



Línia d'alta velocitat Barcelona-França.

La tuneladora que excava el túnel de l'AVE sota Girona reprèn els seus treballs

- Després de realitzar una aturada programada per revisar tots els seus instruments i instal·lacions
- Des d'aquest punt, la tuneladora 'Gerunda' recorrerà una distància aproximada de 800 m fins a l'estructura de la futura estació

Madrid, 28 de juliol de 2010 (Ministeri de Foment).

La tuneladora Gerunda va reprendre a última hora de la tarda d'ahir els treballs de perforació del túnel urbà de Girona de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, després de l'aturada programada que ha realitzat en el pou de manteniment del carrer Alacant, en què s'ha dut a terme una completa revisió de tots els instruments i instal·lacions.

La Gerunda va iniciar els seus treballs des del pou d'atac, situat en el sector de Mas Xirgu, des d'on recorrerà una distància de 3,6 km fins al pou d'extracció, emplaçat al barri de Fontajau (2,8 km en túnel).

El passat 17 de juny, la tuneladora va assolir el primer pou de manteniment, situat en el carrer Alacant i a una profunditat de 28 m, després de perforar els primers 480 m del túnel urbà de Girona, en què s'han utilitzat 1.869 dovelles per completar la col·locació d'un total de 267 anells del revestiment estructural, d'1,8 m de longitud cada un.

Una vegada en aquest pou, que es destinarà a ventilació i sortida d'emergència en fase d'explotació de la línia, s'ha realitzat una aturada per a la seva inspecció, en què s'ha sotmès a una primera revisió completa per al manteniment de totes les seves instal·lacions i equips.



Nota de prensa

Des del pou de manteniment, la tuneladora perforarà aproximadament 800 m fins a l'estructura de la futura estació de Girona, per completar els 1,3 km de longitud total del túnel Girona I.

Una vegada que s'arribi a l'estructura de l'estació, es realitzaran treballs de revisió i manteniment de la màquina per garantir el seu òptim funcionament i es desplaçarà per iniciar la perforació del túnel Girona II, d'1,6 km, fins al pou d'extracció, situat al barri de Fontajau.

El túnel urbà de Girona té una secció interior de 94 m² i una longitud total de 3,6 km que discorren des del sector de Mas Xirgu fins al barri de Fontajau, i de què 2,8 km s'excaven amb tuneladora, mentre que els trams restants, que corresponen als pous d'atac i extracció i a l'estructura de l'estació, s'executen mitjançant el sistema de túnel entre pantalles.

Control i auscultació

En els treballs de perforació de la tuneladora Gerunda, Adif està realitzant un exhaustiu seguiment per garantir la seguretat de les obres, del terreny i dels edificis propers al traçat, mitjançant un complex pla de control i auscultació.

Les lectures recollides pels dispositius d'instrumentació instal·lada per realitzar els controls reflecteixen que el comportament tant de la tuneladora com del terreny és el previst en les fases de càlcul del projecte.

Aquests mesuraments s'han recollit gràcies a la monitorització del funcionament de la tuneladora, amb un seguiment constant dels seus paràmetres de funcionament i de la instrumentació instal·lada en el terreny i les edificacions, al costat de sistemes automàtics com el seguiment en temps real amb estacions robotitzades i connectades en línia dels prismes situats en les façanes.



Aquests controls es duran a terme durant tot el procés constructiu mitjançant dispositius d'instrumentació, consistents en claus d'anivellament, prismes, estacions robotitzades o teodolits, entre d'altres. Durant la perforació amb tuneladora s'instal·laran fins a 2000 dispositius aproximadament.

A través d'aquests dispositius, es realitza un profund seguiment dels possibles moviments de les estructures estudiades i del terreny. A més, aquests sistemes de control i auscultació són redundants, ja que els dispositius automàtics es complementen amb lectures manuals realitzades diàriament per tècnics especialitzats.

Les lectures també són recollides en un sistema informàtic en què s'introdueix l'estat inicial d'aquestes estructures, amb l'objectiu de disposar de la seva situació de partida i apreciar qualsevol variació.

Finançament europeu

La Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, dins el període 2000-2006, ha estat cofinançada pel Fons de Cohesió, en les obres de plataforma del tram Madrid-Barcelona, així com el subministrament i muntatge de via del tram Madrid-Vilafranca del Penedès i instal·lacions d'electrificació, senyalització i comunicacions del tram Madrid-Lleida, amb una ajuda que ascendeix a 3.388, 9 milions d'euros.

Durant el mateix període, les Ajudes RTE-T (Xarxes Transeuropees de Transport) han finançat els estudis i projectes, així com les obres de la plataforma del tram Maçanet-Sils, amb una ajuda que ascendeix a 70,9 milions d'euros.

Durant el període 2007-2013 seran cofinançades per les ajudes RTE-T les obres d'adequació per a la seva explotació en amplada internacional, del tram Girona Mercaderies-variant de Figueres, amb una ajuda de 6,1 milions d'euros.



Nota de prensa

El Banc Europeu d'Inversions (BEI) participa també en el finançament d'aquest projecte.

El tram Barcelona-Figueres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa compta amb una inversió aproximada de 4.200 milions d'euros, dels quals més de 278,6 milions corresponen al túnel urbà i la futura estació de Girona.