



## José Blanco asiste en Girona al final de la excavación del túnel urbano de la Línea de Alta Velocidad

- La tuneladora “Gerunda” ha alcanzado el pozo de extracción del túnel Girona II tras perforar 2,9 km
- Un exhaustivo plan de control y seguimiento ha permitido garantizar en todo momento la seguridad de la construcción del túnel, que no ha afectado ni a las estructuras de las edificaciones ni al terreno
- Fomento ha destinado 279 millones de euros a la construcción de esta infraestructura

Girona, 7 de julio de 2011 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, José Blanco, ha asistido hoy al calado del túnel Girona II, que ha permitido completar la excavación del trazado urbano de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Barcelona-frontera francesa que discurre por la capital gerundense.

Al acto también han asistido el alcalde de Girona, Carles Puigdemont; el delegado del Gobierno en Catalunya, Joan Rangel; y el presidente de Adif, Antonio González Marín.

La tuneladora *Gerunda* ha finalizado la perforación en el pozo de extracción, situado en el sector de Fontajau, tras recorrer una distancia total de 2,9 km, sumados los dos túneles que configuran el tramo subterráneo.

La finalización del proceso de excavación del nuevo túnel urbano de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, el primero



# Nota de prensa

ferroviario construido en la historia de Girona, representa un paso decisivo en la ejecución de esta infraestructura clave para el desarrollo del transporte ferroviario entre España y Europa.

De igual forma, la conclusión de la excavación representa un avance de gran relevancia en la ejecución de la nueva infraestructura, que reafirma el compromiso del Ministerio de Fomento de poner en servicio en 2012 el tramo Barcelona-Figueres de la Línea de Alta Velocidad Barcelona-frontera francesa, completando así la primera conexión directa en alta velocidad para viajeros entre las ciudades por las que discurre la línea y Francia.

Esta actuación supone también un hito que se une a la entrada en funcionamiento, a finales de 2010, de 75 km de la nueva infraestructura, entre el Nudo de Mollet y el Centro Logístico de Girona y entre la estación de Figueres-Vilafant y la sección internacional Figueres-Perpignan, que se utilizan, junto con los tramos en los que se ha instalado tercer carril, para el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre el Port de Barcelona y la frontera francesa.

Estas actuaciones reafirman la apuesta inversora que el Gobierno de España está haciendo realidad para potenciar al ferrocarril como un medio de transporte de referencia para los ciudadanos, especialmente en Catalunya, con el impulso de una red de infraestructuras de primer nivel y calidad.

La línea de alta velocidad permitirá a España integrarse en la futura red transeuropea de alta velocidad gracias a una infraestructura que incorpora las más avanzadas tecnologías, tanto en fase de construcción como de explotación, plenamente integrada en el entorno, sostenible desde las perspectivas socioeconómica y medioambiental, y más segura y fiable para el transporte y los ciudadanos. Sus elevados estándares de velocidad, regularidad, seguridad y confort la convierten en uno de los sistemas de transporte ferroviario más modernos y con mayores prestaciones del contexto internacional.



Además de las múltiples ventajas y los beneficios que ofrece para el transporte ferroviario, la línea de alta velocidad también representa un elemento de vertebración territorial, uniendo Girona de una forma más rápida con las otras tres provincias catalanas, con Madrid, el resto de España y Europa. Su construcción también generará nuevos espacios de desarrollo socioeconómico y nuevas oportunidades de expansión urbanística.

### **El túnel urbano de Girona**

Tiene una longitud total de 3,6 km, de los que casi 2,9 se han perforado con tuneladora mientras que los tramos restantes, correspondientes a los pozos de ataque y extracción y la estructura de la estación, se han ejecutado mediante el sistema de pantallas.

El proceso de excavación con tuneladora se inició en abril de 2010, cuando la Gerunda inició en el sector de Mas Xirgu la perforación del túnel Girona I, de 1,3 km de longitud, y que fue calado en la estructura de la nueva estación, en el sector del Parc Central, en septiembre del pasado año.

Una vez desplazada por el interior de la estación, en abril de 2011 reanudó sus trabajos para perforar el túnel Girona II, de casi 1,6 km de longitud, hasta el pozo de extracción, situado en el sector de Fontajau, cruzando, entre otros puntos singulares, por debajo del río Ter. En total, la Gerunda ha colocado durante los poco más de 14 meses del proceso de perforación un total de 1.612 anillos para el revestimiento estructural, formados por un total de 11.284 dovelas.

El Ministerio de Fomento ha destinado 279 millones de euros a la construcción de los túneles urbanos y la estación de Girona.

### **La seguridad, máxima prioridad**

En la construcción del nuevo trazado subterráneo a su paso por Girona, y en el marco de su compromiso, Adif está desarrollando un exhaustivo plan de control y seguimiento para garantizar en todo



momento la máxima seguridad de las obras, del terreno y de las edificaciones próximas.

A lo largo de la obra, se han instalado un total de 2.782 dispositivos de auscultación. Las lecturas recogidas por los dispositivos de instrumentación instalados para realizar los controles reflejan que el comportamiento tanto de la tuneladora como del terreno es el previsto en las fases de cálculo del proyecto, con lo que la construcción del túnel no ha generado afección alguna al terreno ni a las estructuras.

Asimismo, se han ejecutado tratamientos adicionales para garantizar la seguridad de las obras y especialmente del terreno y de los edificios, entre los que destacan la construcción de cuatro pozos de compensación en el trazado del túnel Girona II, desde los que se han realizado inyecciones en el terreno para mejorar y adecuar sus propiedades y salvaguardar las estructuras.

En este ámbito, también figura el proceso de inspecciones de estructuras próximas al trazado, que ha permitido realizar, hasta la fecha, revisiones en 609 edificios y 2.544 viviendas.

### **Financiación europea**

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa ha sido cofinanciada por el Fondo de Cohesión, en las obras de plataforma del tramo Madrid-Barcelona, así como el suministro y montaje de vía del tramo Madrid-Vilafranca del Penedès e instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tramo Madrid-Lleida, con una ayuda que asciende a 3.389,3 millones de euros.

Las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) en el mismo periodo han financiado los estudios y proyectos, así como las obras de la plataforma del tramo Maçanet-Sils, con una ayuda que asciende a 70,9 millones de euros.

En el periodo 2007-2013 serán cofinanciadas por las ayudas RTE-T la implementación del ERTMS (Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario



# Nota de prensa

Europeo) del tramo Barcelona-Figueras, con una ayuda de 10,6 millones de euros.

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) participa también en la financiación de este proyecto.

El tramo Barcelona-Figueras de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa cuenta con una inversión aproximada de 4.200 millones de euros, de los que 278,6 millones de euros se destinan al tramo Túneles Urbanos y Estación de Girona.