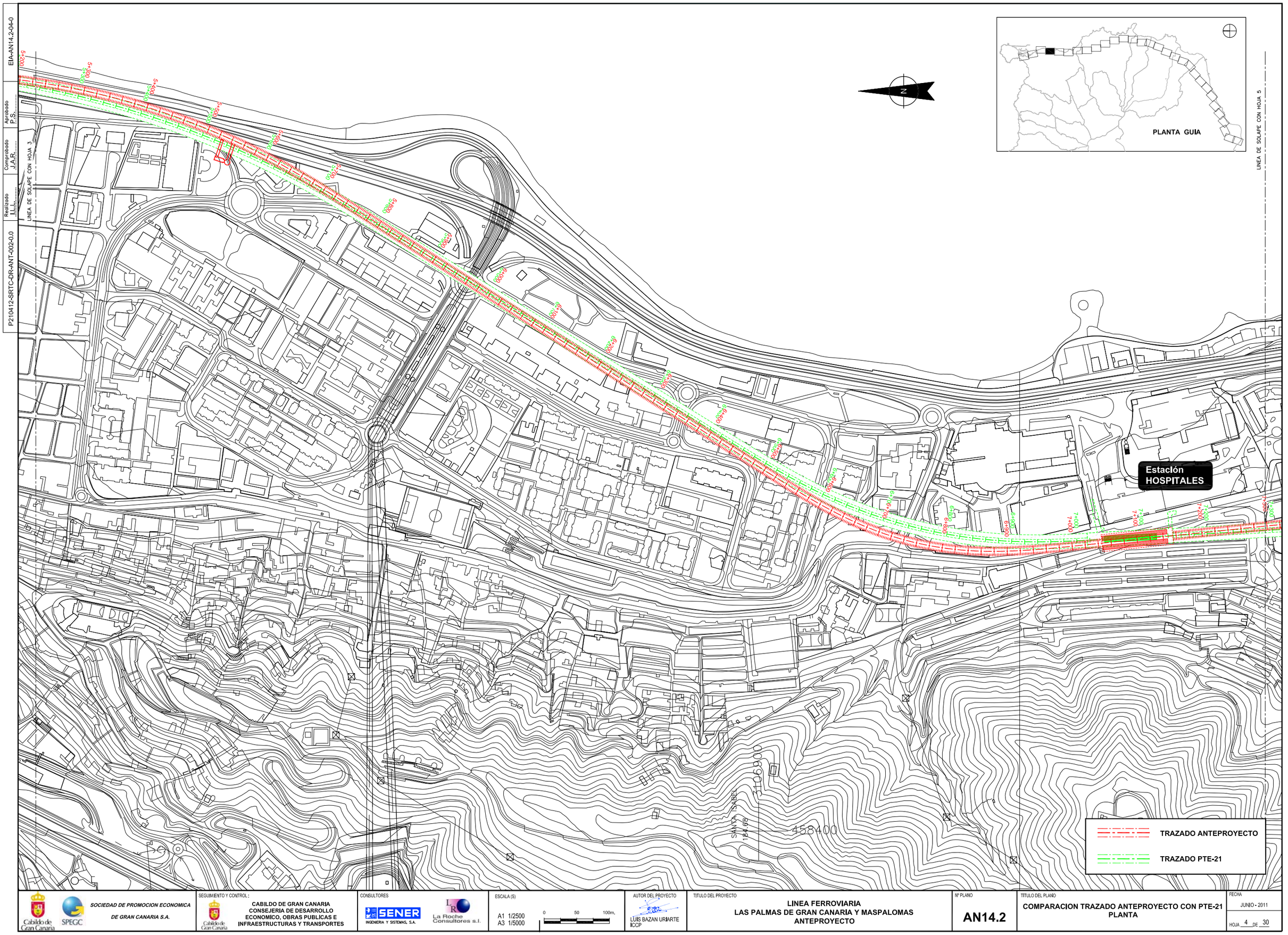
Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 3

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 5



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL :
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

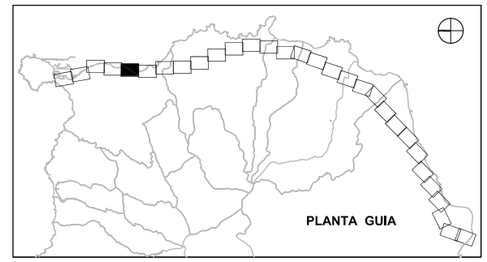
HOJA 4 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0	Realizado I.L.H.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.2-05-0

459500

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 4

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 6



TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL :
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

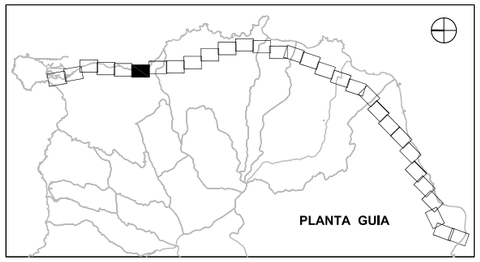
Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 5 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0	Realizado I.L.L.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.2-06-0



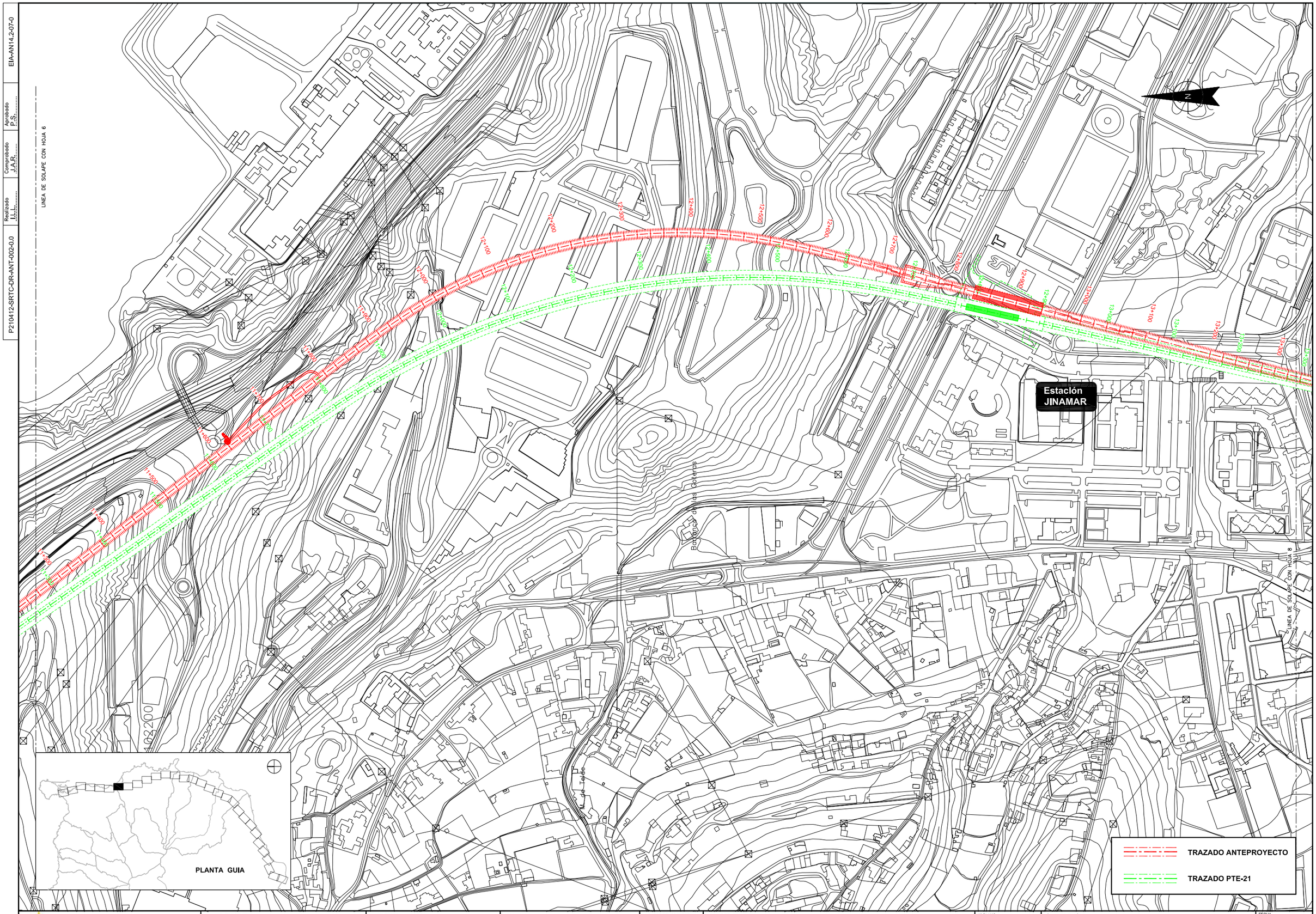
LINEA DE SOLAPE CON HOJA 5

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 7

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 0 50 100m.	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA / FECHA JUNIO - 2011 / HOJA 6 DE 30



P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0 | Realizado I.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.2-07-0

Cabildo de Gran Canaria / SPEGC — SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: Cabildo de Gran Canaria — CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2	TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 7 DE 30

EIA-AN14.2-08-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500 — A3 1/5000 — 0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 8 DE 30

EIA-AN14.2-09-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.I.I.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 8

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 10

PLANTA GUIA

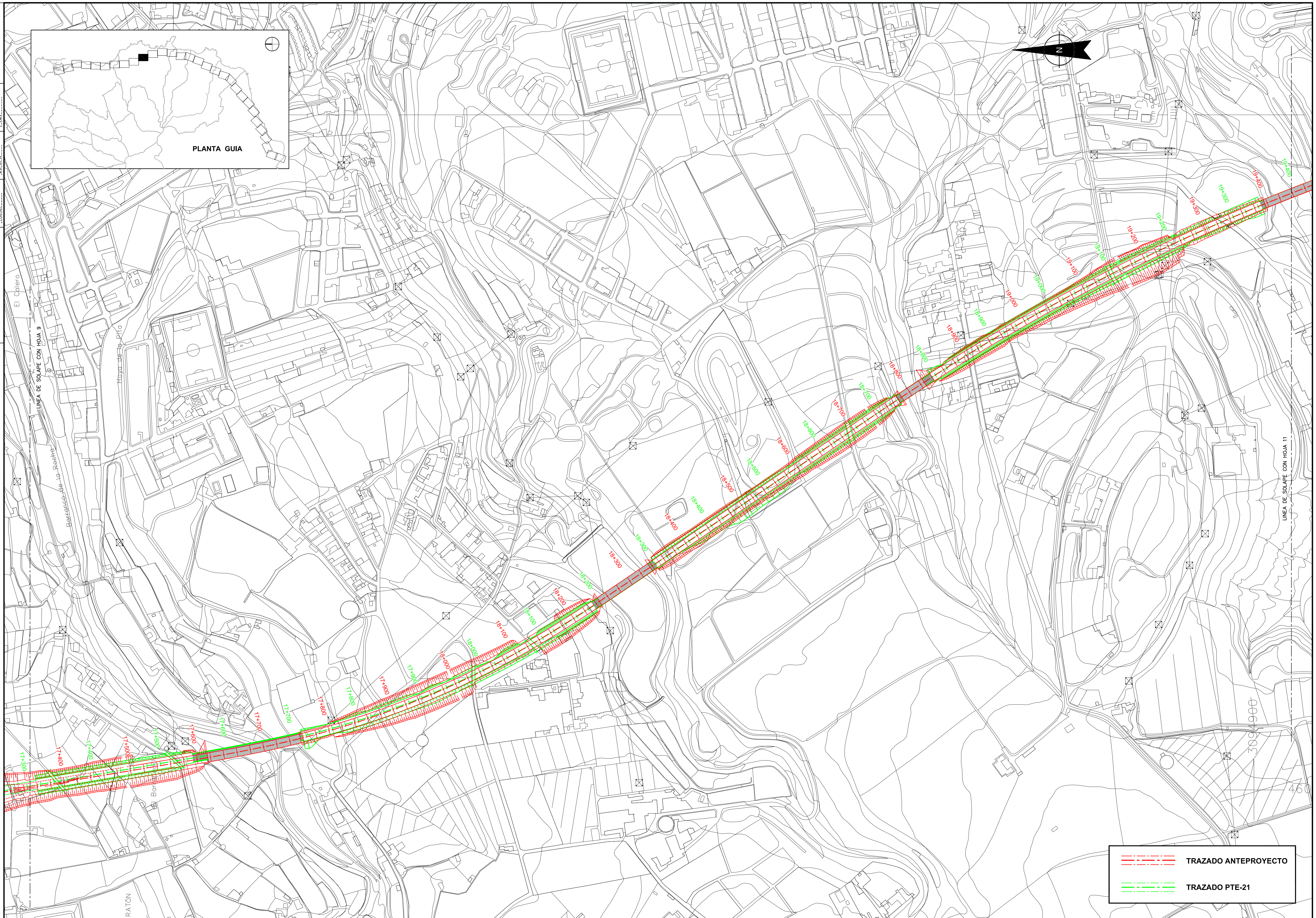
Estación TELDE

20 KV

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 (0, 50, 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 9 DE 30



EIA-AN14.2-10-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2	TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA: JUNIO - 2011; HOJA 10 DE 30

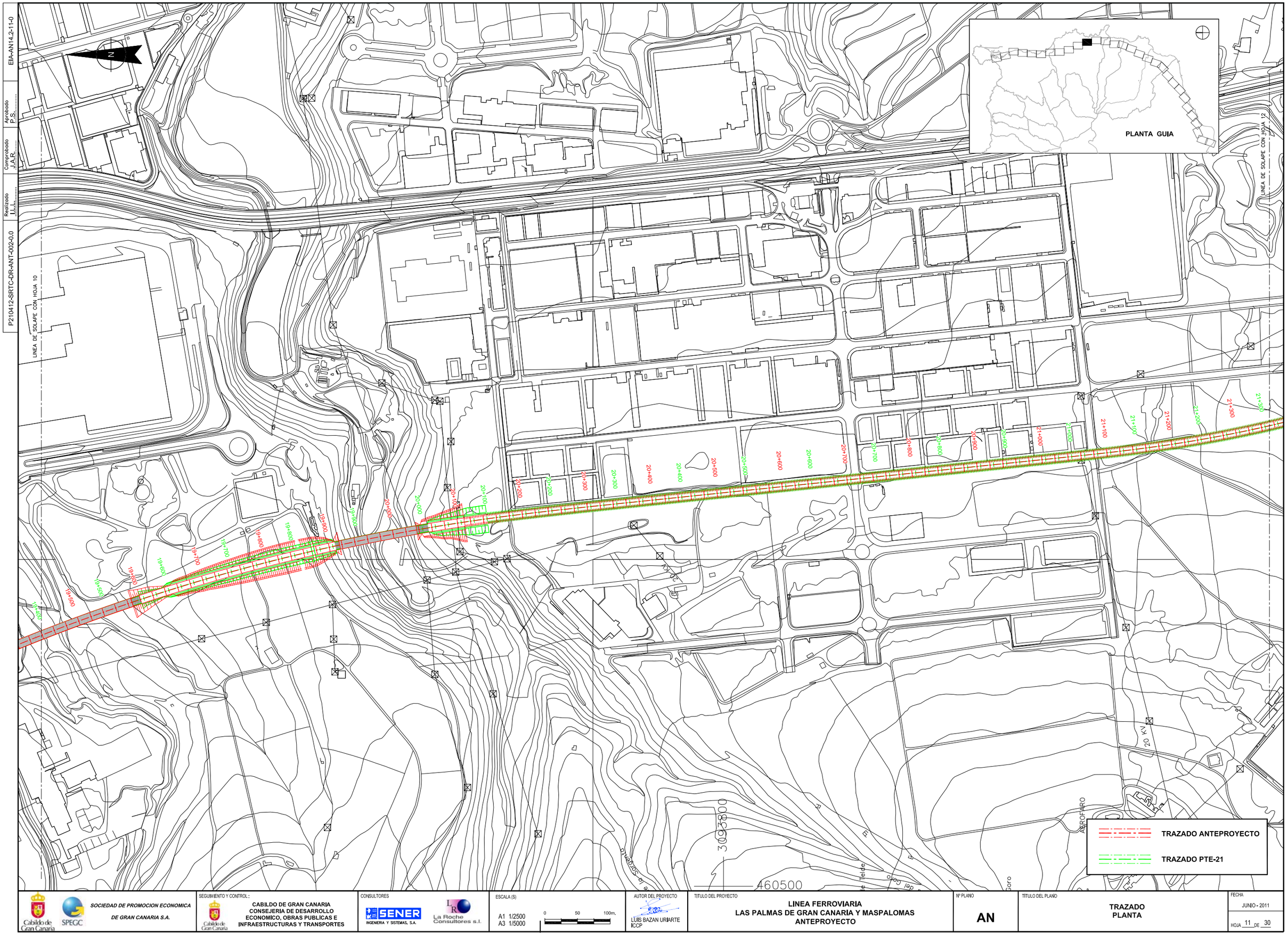
EIA-AN14.2-11-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.I.I.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



Cabildo de Gran Canaria · SPEGC — SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. · La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 — 0 50 100m.	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN	TITULO DEL PLANO: TRAZADO PLANTA — FECHA: JUNIO - 2011 — HOJA 11 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.2-12-0

T. M. de Telde

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 11

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 13

N

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

PLANTA GUIA

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL : CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 — 0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 12 DE 30

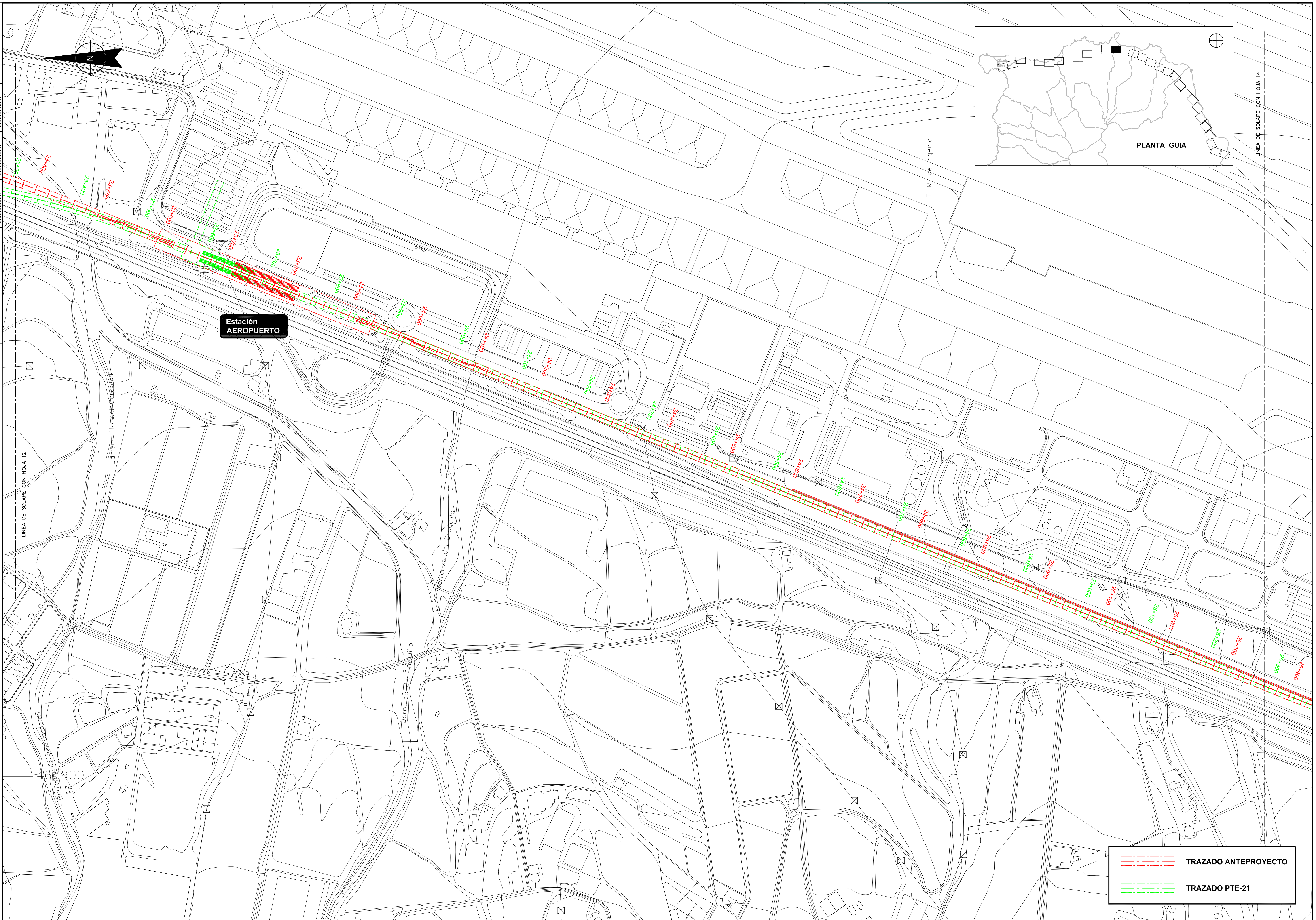
EIA-AN14.2-13-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA, CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500 — A3 1/5000 (0 — 50 — 100m.)

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE, ICCP

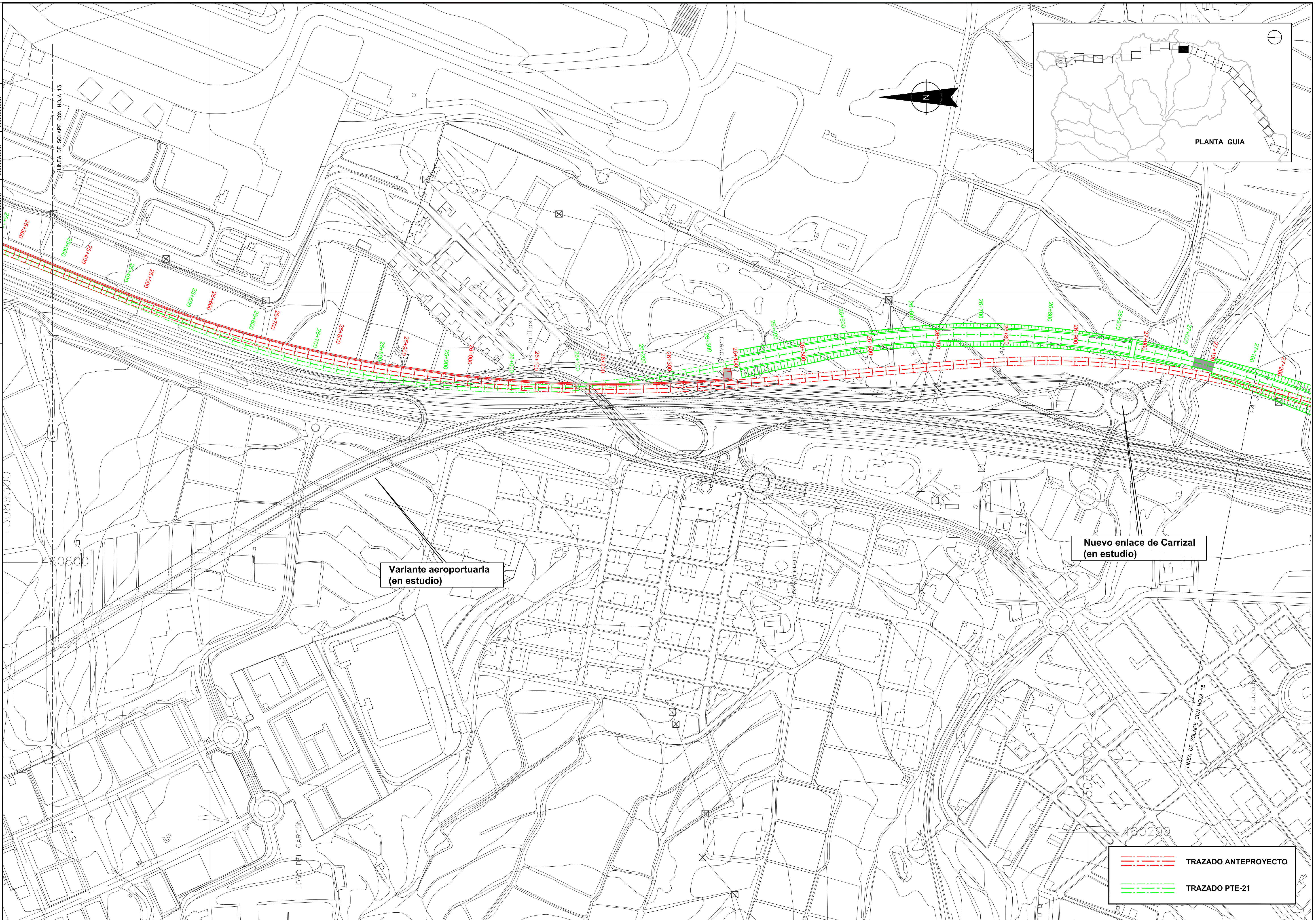
TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 13 DE 30



EIA-AN14.2-14-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

Cabildo de Gran Canaria

SPEGC

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL :

Cabildo de Gran Canaria

CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES

SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.

La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)

A1 1/2500
A3 1/5000

0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO

LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO

LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO

AN14.2

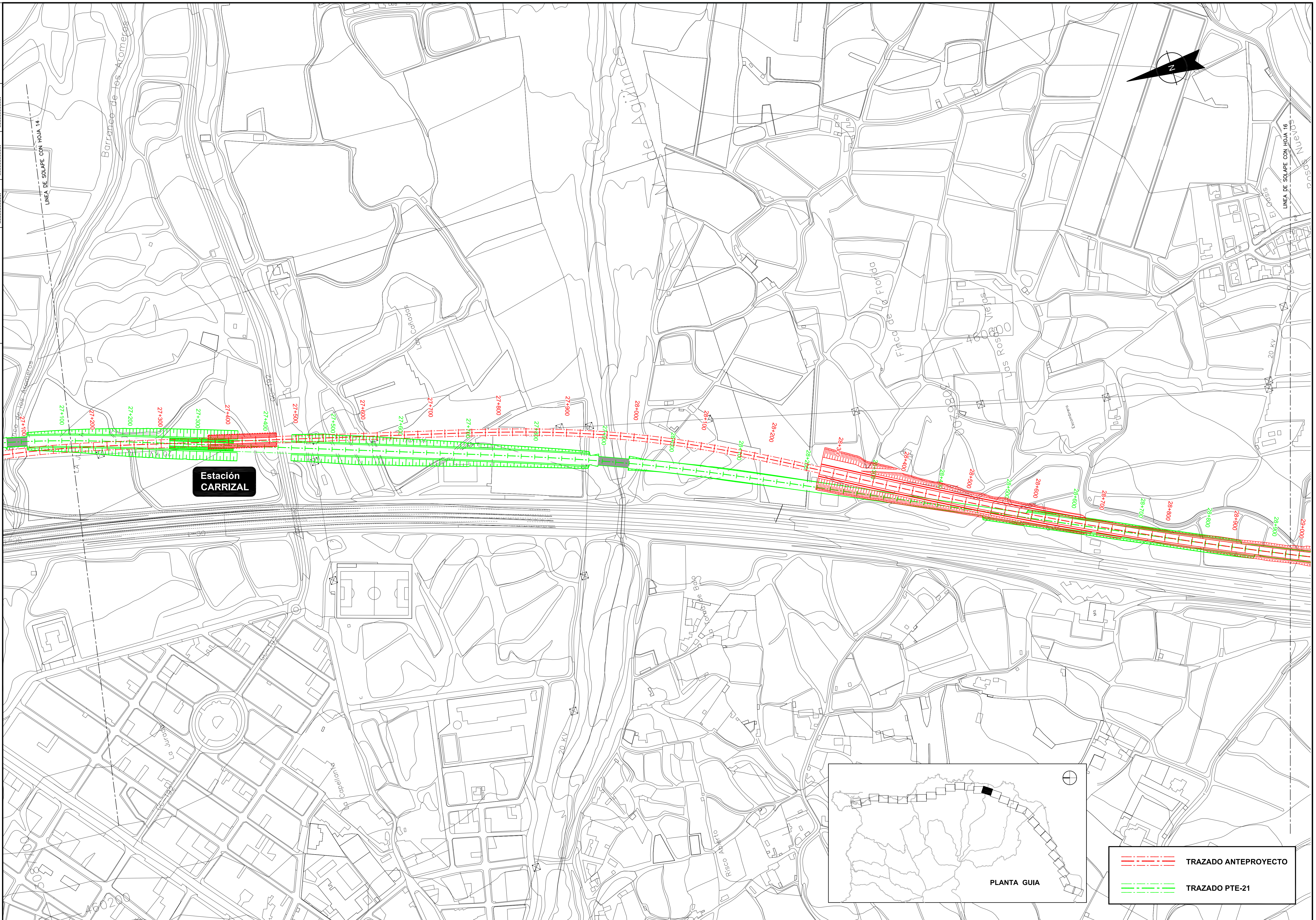
TITULO DEL PLANO

COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA

JUNIO - 2011

HOJA 14 DE 30



EIA-AN14.2-15-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500 — A3 1/5000 (0 — 50 — 100m.)

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

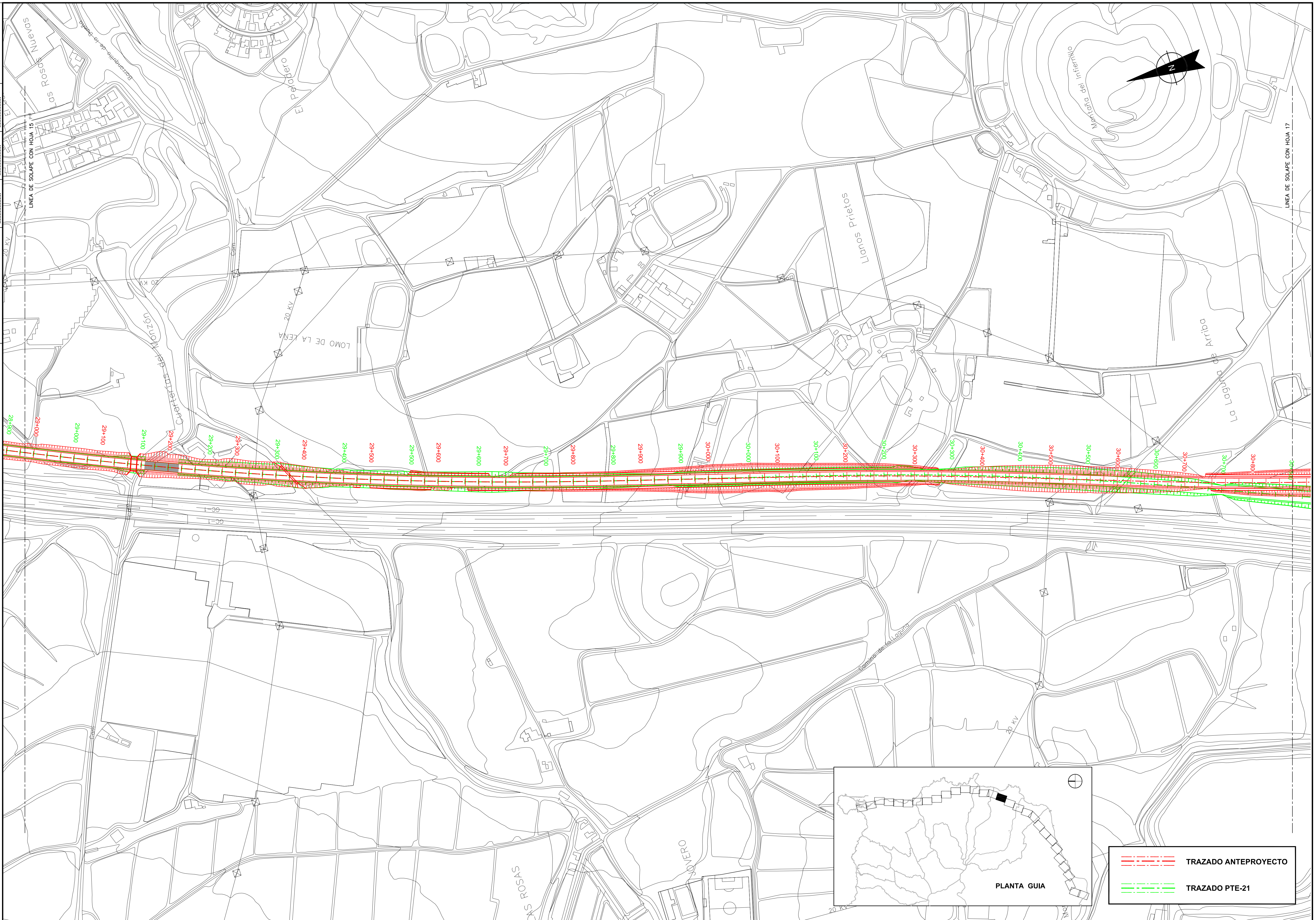
TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 15 DE 30



EIA-AN14.2-16-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

Cabildo de Gran Canaria | SPEGC

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. | La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500 · A3 1/5000 · 0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 16 DE 30

EIA-AN14.2-17-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 16

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 18

Estación ARINAGA

Nuevo esquema viario Arinaga - Vecindario (en construcción)

PLANTA GUIA

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 — 0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 17 DE 30

EIA-AN14.2-18-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 17

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 19

PLANTA GUIA

Esquema vial (en construcción)

Esquema vial (en construcción)

Esquema vial (en construcción)

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL:
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 18 DE 30

EIA-AN14.2-19-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 18

Estación VECINDARIO

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 20

PLANTA GUIA

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL:
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN

TITULO DEL PLANO
TRAZADO
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 19 DE 30

EIA-AN14.2-20-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.I.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

PLANTA GUIA

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 19

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 21

456600

4078300

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 20 DE 30

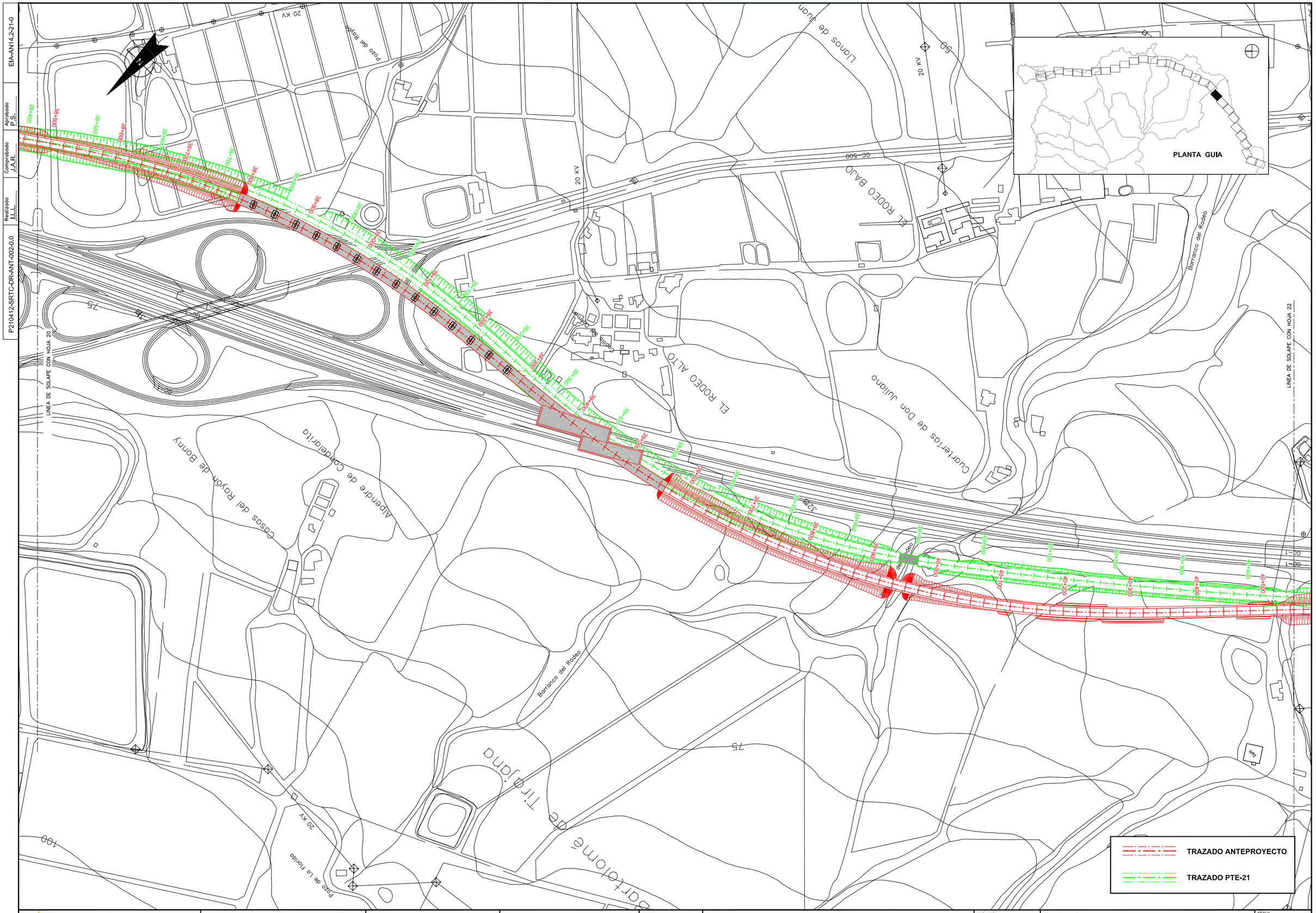
EIA-AN14.2-21-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 21 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

Realizado	Comprobado	Aprobado	EIA-AN14.2-22-0
I.L.H.	J.A.R.	P.S.	

PLANTA GUIA

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 21

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 23

N

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 0 50 100m.	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 22 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

Realizado I.L.L.

Comprobado J.A.R.

Aprobado P.S.

EIA-AN14.2-23-0

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

Cabildo de Gran Canaria | SPEGC

SEGUIMIENTO Y CONTROL :
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 23 DE 30

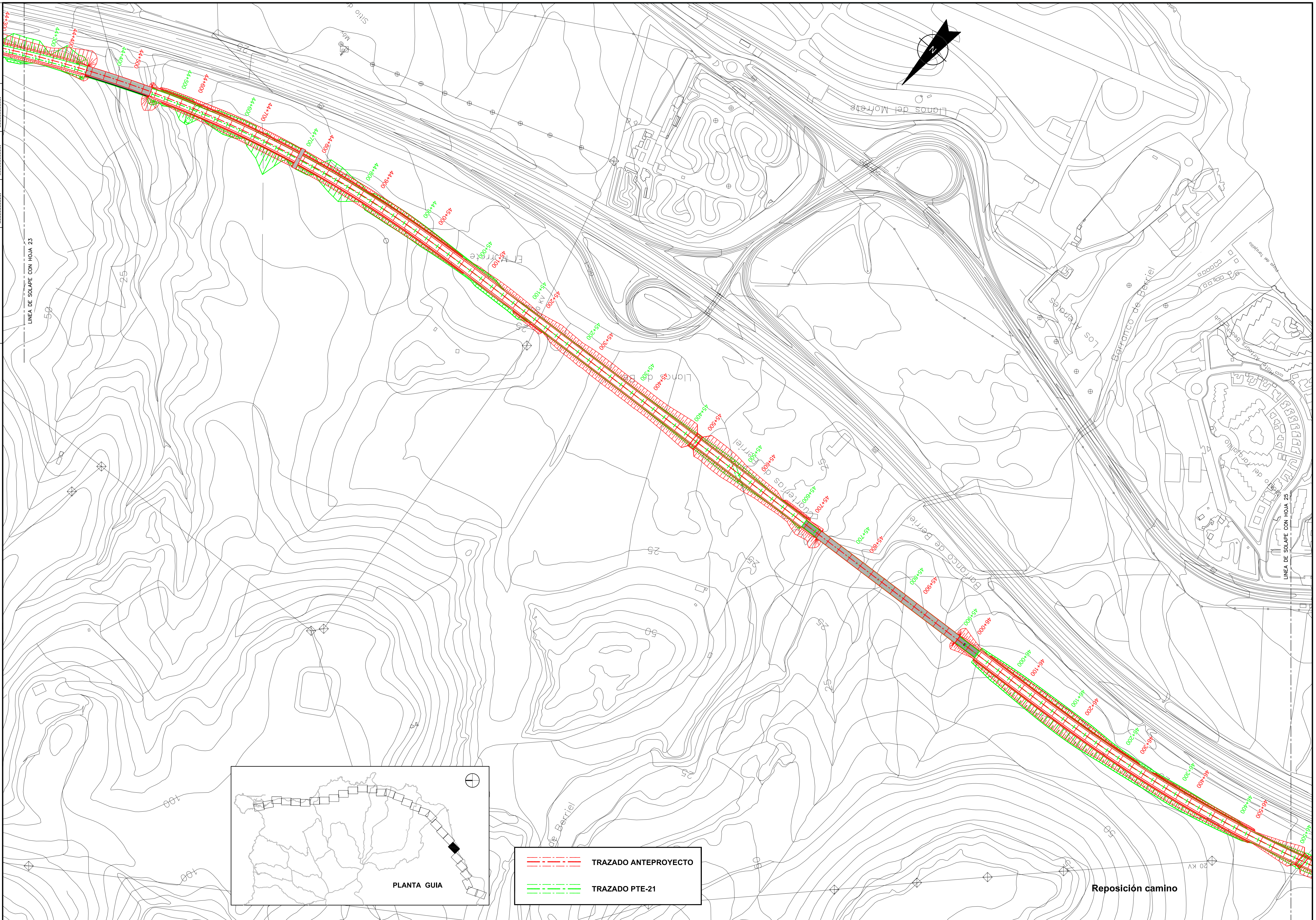
EIA-AN14.2-24-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500 A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2

TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 24 DE 30

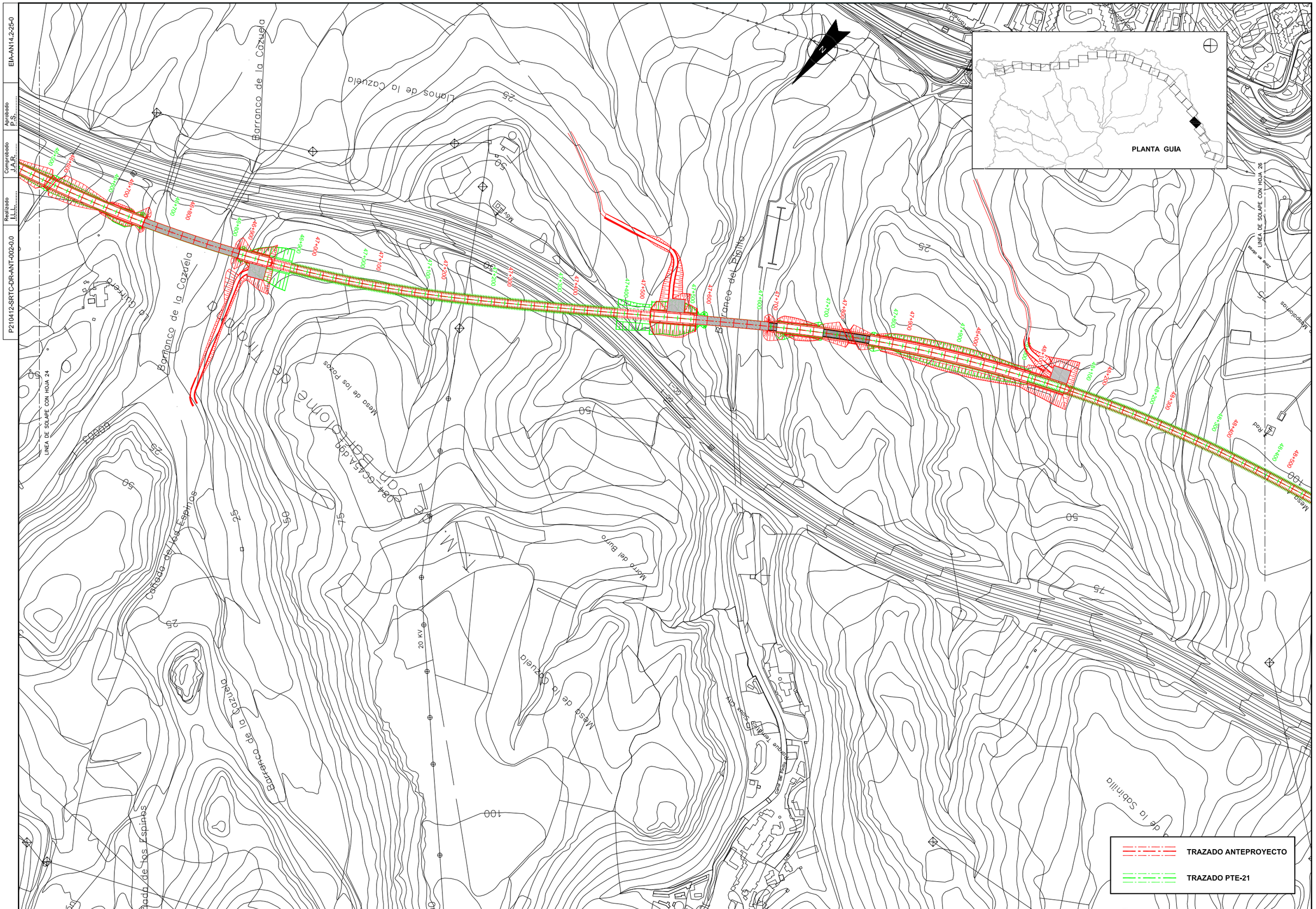
EIA-AN14.2-25-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL:
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 25 DE 30

EIA-AN14.2-26-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.I.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 25

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 27

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

PLANTA GUIA

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 0 50 100m.	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 26 DE 30

EIA-AN14.2-27-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.H.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 26

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 28

Estación PLAYA DEL INGLES

PLANTA GUIA

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) A1 1/2500 A3 1/5000 0 50 100m.	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.2	TITULO DEL PLANO COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 27 DE 30

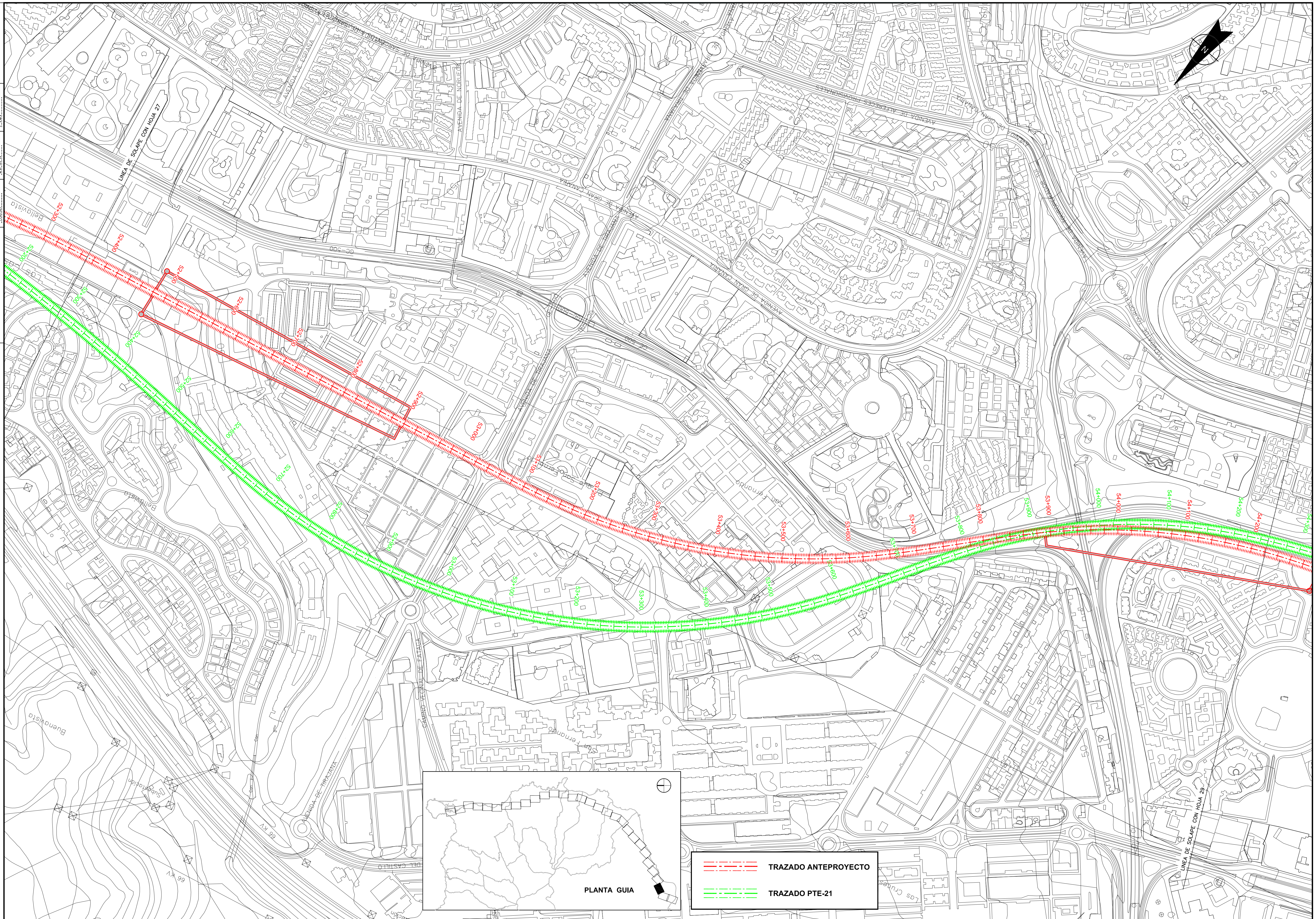
EIA-AN14.2-28-0

Aprobado P.S.........

Comprobado J.A.R.........

Realizado I.L.L.........

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL :

CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES

SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.

La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)

A1 1/2500
A3 1/5000

0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO

LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO

LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

Nº PLANO

AN14.2

TITULO DEL PLANO

COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA

JUNIO - 2011

HOJA 28 DE 30

EIA-AN14.2-29-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): A1 1/2500, A3 1/5000 (0 50 100m.)	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.2	TITULO DEL PLANO: COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21 PLANTA	FECHA: JUNIO - 2011; HOJA 29 DE 30

EIA-AN14.2-30-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

Realizado I.L.

P210412-SRTC-DR-ANT-002-0.0

Estación MELONERAS

LINEA DE SOLAPE CON HOJA 29

PLANTA GUIA

TRAZADO ANTEPROYECTO

TRAZADO PTE-21

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL:
CABILDO DE GRAN CANARIA
CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES
SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.
La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S)
A1 1/2500
A3 1/5000
0 50 100m.

AUTOR DEL PROYECTO
LUIS BAZAN URIARTE
ICCP

TITULO DEL PROYECTO
LINEA FERROVIARIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS
ANTEPROYECTO

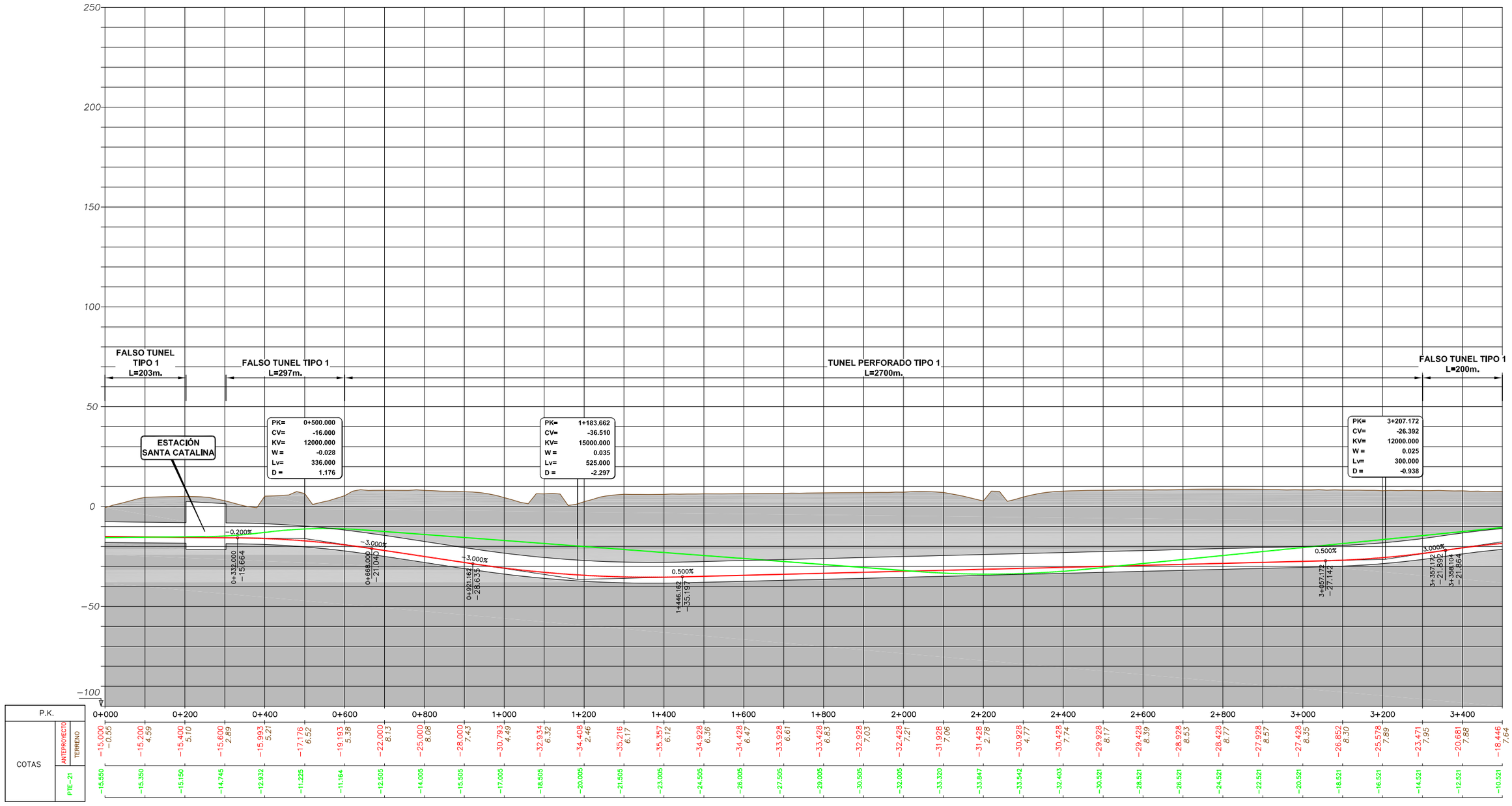
Nº PLANO
AN14.2

TITULO DEL PLANO
COMPARACION TRAZADO ANTEPROYECTO CON PTE-21
PLANTA

FECHA
JUNIO - 2011

HOJA 30 DE 30

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERÍA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

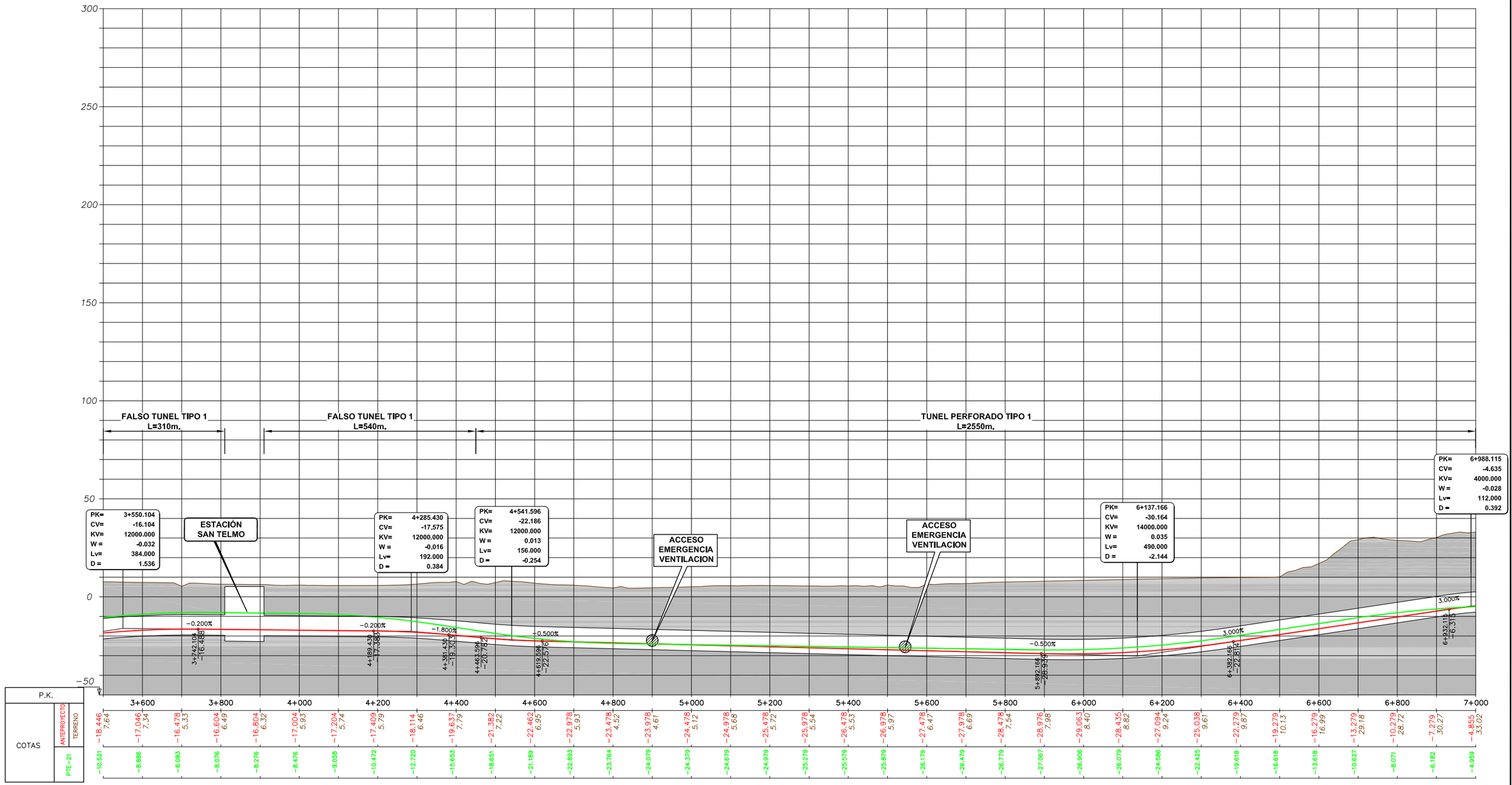
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21 PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 1 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



Cabildo de Gran Canaria · SPEGC — SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: Cabildo de Gran Canaria — CABILDO DE GRAN CANARIA, CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. · La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO: AN14.3	TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA: JUNIO - 2011 HOJA 2 DE 17

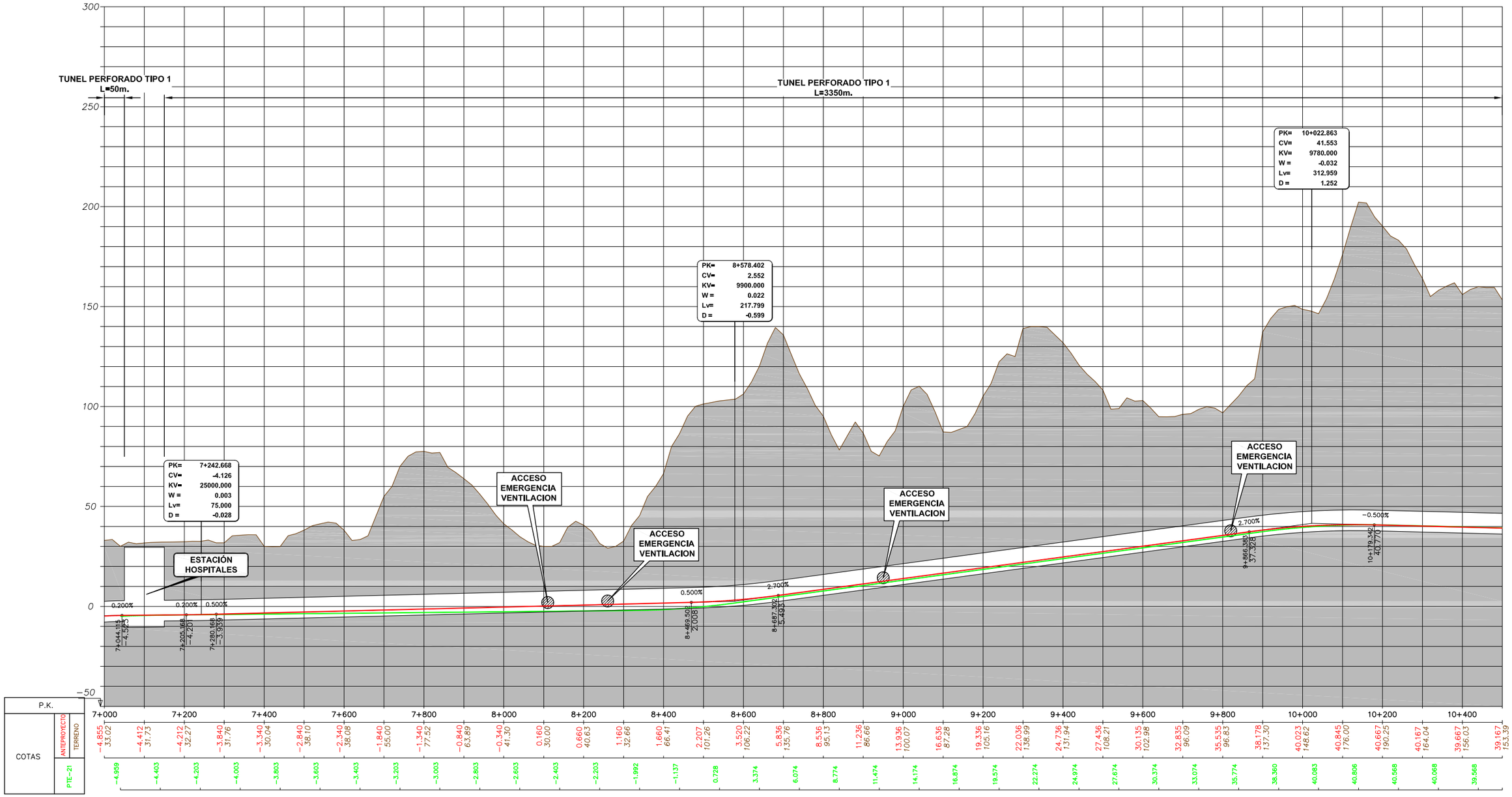
EIA-AN14.3-0

Aprobado P.S.

Comprobado J.A.R.

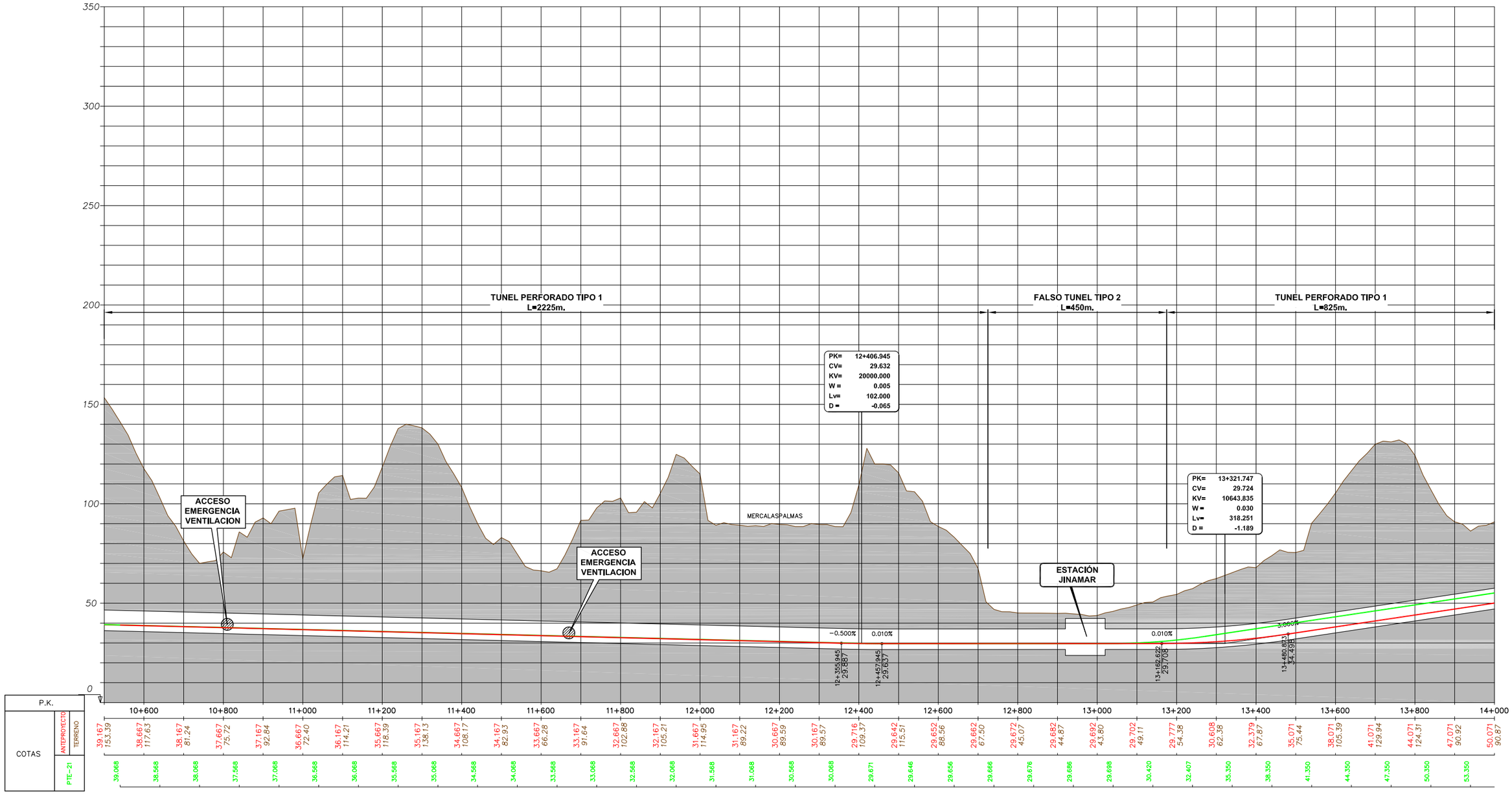
Realizado I.L.H.

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0



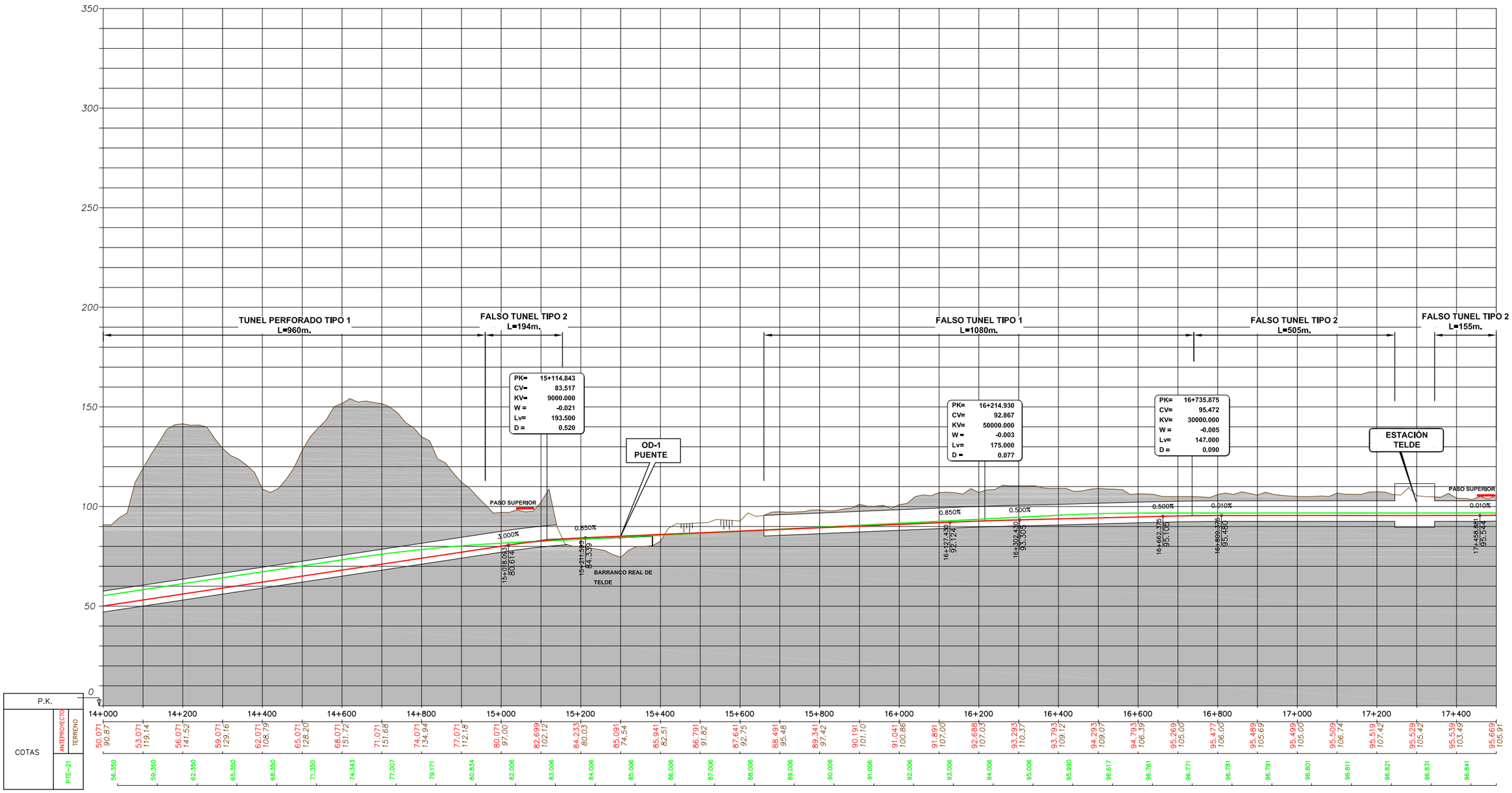
SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 3 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



Cabildo de Gran Canaria · SPEGC — SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. · La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 4 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0

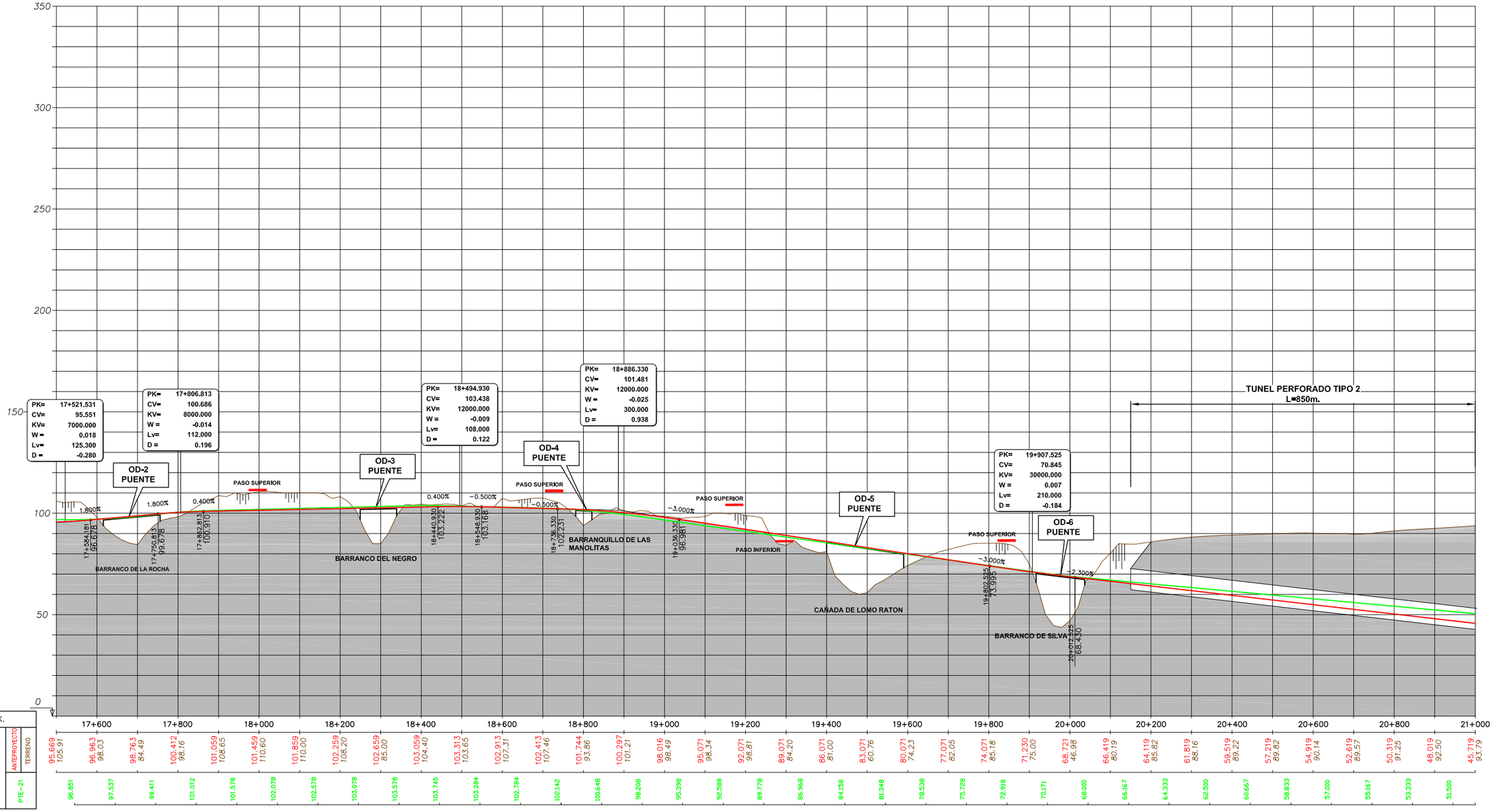


P.K.		14+000	14+200	14+400	14+600	14+800	15+000	15+200	15+400	15+600	15+800	16+000	16+200	16+400	16+600	16+800	17+000	17+200	17+400
COTAS	ANTEPROYECTO	50.071	53.071	56.071	59.071	62.071	65.071	68.071	71.071	74.071	77.071	80.071	82.699	84.233	85.091	85.941	86.791	87.641	88.491
	TERRENO	90.87	119.14	141.52	129.16	108.79	128.20	151.72	151.68	134.94	112.18	97.00	102.12	80.03	74.54	82.51	91.82	92.75	95.48
	PTE-21	56.350	59.350	62.350	65.350	68.350	71.350	74.343	77.007	79.171	80.834	82.006	83.006	84.006	85.006	86.006	87.006	88.006	89.006

P.K.		89.341	90.191	91.041	91.891	92.688	93.293	93.793	94.293	94.793	95.269	95.477	95.489	95.499	95.509	95.519	95.529	95.539	95.669
COTAS	ANTEPROYECTO	97.42	101.10	100.86	107.00	107.03	110.37	109.12	109.07	106.39	105.00	106.00	105.69	105.00	106.74	107.42	105.42	103.49	105.91
	TERRENO																		
	PTE-21	90.006	91.006	92.006	93.006	94.006	95.006	95.990	96.617	96.761	96.771	96.781	96.791	96.801	96.811	96.821	96.831	96.841	

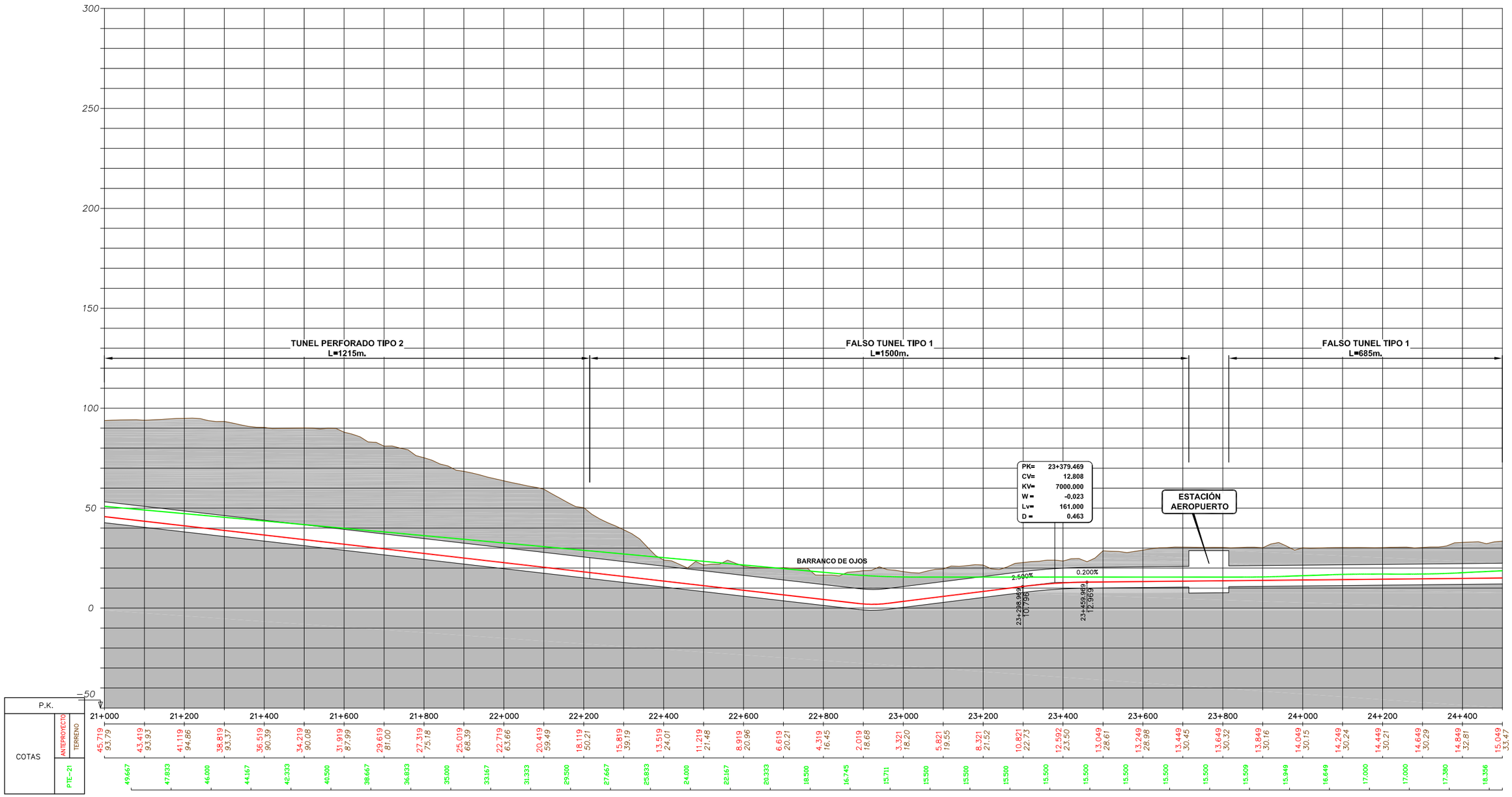
SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 5 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 6 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.M.T. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

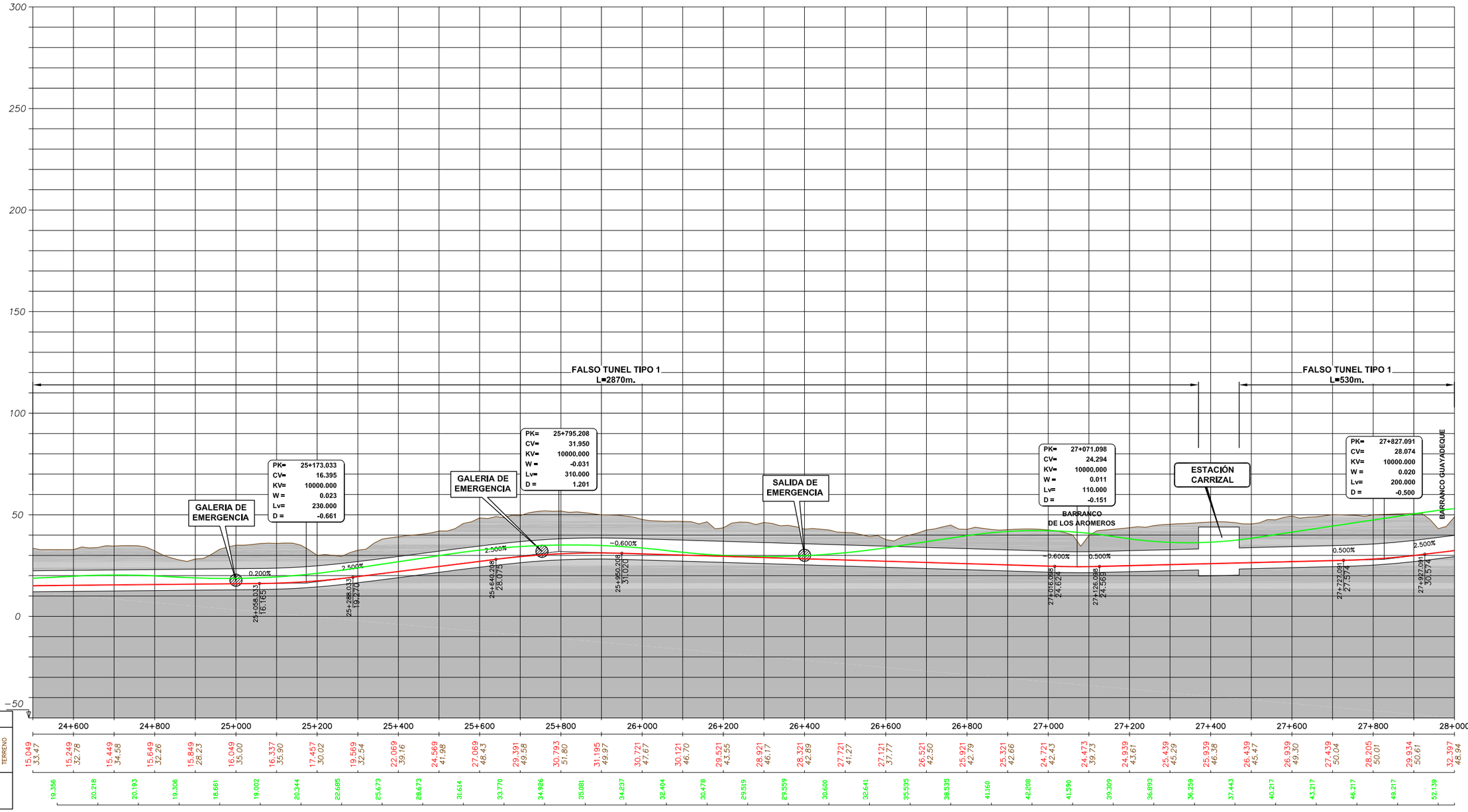
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 7 DE 17

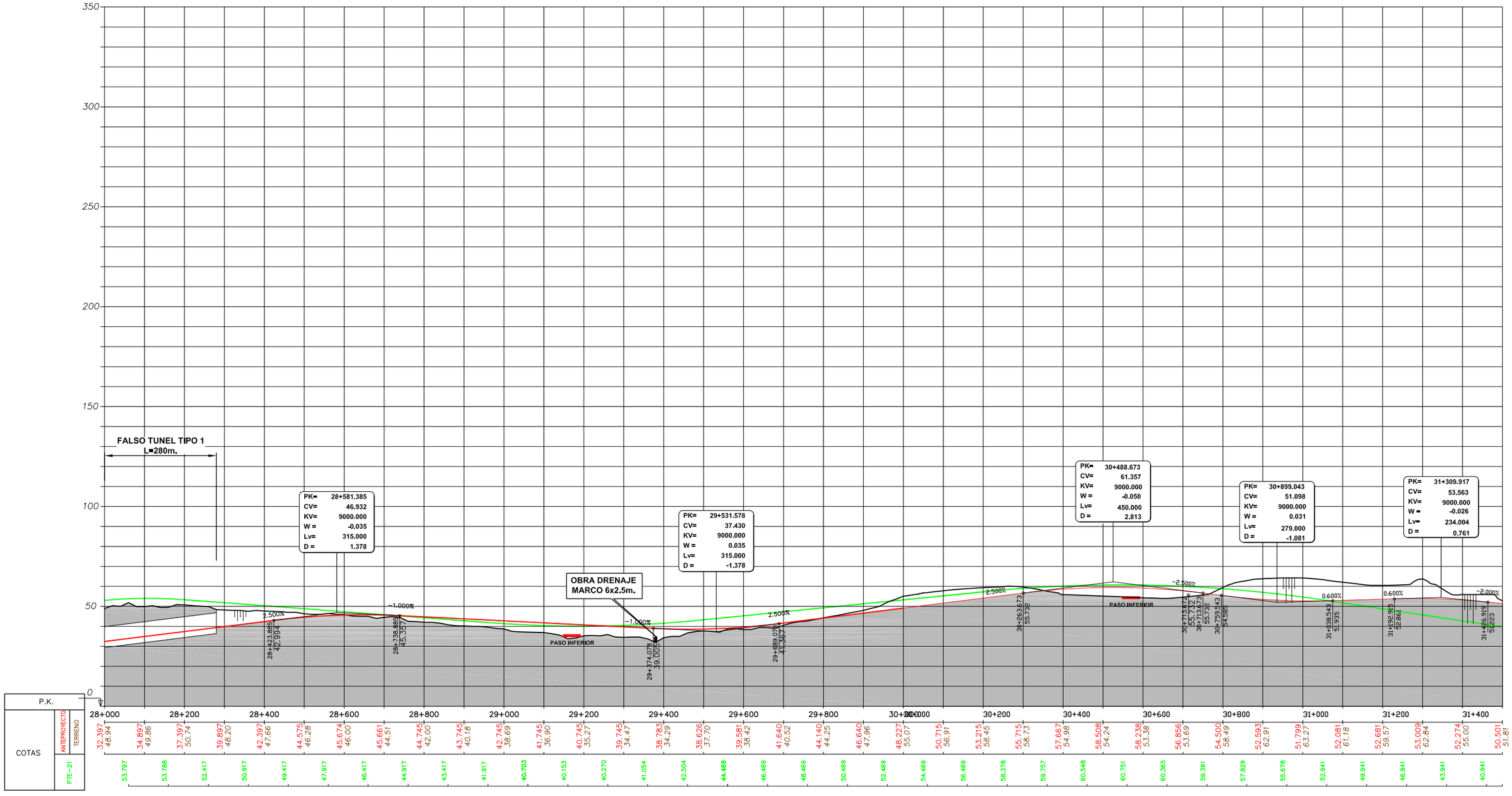
P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



P.K.			24+600	24+800	25+000	25+200	25+400	25+600	25+800	26+000	26+200	26+400	26+600	26+800	27+000	27+200	27+400	27+600	27+800	28+000
COTAS	ANTEPROYECTO	TERRENO	15.049 33.47	15.249 32.78	15.449 34.58	15.649 32.26	15.849 28.23	16.049 35.00	16.337 35.90	17.457 30.02	19.569 32.54	22.069 39.16	24.569 41.98	27.069 48.45	29.391 49.58	30.793 51.80	31.195 49.97	30.721 47.67	30.121 46.70	29.521 43.55	28.921 46.17	28.321 42.89	27.721 41.27	27.121 37.77	26.521 42.50	25.921 42.79	25.321 42.66	24.721 42.43	24.473 39.73	24.939 43.61	25.439 45.29	25.939 46.38	26.439 45.47	26.939 49.30	27.439 50.04	28.205 50.01	29.934 50.61	32.397 48.94
	PTE−21		19.356	20.218	20.193	19.306	18.661	19.002	20.344	22.685	25.673	28.673	31.614	33.770	34.926	35.081	34.237	32.404	30.478	29.519	29.559	30.600	32.641	35.535	38.535	41.160	42.208	41.590	39.393	36.893	36.259	37.443	40.217	43.217	46.217	49.217	52.139

SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 8 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

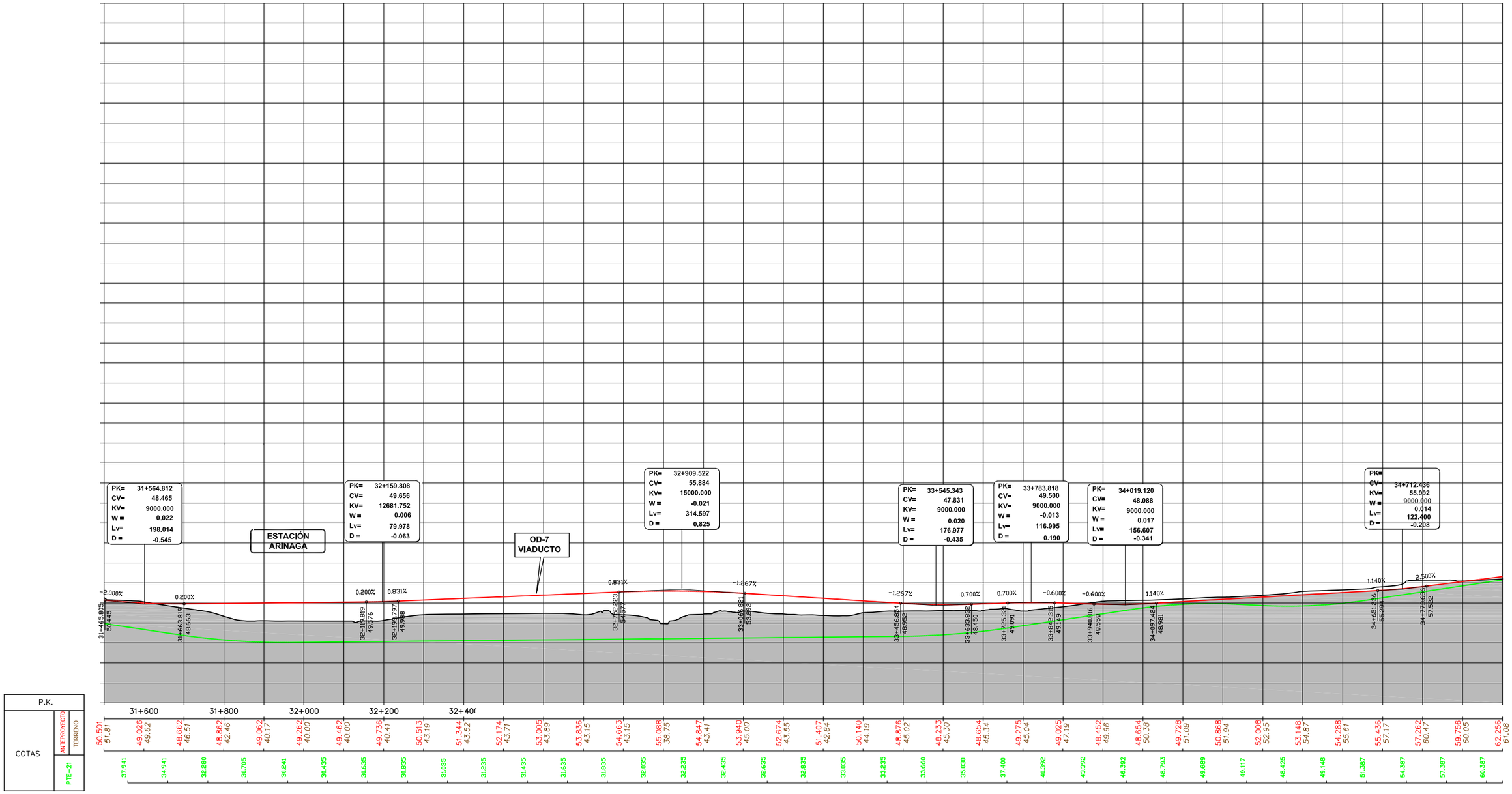
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 9 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0	Realizado I.L.H.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

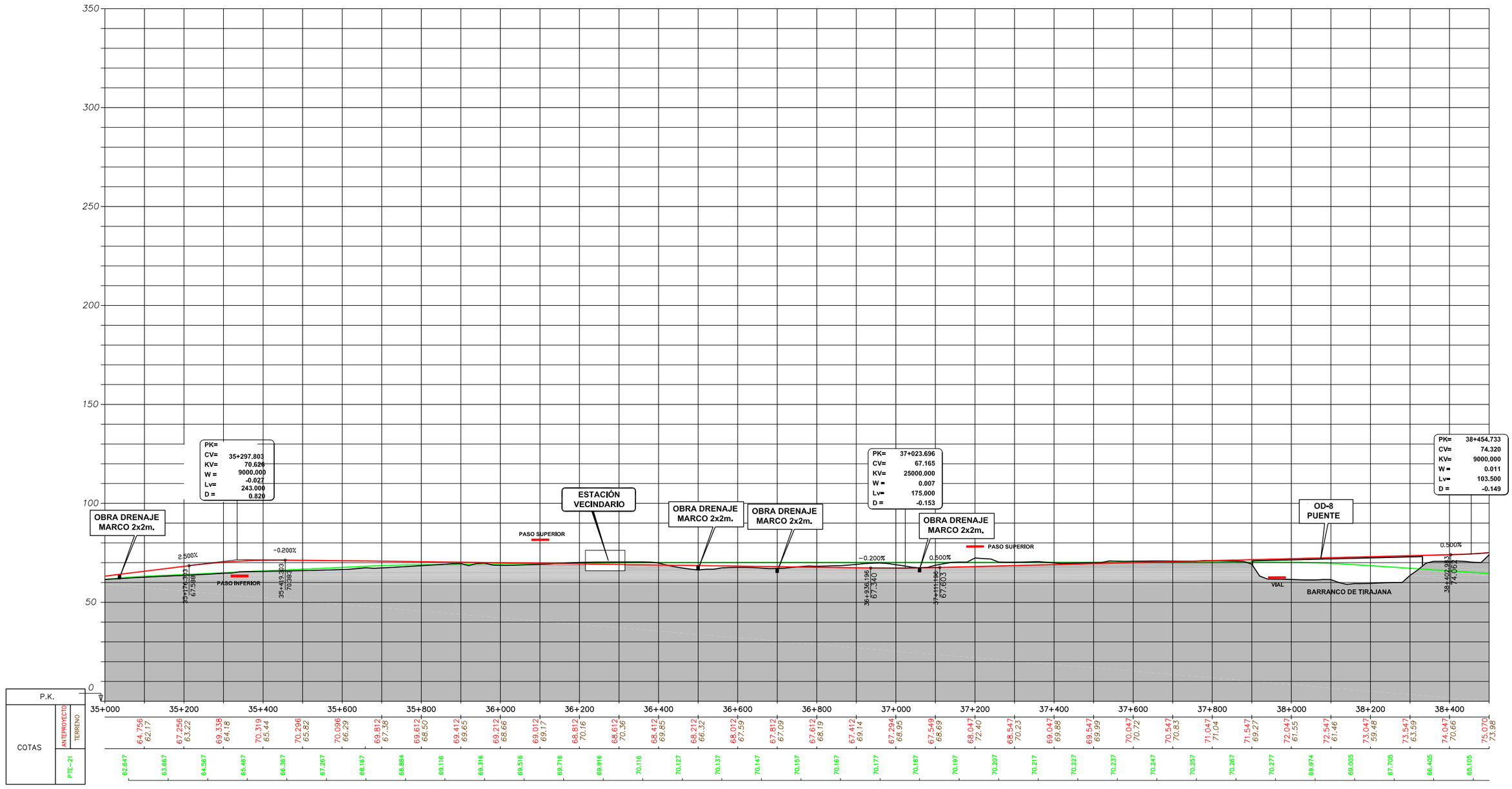
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 10 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0	Realizado I.L.H.	Comprobado J.A.R.	Aprobado P.S.	EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

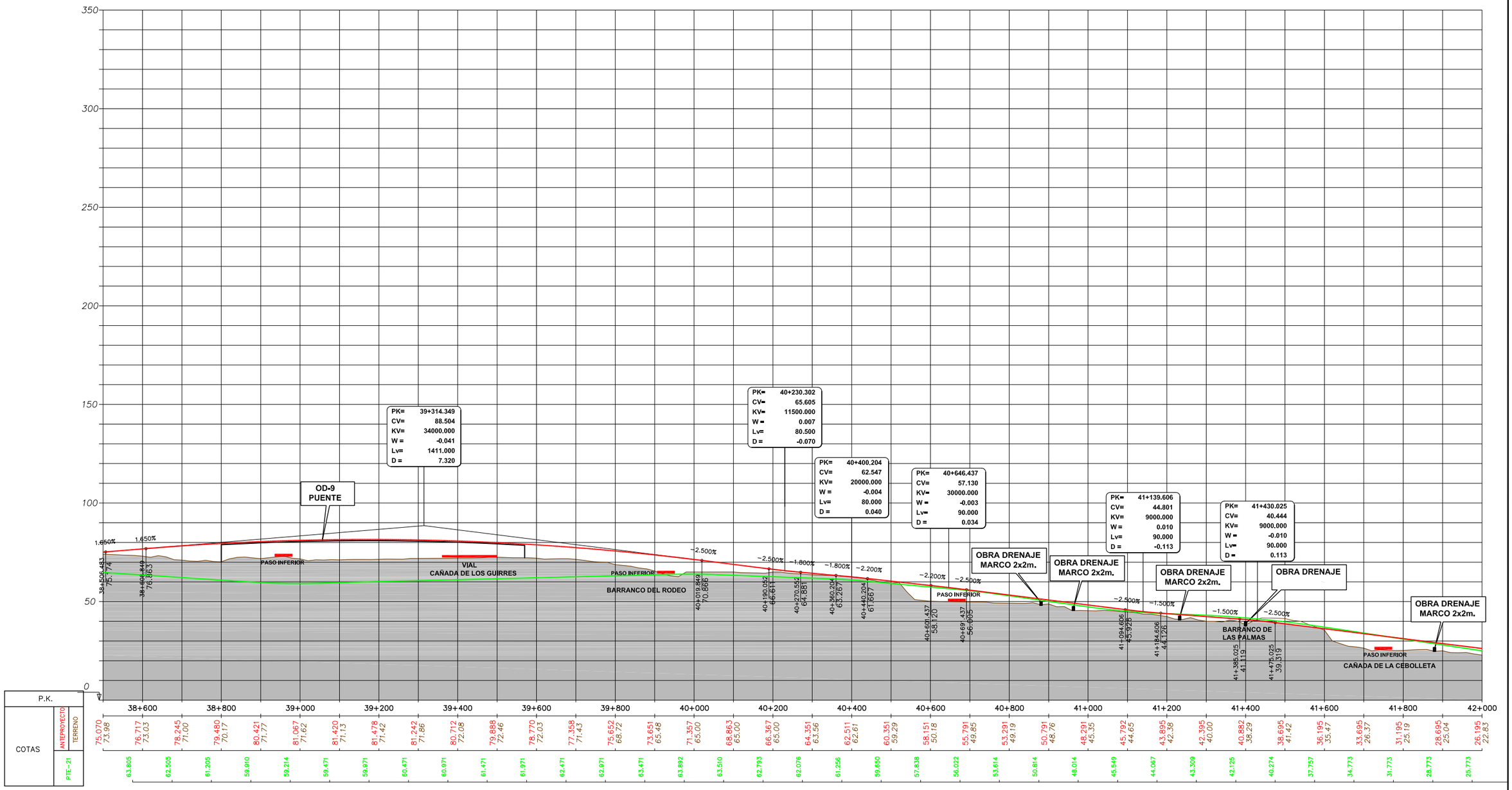
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 11 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

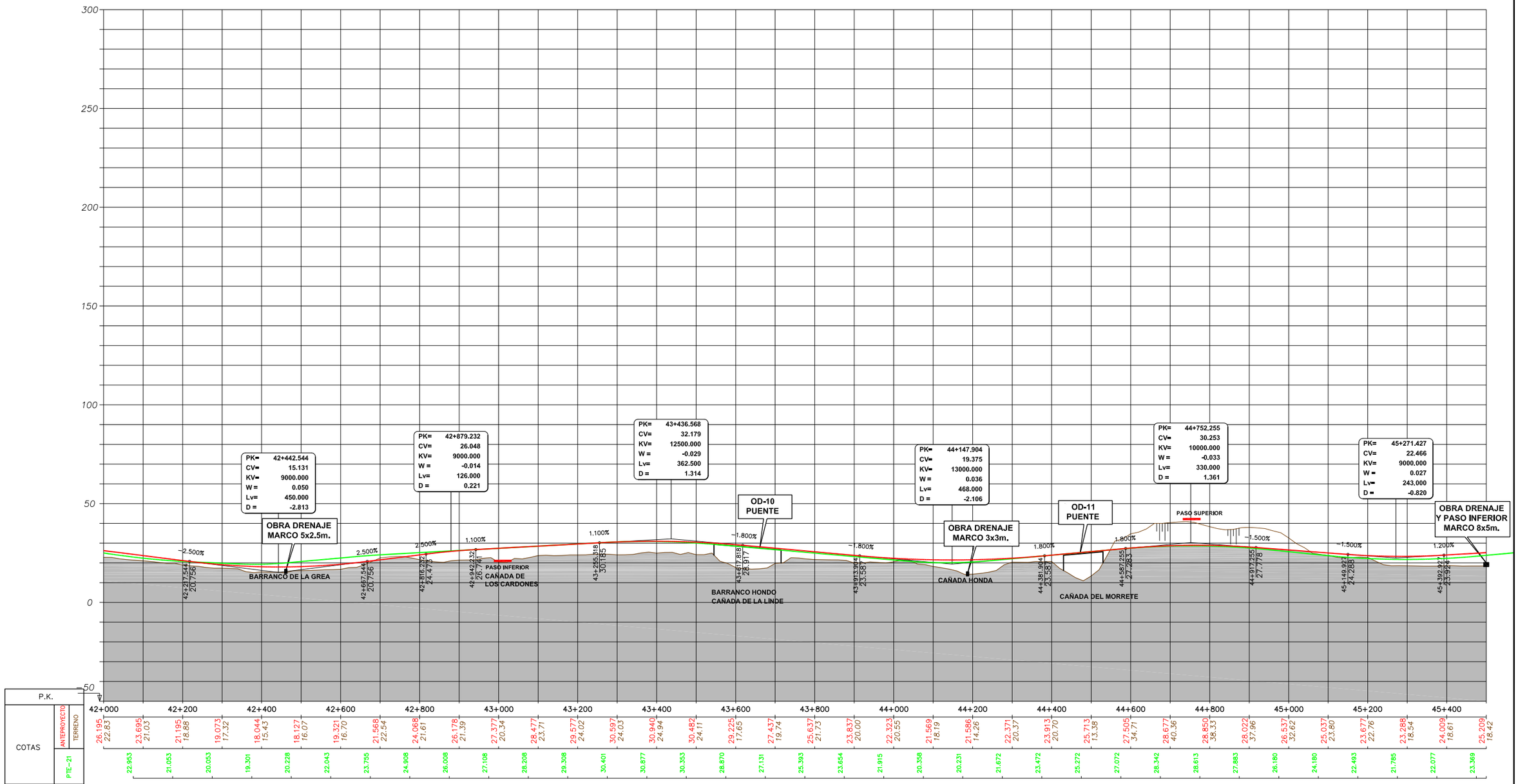
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

HOJA 12 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0

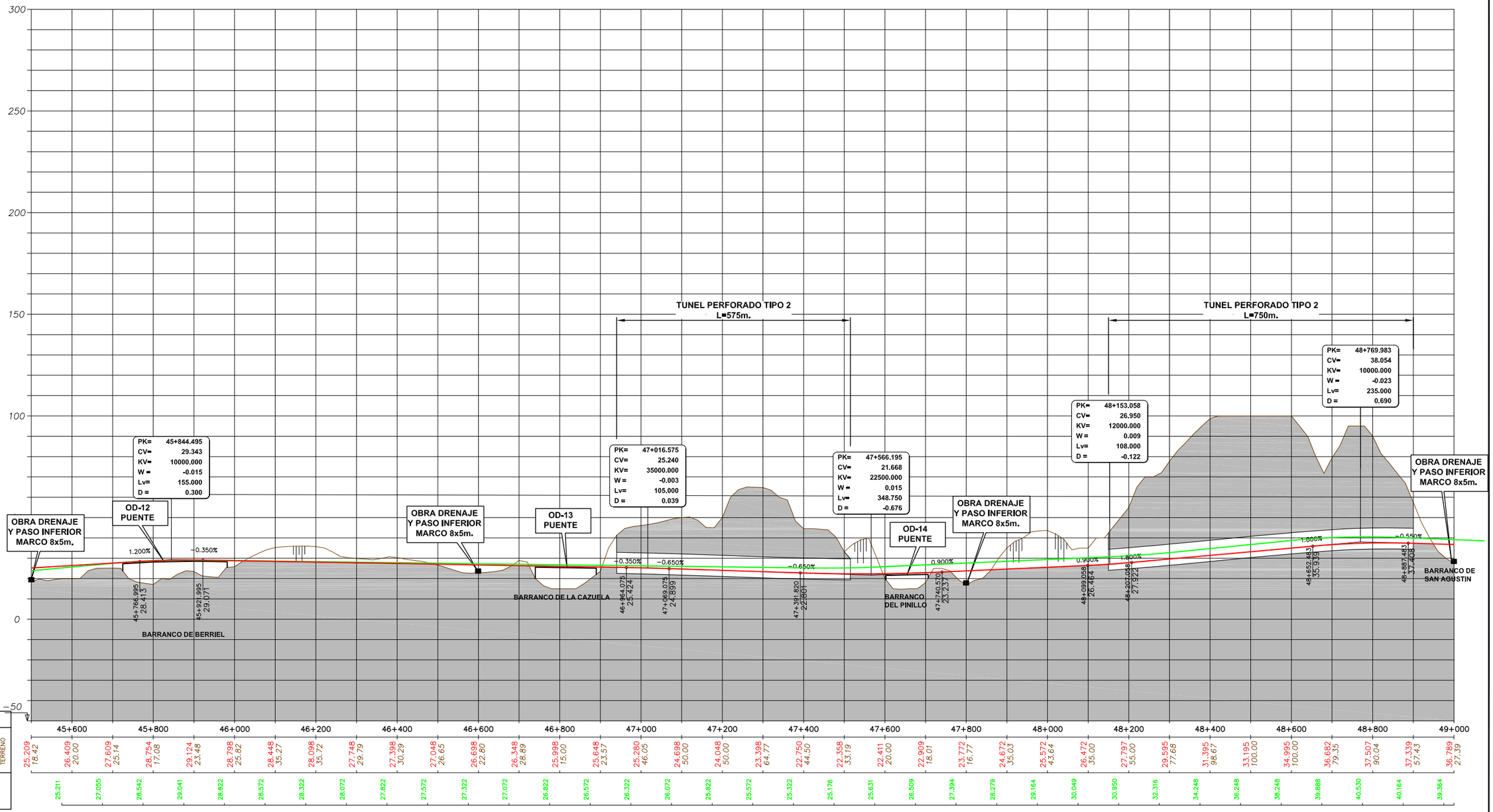


SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA JUNIO - 2011

HOJA 13 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado J.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



P.K.		45+600	45+800	46+000	46+200	46+400	46+600	46+800	47+000	47+200	47+400	47+600	47+800	48+000	48+200	48+400	48+600	48+800	49+000
COTAS	ANTEPROYECTO	25.209	26.409	27.609	28.754	29.124	28.798	28.448	28.098	27.748	27.398	27.048	26.698	26.348	25.998	25.648	25.280	24.698	24.048
	TERRENO	18.42	20.00	25.14	17.08	23.48	25.62	35.27	35.72	29.79	30.29	26.65	22.80	28.89	15.00	23.57	46.05	50.00	50.00
	PTE-21	25.211	27.055	28.542	29.041	28.822	28.572	28.322	28.072	27.822	27.572	27.322	27.072	26.822	26.572	26.322	26.072	25.822	25.572

P.K.		49+000	49+200	49+400	49+600	49+800	50+000	50+200	50+400	50+600	50+800	51+000	51+200	51+400	51+600	51+800	52+000	52+200	52+400
COTAS	ANTEPROYECTO	24.048	23.398	22.750	22.358	22.411	22.909	23.772	24.672	25.572	26.472	27.797	29.595	31.395	33.195	34.995	36.682	37.507	37.339
	TERRENO	50.00	64.77	44.50	33.19	20.00	18.01	16.77	35.03	43.64	35.00	55.00	77.68	98.67	100.00	100.00	79.35	90.04	57.43
	PTE-21	25.322	25.176	25.631	28.509	27.394	28.279	29.164	30.049	30.950	32.316	34.248	36.248	38.248	39.888	40.530	40.164	39.364	

P.K.		52+400	52+600	52+800	53+000	53+200	53+400	53+600	53+800	54+000	54+200	54+400	54+600	54+800	55+000	55+200	55+400	55+600	55+800
COTAS	ANTEPROYECTO	37.339	37.507	36.789	36.072	35.355	34.638	33.921	33.204	32.487	31.770	31.053	30.336	29.619	28.902	28.185	27.468	26.751	26.034
	TERRENO	57.43	90.04	27.39	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		55+800	56+000	56+200	56+400	56+600	56+800	57+000	57+200	57+400	57+600	57+800	58+000	58+200	58+400	58+600	58+800	59+000	59+200
COTAS	ANTEPROYECTO	26.034	25.317	24.600	23.883	23.166	22.449	21.732	21.015	20.298	19.581	18.864	18.147	17.430	16.713	15.996	15.279	14.562	13.845
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		59+200	59+400	59+600	59+800	60+000	60+200	60+400	60+600	60+800	61+000	61+200	61+400	61+600	61+800	62+000	62+200	62+400	62+600
COTAS	ANTEPROYECTO	13.845	13.128	12.411	11.694	10.977	10.260	9.543	8.826	8.109	7.392	6.675	5.958	5.241	4.524	3.807	3.090	2.373	1.656
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		62+800	63+000	63+200	63+400	63+600	63+800	64+000	64+200	64+400	64+600	64+800	65+000	65+200	65+400	65+600	65+800	66+000	66+200
COTAS	ANTEPROYECTO	0.939	0.222	-0.495	-1.212	-1.929	-2.646	-3.363	-4.080	-4.797	-5.514	-6.231	-6.948	-7.665	-8.382	-9.099	-9.816	-10.533	-11.250
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		66+400	66+600	66+800	67+000	67+200	67+400	67+600	67+800	68+000	68+200	68+400	68+600	68+800	69+000	69+200	69+400	69+600	69+800
COTAS	ANTEPROYECTO	-11.967	-12.684	-13.401	-14.118	-14.835	-15.552	-16.269	-16.986	-17.703	-18.420	-19.137	-19.854	-20.571	-21.288	-22.005	-22.722	-23.439	-24.156
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		70+000	70+200	70+400	70+600	70+800	71+000	71+200	71+400	71+600	71+800	72+000	72+200	72+400	72+600	72+800	73+000	73+200	73+400
COTAS	ANTEPROYECTO	-24.873	-25.590	-26.307	-27.024	-27.741	-28.458	-29.175	-29.892	-30.609	-31.326	-32.043	-32.760	-33.477	-34.194	-34.911	-35.628	-36.345	-37.062
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		73+600	73+800	74+000	74+200	74+400	74+600	74+800	75+000	75+200	75+400	75+600	75+800	76+000	76+200	76+400	76+600	76+800	77+000
COTAS	ANTEPROYECTO	-37.779	-38.496	-39.213	-39.930	-40.647	-41.364	-42.081	-42.798	-43.515	-44.232	-44.949	-45.666	-46.383	-47.100	-47.817	-48.534	-49.251	-49.968
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		77+200	77+400	77+600	77+800	78+000	78+200	78+400	78+600	78+800	79+000	79+200	79+400	79+600	79+800	80+000	80+200	80+400	80+600
COTAS	ANTEPROYECTO	-50.685	-51.402	-52.119	-52.836	-53.553	-54.270	-54.987	-55.704	-56.421	-57.138	-57.855	-58.572	-59.289	-60.006	-60.723	-61.440	-62.157	-62.874
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		80+800	81+000	81+200	81+400	81+600	81+800	82+000	82+200	82+400	82+600	82+800	83+000	83+200	83+400	83+600	83+800	84+000	84+200
COTAS	ANTEPROYECTO	-63.591	-64.308	-65.025	-65.742	-66.459	-67.176	-67.893	-68.610	-69.327	-70.044	-70.761	-71.478	-72.195	-72.912	-73.629	-74.346	-75.063	-75.780
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		84+400	84+600	84+800	85+000	85+200	85+400	85+600	85+800	86+000	86+200	86+400	86+600	86+800	87+000	87+200	87+400	87+600	87+800
COTAS	ANTEPROYECTO	-76.497	-77.214	-77.931	-78.648	-79.365	-80.082	-80.799	-81.516	-82.233	-82.950	-83.667	-84.384	-85.101	-85.818	-86.535	-87.252	-87.969	-88.686
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		88+000	88+200	88+400	88+600	88+800	89+000	89+200	89+400	89+600	89+800	90+000	90+200	90+400	90+600	90+800	91+000	91+200	91+400
COTAS	ANTEPROYECTO	-89.403	-90.120	-90.837	-91.554	-92.271	-92.988	-93.705	-94.422	-95.139	-95.856	-96.573	-97.290	-98.007	-98.724	-99.441	-100.158	-100.875	-101.592
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		91+600	91+800	92+000	92+200	92+400	92+600	92+800	93+000	93+200	93+400	93+600	93+800	94+000	94+200	94+400	94+600	94+800	95+000
COTAS	ANTEPROYECTO	-102.309	-103.026	-103.743	-104.460	-105.177	-105.894	-106.611	-107.328	-108.045	-108.762	-109.479	-110.196	-110.913	-111.630	-112.347	-113.064	-113.781	-114.498
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		95+200	95+400	95+600	95+800	96+000	96+200	96+400	96+600	96+800	97+000	97+200	97+400	97+600	97+800	98+000	98+200	98+400	98+600
COTAS	ANTEPROYECTO	-115.215	-115.932	-116.649	-117.366	-118.083	-118.800	-119.517	-120.234	-120.951	-121.668	-122.385	-123.102	-123.819	-124.536	-125.253	-125.970	-126.687	-127.404
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		98+800	99+000	99+200	99+400	99+600	99+800	100+000	100+200	100+400	100+600	100+800	101+000	101+200	101+400	101+600	101+800	102+000	102+200
COTAS	ANTEPROYECTO	-128.121	-128.838	-129.555	-130.272	-130.989	-131.706	-132.423	-133.140	-133.857	-134.574	-135.291	-136.008	-136.725	-137.442	-138.159	-138.876	-139.593	-140.310
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		102+400	102+600	102+800	103+000	103+200	103+400	103+600	103+800	104+000	104+200	104+400	104+600	104+800	105+000	105+200	105+400	105+600	105+800
COTAS	ANTEPROYECTO	-141.027	-141.744	-142.461	-143.178	-143.895	-144.612	-145.329	-146.046	-146.763	-147.480	-148.197	-148.914	-149.631	-150.348	-151.065	-151.782	-152.499	-153.216
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		106+000	106+200	106+400	106+600	106+800	107+000	107+200	107+400	107+600	107+800	108+000	108+200	108+400	108+600	108+800	109+000	109+200	109+400
COTAS	ANTEPROYECTO	-153.933	-154.650	-155.367	-156.084	-156.801	-157.518	-158.235	-158.952	-159.669	-160.386	-161.103	-161.820	-162.537	-163.254	-163.971	-164.688	-165.405	-166.122
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		109+600	109+800	110+000	110+200	110+400	110+600	110+800	111+000	111+200	111+400	111+600	111+800	112+000	112+200	112+400	112+600	112+800	113+000
COTAS	ANTEPROYECTO	-166.839	-167.556	-168.273	-168.990	-169.707	-170.424	-171.141	-171.858	-172.575	-173.292	-174.009	-174.726	-175.443	-176.160	-176.877	-177.594	-178.311	-179.028
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		113+200	113+400	113+600	113+800	114+000	114+200	114+400	114+600	114+800	115+000	115+200	115+400	115+600	115+800	116+000	116+200	116+400	116+600
COTAS	ANTEPROYECTO	-179.745	-180.462	-181.179	-181.896	-182.613	-183.330	-184.047	-184.764	-185.481	-186.198	-186.915	-187.632	-188.349	-189.066	-189.783	-190.500	-191.217	-191.934
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		116+800	117+000	117+200	117+400	117+600	117+800	118+000	118+200	118+400	118+600	118+800	119+000	119+200	119+400	119+600	119+800	120+000	120+200
COTAS	ANTEPROYECTO	-192.651	-193.368	-194.085	-194.802	-195.519	-196.236	-196.953	-197.670	-198.387	-199.104	-199.821	-200.538	-201.255	-201.972	-202.689	-203.406	-204.123	-204.840
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		120+400	120+600	120+800	121+000	121+200	121+400	121+600	121+800	122+000	122+200	122+400	122+600	122+800	123+000	123+200	123+400	123+600	123+800
COTAS	ANTEPROYECTO	-205.557	-206.274	-206.991	-207.708	-208.425	-209.142	-209.859	-210.576	-211.293	-212.010	-212.727	-213.444	-214.161	-214.878	-215.595	-216.312	-217.029	-217.746
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		124+000	124+200	124+400	124+600	124+800	125+000	125+200	125+400	125+600	125+800	126+000	126+200	126+400	126+600	126+800	127+000	127+200	127+400
COTAS	ANTEPROYECTO	-218.463	-219.180	-219.897	-220.614	-221.331	-222.048	-222.765	-223.482	-224.199	-224.916	-225.633	-226.350	-227.067	-227.784	-228.501	-229.218	-229.935	-230.652
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		127+600	127+800	128+000	128+200	128+400	128+600	128+800	129+000	129+200	129+400	129+600	129+800	130+000	130+200	130+400	130+600	130+800	131+000
COTAS	ANTEPROYECTO	-231.369	-232.086	-232.803	-233.520	-234.237	-234.954	-235.671	-236.388	-237.105	-237.822	-238.539	-239.256	-239.973	-240.690	-241.407	-242.124	-242.841	-243.558
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		131+200	131+400	131+600	131+800	132+000	132+200	132+400	132+600	132+800	133+000	133+200	133+400	133+600	133+800	134+000	134+200	134+400	134+600
COTAS	ANTEPROYECTO	-244.275	-244.992	-245.709	-246.426	-247.143	-247.860	-248.577	-249.294	-250.011	-250.728	-251.445	-252.162	-252.879	-253.596	-254.313	-255.030	-255.747	-256.464
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

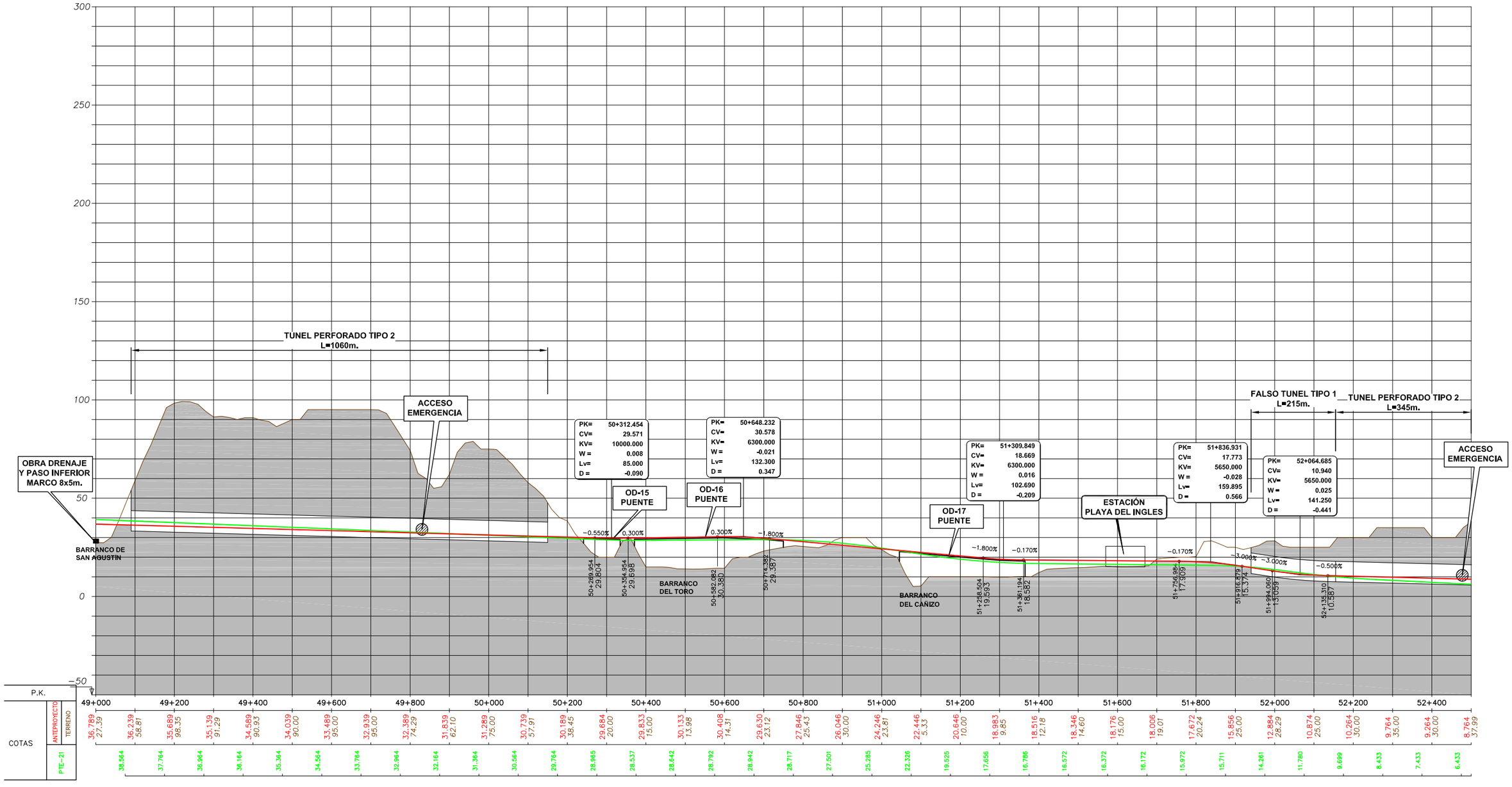
P.K.		134+800	135+000	135+200	135+400	135+600	135+800	136+000	136+200	136+400	136+600	136+800	137+000	137+200	137+400	137+600	137+800	138+000	138+200
COTAS	ANTEPROYECTO	-257.181	-257.898	-258.615	-259.332	-260.049	-260.766	-261.483	-262.200	-262.917	-263.634	-264.351	-265.068	-265.785	-266.502	-267.219	-267.936	-268.653	-269.370
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		138+400	138+600	138+800	139+000	139+200	139+400	139+600	139+800	140+000	140+200	140+400	140+600	140+800	141+000	141+200	141+400	141+600	141+800
COTAS	ANTEPROYECTO	-270.087	-270.804	-271.521	-272.238	-272.955	-273.672	-274.389	-275.106	-275.823	-276.540	-277.257	-277.974	-278.691	-279.408	-280.125	-280.842	-281.559	-282.276
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		142+000	142+200	142+400	142+600	142+800	143+000	143+200	143+400	143+600	143+800	144+000	144+200	144+400	144+600	144+800	145+000	145+200	145+400
COTAS	ANTEPROYECTO	-282.993	-283.710	-284.427	-285.144	-285.861	-286.578	-287.295	-288.012	-288.729	-289.446	-290.163	-290.880	-291.597	-292.314	-293.031	-293.748	-294.465	-295.182
	TERRENO	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
	PTE-21	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364	39.364

P.K.		145+600	145+800	146+000	146+200	146+400	146+600	146+800	147+000	147+200	147+400	147+600	147+800	148+000	148+200	148+400	148+600	148+800	149+000
COT

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.

SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

CONSULTORES: SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. — La Roche Consultores s.l.

ESCALA (S): (A1) H= 1/5000 V= 1/1000

AUTOR DEL PROYECTO: LUIS BAZAN URIARTE ICCP

TITULO DEL PROYECTO: LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO

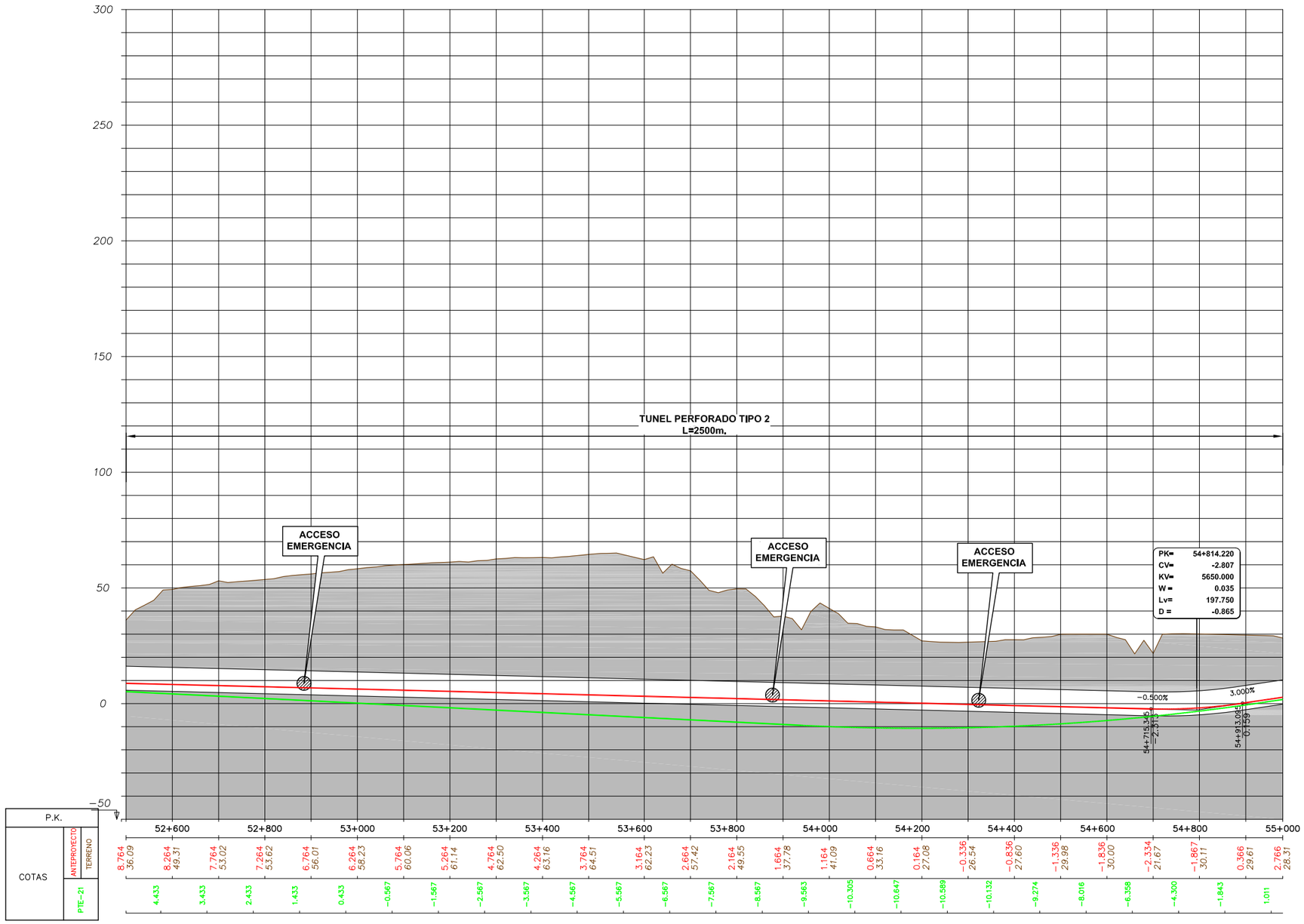
Nº PLANO: AN14.3

TITULO DEL PLANO: COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES

FECHA: JUNIO - 2011

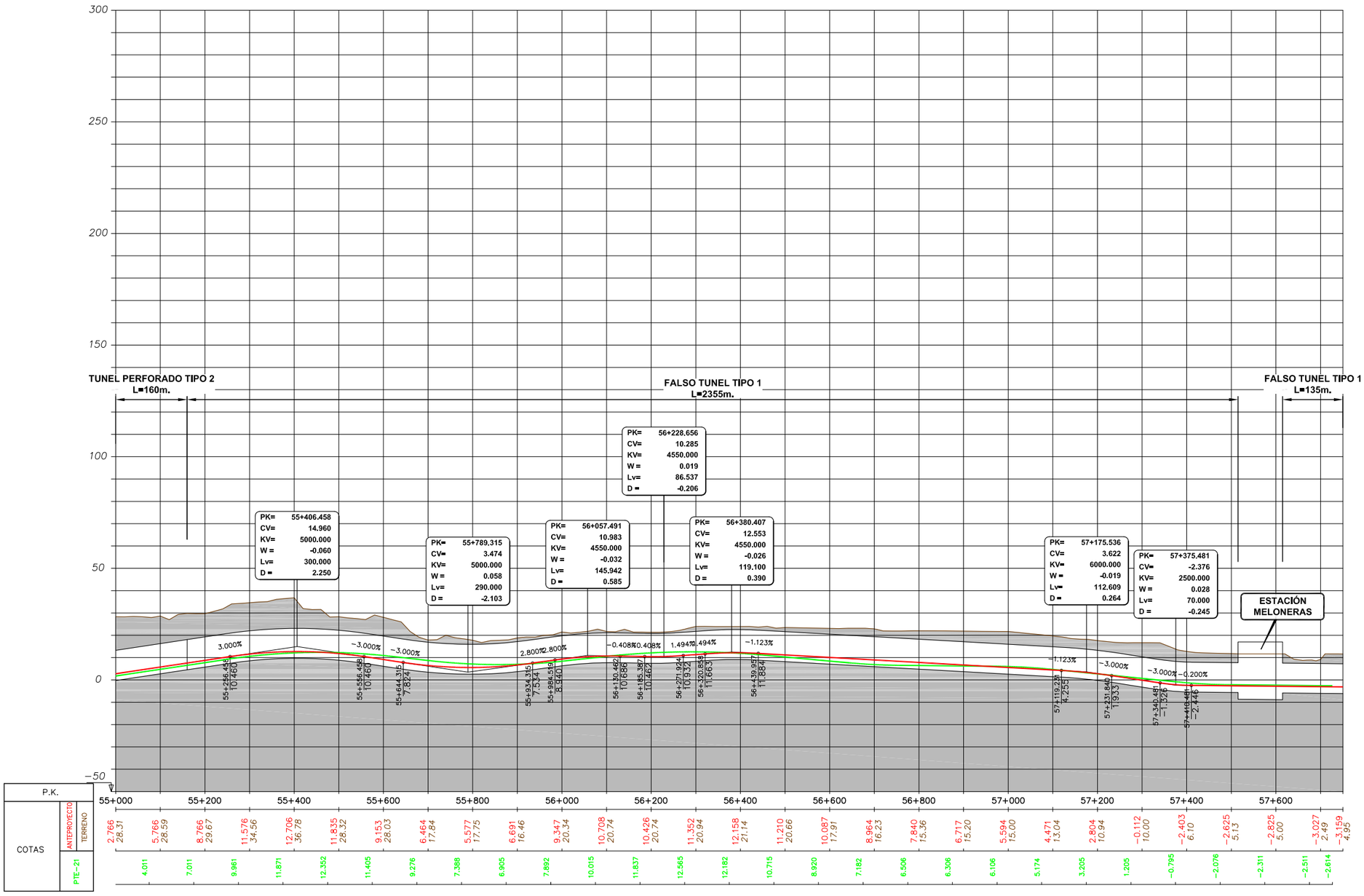
HOJA 15 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.H. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERIA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 16 DE 17

P210412-SRTC-DR-ANT-024-0.0 | Realizado I.L.L. | Comprobado J.A.R. | Aprobado P.S. | EIA-AN14.3-0



SOCIEDAD DE PROMOCION ECONOMICA DE GRAN CANARIA S.A.	SEGUIMIENTO Y CONTROL: CABILDO DE GRAN CANARIA CONSEJERÍA DE DESARROLLO ECONOMICO, OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	CONSULTORES SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. / La Roche Consultores s.l.	ESCALA (S) (A1) H= 1/5000 V= 1/1000	AUTOR DEL PROYECTO LUIS BAZAN URIARTE ICCP	TITULO DEL PROYECTO LINEA FERROVIARIA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS ANTEPROYECTO	Nº PLANO AN14.3	TITULO DEL PLANO COMPARACION ANTEPROYECTO CON PTE-21. PERFILES LONGITUDINALES	FECHA JUNIO - 2011 HOJA 17 DE 17