



José Blanco asisteix a Girona al final de l'excavació del túnel urbà de la Línia d'Alta Velocitat

- La tuneladora "Gerunda" ha assolit el pou d'extracció del túnel Girona II després de perforar 2,9 km
- Un exhaustiu pla de control i seguiment ha permès garantir en tot moment la seguretat de la construcció del túnel, que no ha afectat ni a les estructures de les edificacions ni al terreny
- Foment ha destinat 279 milions d'euros a la construcció d'aquesta infraestructura

Girona, 7 de juliol de 2011 (Ministeri de Fomento).

El ministre de Foment, José Blanco, ha assistit avui a la calada del túnel Girona II, que ha permès completar l'excavació del traçat urbà de la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Madrid-Barcelona-frontera francesa que discorre per la capital gironina.

A l'acte també han assistit l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, el delegat del Govern a Catalunya, Joan Rangel, i el president d'Adif, Antonio González Marín.

La tuneladora Gerunda ha finalitzat la perforació en el pou d'extracció, situat al sector de Fontajau, després de recórrer una distància total de 2,9 km, sumats els dos túnels que configuren el tram subterrani.

La finalització del procés d'excavació del nou túnel urbà de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, el primer ferroviari construït en la història de Girona, representa un pas decisiu en



Nota de prensa

l'execució d'aquesta infraestructura clau per al desenvolupament del transport ferroviari entre Espanya i Europa.

De la mateixa manera, la conclusió de l'excavació representa un avanç de gran rellevància en l'execució de la nova infraestructura, que reafirma el compromís del Ministeri de Foment de posar en servei al 2012 el tram Barcelona-Figueres de la Línia d'Alta Velocitat Barcelona-frontera francesa, completant així la primera connexió directa en alta velocitat per a viatgers entre les ciutats per les quals discorre la línia i França.

Aquesta actuació suposa també una fita que s'uneix a l'entrada en funcionament, a finals de 2010, de 75 km de la nova infraestructura, entre el Nus de Mollet i el Centre Logístic de Girona i entre l'estació de Figueres-Vilafant i la secció internacional Figueres-Perpinyà, que s'utilitzen, juntament amb els trams en què s'ha instal·lat tercer carril, per al primer corredor transfronterer de mercaderies en ample internacional entre el Port de Barcelona i la frontera francesa.

Aquestes actuacions reafirmen l'aposta inversora que el Govern d'Espanya està fent realitat per potenciar al ferrocarril com un mitjà de transport de referència per als ciutadans, especialment a Catalunya, amb l'impuls d'una xarxa d'infraestructures de primer nivell i qualitat.

La línia d'alta velocitat permetrà a Espanya integrar-se en la futura xarxa transeuropea d'alta velocitat gràcies a una infraestructura que incorpora les més avançades tecnologies, tant en fase de construcció com d'explotació, plenament integrada en l'entorn, sostenible des de les perspectives socioeconòmica i mediambiental, i més segura i fiable per al transport i els ciutadans. Els seus elevats estàndards de velocitat, regularitat, seguretat i confort la converteixen en un dels sistemes de transport ferroviari més moderns i amb majors prestacions del context internacional.

A més dels múltiples avantatges i els beneficis que ofereix per al transport ferroviari, la línia d'alta velocitat també representa un element de vertebració territorial, unint Girona d'una forma més ràpida amb les altres tres províncies catalanes, amb Madrid, la resta d'Espanya i



Europa. La seva construcció també generarà nous espais de desenvolupament socioeconòmic i noves oportunitats d'expansió urbanística.

El túnel urbà de Girona

Té una longitud total de 3,6 km, dels quals gairebé 2,9 s'han perforat amb tuneladora mentre que els trams restants, corresponents als pous d'atac i extracció i l'estructura de l'estació, s'han executat mitjançant el sistema de pantalles.

El procés d'excavació amb tuneladora es va iniciar l'abril de 2010, quan la Gerunda va iniciar en el sector de Mas Xirgu la perforació del túnel Girona I, de 1,3 km de longitud, i que va ser calat en l'estructura de la nova estació, en el sector del Parc Central, el setembre del passat any.

Un cop desplaçada per l'interior de l'estació, l'abril de 2011 va reprendre els seus treballs per perforar el túnel Girona II, de gairebé 1,6 km de longitud, fins al pou d'extracció, situat al sector de Fontajau, creuant, entre d'altres punts singulars, per sota del riu Ter. En total, la Gerunda ha posat durant els poc més de 14 mesos del procés de perforació un total de 1.612 anells per al revestiment estructural, formats per un total de 11.284 dovelles.

El Ministeri de Foment ha destinat 279 milions d'euros a la construcció dels túnels urbans i l'estació de Girona.

La seguretat, màxima prioritat

En la construcció del nou traçat subterrani al seu pas per Girona, i en el marc del seu compromís, Adif està desenvolupant un exhaustiu pla de control i seguiment per garantir en tot moment la màxima seguretat de les obres, del terreny i de les edificacions properes

Al llarg de l'obra, s'hi han instal·lat un total de 2782 dispositius d'auscultació. Les lectures recollides pels dispositius d'instrumentació instal·lats 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, de manera que la construcció del túnel no ha generat cap afecció al terreny ni a les estructures.



Així mateix, s'han executat tractaments addicionals per garantir la seguretat de les obres i especialment del terreny i dels edificis, entre els quals destaquen la construcció de quatre pous de compensació en el traçat del túnel Girona II, des dels que s'han realitzat injeccions en el terreny per millorar i adequar les seves propietats i salvaguardar les estructures.

En aquest àmbit, també hi ha el procés d'inspeccions d'estructures pròximes al traçat, que ha permès realitzar, fins ara, revisions en 609 edificis i 2544 habitatges.

Finançament europeu

La Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa 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 puja a 3.389,3 milions d'euros.

Els Ajuts RTE-T (Xarxes Transeuropees de Transport) en el mateix període han finançat els estudis i projectes, així com les obres de la plataforma del tram Maçanet-Sils, amb un ajut de 70,9 milions d'euros.

En el període 2007-2013 seran cofinançades pels ajuts RTE-T la implementació del ERTMS (Sistema de Gestió de Trànsit Ferroviari Europeu) del tram Barcelona-Figueres, amb un ajut de 10,6 milions d'euros.

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 278,6 milions d'euros es destinen al tram Túnel Urbans i Estació de Girona.