

El túnel soterrat afectarà econòmicament els propietaris dels habitatges: Adif i Ajuntament no diuen res per estalviar-se les indemnitzacions

El Dimoni de Santa Eugènia 20/04/2009 La Plataforma ciutadana TAV Girona vol informar de les raons per les quals considera que hauria d'aturar-se la construcció del túnel de la línia d'alta velocitat per l'interior de Girona, d'acord amb les conclusions dels estudis dels seus enginyers assessors.

1. S'acaba de conèixer que la presència del túnel sota els edificis afectats (principalment edificacions petites d'1 o 2 propietaris, de la zona darrera la Farinera) comportarà, per imperatiu legal, unes importants restriccions a la possibilitat de tornar a edificar-los quan es vulguin substituir per uns altres més moderns, fer un pàrquing, o altres tipus d'edificació. La junta de la Plataforma ha iniciat ja les consultes per a poder avaluar l'abast econòmic de les restriccions i la possibilitat d'impedir l'entrada de la tuneladora si no s'han pagat les indemnitzacions corresponents, que es preveu poden ser molt elevades. Aquesta pèrdua per als propietaris, o futurs hereus, es preveu en milions d'€. Adif i Ajuntament no diuen res per estalviar-se una quantitat de diners important per indemnitzar els afectats.

2. Hi ha una franja de terreny disponible i apte per al traçat d'una línia d'alta velocitat a l'oest de la AP-7. Si es construeix la línia principal d'alta velocitat a 320 km/h per aquest terreny, podran passar per ella tots els trens sense parada a Girona, tant de viatgers com de mercaderies.

3. Està previst, i s'han publicat ja les expropiacions necessàries, adaptar la línia actual a via mixta, apta també per a trens d'alta velocitat, des de l'estació de Girona Mercaderies fins a Figueres. Aquesta via mixta permetrà fer passar per ella a 160 km/h els trens d'alta velocitat amb parada a Girona (i possiblement a Figueres), els quals tornarien a la línia principal de 320 km/h al sortir de Figueres. Aquests TAV mantindrien, doncs, la parada al centre de Girona. Quan s'enderroqués el viaducte, aquests trens continuarien parant al centre de Girona, a l'estació del tren convencional aprofitant la mateixa via mixta ja soterrada.

4. Inclouent el cost del soterrament de la línia actual, el conjunt de les obres actualment previstes entre Riudellots i Sant Julià de Ramis ve a costar uns 794 milions d'€. La proposta descrita als dos punts anteriors té un cost d'uns 507 milions d'€. Pot pujar a 522 milions si s'hi afegeix un enllaç des del Pont Major

Sant Julià de Ramis si es vol evitar la marrada per Flaçà i tornar de seguida a la línia principal de 320 km/h.

5. Encabir entre les cases i el viaducte el túnel en construcció, obliga a un revolt forçat que fa reduir la velocitat de tots els trens a uns 140 km/h, a l'alçada de la plaça d'Europa. Aquesta reducció de velocitat suposa malbaratar 90 milions d'euros invertits en trams que permeten guanyar temps fora de Girona i suposa també que cada dia es llencin a escalfar el medi ambient 300 kWh (el consum elèctric d'una família durant un mes) per cada tren d'alta

velocitat que passi pel túnel sense parar a Girona. Es gastarà, a més, l'energia de climatització i d'evacuació dels gasos dels autobusos.

6. No s'ha pogut saber si les pantalles de l'estació arribaran a reposar sobre sòl impermeable, cosa que és la garantia de que no pugui succeir un enfonsament del terreny com els de Bellvitge. I tampoc s'ha pogut tenir cap garantia de que l'obra pugui ser acabada amb un cost raonable. Cal dir que no estan acabats els estudis per a saber com s'ha de reforçar cada edifici ni, per tant, calculats els costos per a fer-ho.

En relació a la construcció del túnel, està sotmès a una columna d'aigua de 15 a 17 m i a càrregues variables i per tant existeix diagrama longitudinal d'esforços pel que no està dimensionada la secció del mateix. Tampoc està comprovat l'efecte d'empenta de la columna d'aigua de 15 a 17 m. Les dimensions del túnel serien acceptables en un terreny coherent i sense aigua, però no queden justificades en terreny de graves i aigua com el de Girona. També cal dir que la línia 9 del metro de Barcelona, de les mateixes dimensions en terreny semblant, disposa d'una membrana longitudinal (que justifica aquestes dimensions), però no en el cas de Girona.

Pel que fa a l'estació està submergida amb els 15, 17 m d'aigua, cal garantir l'empotrament de la pantalla del fons (la base) en terreny impermeable, si no queda garantida, i a la secció geotècnica del projecte no hi apareix, l'empotrament de la pantalla no pot assegurar-se i tampoc que no es produeixi el fenomen de la Boulance d'arrossegament de sorres i graves; per tant pot repetir-se l'accident de Bellvitge. No pot acceptar-se pel perill que representa, l'execució de les pantalles.

Pel que fa a la recementació d'edificis (reforçar els fonaments amb ciment). El factor de la subsidència està calculat en terrenys verges i no en zones densament poblades. És per aquesta raó i a partir de les comprovacions que hem efectuat, els valors són molt superiors que els que apareixen al *Projecte*. Per tant, no es pot acceptar el pas subterrani, sense valors reals de la subsidència que ocasionaran els assentaments, i sense un projecte exhaustiu de les afectacions a les cementacions.

7.- La Plataforma TAV Girona vol la parada dels trens d'alta velocitat al centre de Girona. Però vol també evitar despeses, molèsties i danys innecessaris. No tan sols és que el *risc zero no existeix*, sinó que el risc elevat existeix, és evident -doncs- que cal aturar la construcció del túnel d'alta velocitat i substituir-lo per la línia a cel obert a l'oest de l'autopista. La junta de la Plataforma ha demanat ja reunions amb l'Ajuntament de Girona per aconseguir que els tècnics municipals comprovin els fets abans exposats i, en conseqüència i en bé dels gironins, l'Ajuntament demani el canvi de projecte al Ministeri de Foment. També està organitzant la preparació d'un debat públic en el que totes les parts hi seran convidades.