



## Disset entitats reclamaran a Foment un debat sobre la seguretat del TAV

Hi ha sis associacions de veïns, però no hi ha la Federació, l'Ajuntament, ni els comerciants

VOTI AQUESTA NOTÍCIA ☆☆☆☆☆



### GIRONA | T.C.C.

La campanya impulsada per diverses entitats ciutadanes de Girona per reclamar més informació sobre la seguretat durant les obres per construir els túnels del Tren d'Alta Velocitat (TAV) per sota de la ciutat de Girona està arribant al seu final. De moment s'hi han adherit disset entitats, moltes de les quals són associacions de veïns. Dimecres tenen previst presentar una carta a la subdelegació del Govern Central per tal que convoqui un debat on hi siguin presents representants del Ministeri de Foment i d'Adif i on es puguin resoldre els subtes que tenen.

Moltes de les entitats signats de la carta són associacions veïnals de les zones afectades per les obres. Hi ha Santa Eugènia, Sant Narcís, Devesa-Güell i Fontajau-Xavier Cugat. També hi ha les associacions de veïns de Germans Sàbat i de Mas Ramada. Tot i haver-hi sis associacions de veïns, la Federació d'associacions de veïns de Girona no s'hi ha afegit.

Altres sotasignats són representants de centres educatius de les zones d'obres com l'Associació de Mares i Pares del Cassià Costal i de l'IES Santa Eugènia. La resta d'entitats són la parròquia de Santa Eugènia de Ter, la plataforma Ciutadana TAV Girona, la formació política CUP, Mou-te en Bici, Mosqueig Cul-actiu, l'Associació de Bombers de Girona, El Llop Ferotge, la revista digital Eldimoni.com i el Col·legi de Periodistes de Catalunya a la demarcació de Girona.

Un dels impulsors d'aquesta iniciativa, Martí Carreras, explica que l'acció no va contra ningú i òbviament tampoc contra el consistori: "Vam convidar l'Ajuntament a afegir-s'hi, però han dit que no argumentant que ells donen tota la informació que reben d'Adif", explica. "Com que nosaltres considerem que aquesta informació no és suficient, demanem a Foment i Adif que ens aclareixi tots els dubtes que tenim", conclou Carreras. Tampoc hi ha cap associació de comerciants.

Els impulsors encara esperen rebre més suports aquests dies abans que dimecres vagin a entrar la carta a la subdelegació. Els tècnics proposats per la Plataforma Ciutadana pel TAV han posat sobre la taula "uns dubtes, inquietuds i propostes basats en estudis tècnics que contradiuen la versió oficial d'Adif sobre la necessitat però també sobre la seguretat i el manteniment posterior de l'obra. Per això han demanat que s'estudiïn els seus informes i que s'actui en conseqüència". En aquest sentit, es pregunten quines mesures contempla el projecte per solucionar el problema del buit de terreny sobre el túnel provocat per la sobreemplada que provoca la tuneladora en excavar. També quines mesures recull el projecte per solucionar la problemàtica que provoca l'excavació d'un túnel i el possible arrossegament de fins en l'execució per sota el nivell freàtic en la tipologia de terreny que tenim a Girona. Dos preguntes més són si s'ha estudiat l'impacte mediambiental que provocarà el futur túnel amb les seves possibles filtracions d'aigua en el nivell freàtic i quin estudi s'ha fet per determinar l'impacte sobre els edificis existents de les futures vibracions dels trens que passen per dins el túnel.



Les obres del Mas Xirgu, on hi haurà la boca del túnel van ser les primeres a començar. aniol resclosa

### NOTÍCIES RELACIONADES

\* [L'opció de canviar de projecte. Girona](#)



## La propietat amb un túnel a sota?

VOTI AQUESTA NOTÍCIA ☆☆☆☆☆



**LLUÍS BATLLE | GIRONA** molta gent ja sap que quan es vol edificar al costat d'una carretera o d'una via de tren, s'ha de retirar una certa distància i no pot aprofitar tot el terreny de la seva propietat. De la mateixa manera, els pagesos que tenen un gasoducte pel mig del camp ja saben que no poden plantar-hi arbres grossos a sobre ni llaurar a més profunditat del normal. Amb el túnel d'alta velocitat pel mig de Girona, passarà una cosa semblant.

Parlaré només de les dues línies de Girona, l'actual i la d'alta velocitat, perquè formen part de la "xarxa ferroviària d'interès general" i estan subjectes a les normes que comentaré. No és el cas de les línies de metro ni d'algunes línies autonòmiques, les quals tenen una normativa diferent.

Les limitacions a la propietat que introdueix la proximitat d'una línia ferroviària com les de Girona, són de dos categories diferents. La més forta consisteix en la prohibició de fer res que no sigui d'ús ferroviari. La més suau és la possibilitat de mantenir les construccions, sense possibilitat d'ampliar-les.

La primera categoria regeix en el que s'anomena zona de domini públic ferroviari. En el sòl urbà, aquesta zona està formada per les instal·lacions ferroviàries i tota aquella superfície de desmunt o terraplè en el qual s'ha modificat l'estat natural del terreny, més cinc metres a banda i banda. Cal fixar-se que en aquesta definició, no hi té res a veure de qui és la propietat del terreny. Tal com s'ha dit, en aquesta zona dita de domini públic, només s'hi poden posar coses ferroviàries o indispensables per a una activitat d'interès general, sigui qui sigui el propietari.

En sòl urbà, la segona categoria correspon a una franja de tres metres a continuació dels cinc de la zona de domini, anomenada zona de protecció. En aquesta zona, és possible fer-hi obres de conservació o millora de les edificacions existents.

Finalment, hi ha també una línia límit d'edificació, però com que és modificable per raons urbanístiques, no cal considerar-la per ara. Si la via és a cel obert, és molt fàcil determinar quin és el terreny en el qual ha estat modificat l'estat natural i mesurar fins on arriben els cinc metres i els altres tres metres que van a continuació. Quan hi ha un túnel, la cosa és molt més complicada, perquè la llei diu que la zona de domini públic (on està prohibida qualsevol edificació privada) s'estén fins a tots els terrenys necessaris per assegurar el bon estat del túnel, dels seus accessos i pous de seguretat i ventilació. I també diu que a una alçada sobre el túnel suficientment segura, hi podrà haver aprofitament privat.

A la collada de Toses, que té 400 metres de roca sobre el túnel, el ferrocarril no posarà mai cap impediment a la construcció de xalets. Però a Girona, amb un terreny de sorres i còdols amarat d'aigua, és molt difícil de concretar quina ha de ser la separació, vertical i horitzontal, que hi ha d'haver entre el túnel i les noves edificacions. Per tant, al propietari d'un edifici situat més o menys sobre el futur túnel, li és impossible de saber què li deixaran fer quan vulgui tirar la casa a terra i edificar-la de nou.

Quan ho vulgui fer, haurà de demanar permís a l'Adif. Però Adif està subjecte també a les normes legals i, per tant, no podrà donar un permís que vulneri les zones de domini i protecció, ni la seguretat del túnel. Ja s'ha dit que en línies a cel obert, les distàncies estan clares. Però sobre els túnels de Girona, la discrecionalitat és total. Amb la millor voluntat del món, serà molt difícil que el tècnic d'Adif i el del propietari es posin d'acord en la resistència del terreny i en els càlculs geotècnics de la separació entre el túnel i els fonaments i soterranis de les noves edificacions.

La situació seria molt diferent si existís una instrucció tècnica legal que ordenés un mètode de càlcul normalitzat i obligatori, com les que hi ha per a projectar habitatges, ponts, etc. Llavors, un cop conegudes amb els sondeigs necessaris les dades que indiquen la resistència del terreny, el càlcul de la distància de separació entre el túnel i els fonaments del nou edifici seria poc discutible. Evidentment, aquesta instrucció tècnica haurà d'indicar també com es determinen les extensions laterals de la zona de domini públic en els túnels, escales d'emergència, pous de ventilació, etc.

Com que aquesta instrucció tècnica obligaria també a l'Adif, ja no podria haver-hi cap discrecionalitat al determinar les distàncies de separació, ni cap dubte sobre la nova edificabilitat de la parcel·la. El nou edifici haurà de respectar el planejament urbanístic i, quant a soterranis i fonaments, respectar també els límits verticals i horitzontals calculats.

Sembla lògic suposar que s'hauria d'indemnitzar els propietaris de les cases a les que s'hi posarà un túnel a sota o al costat, per les pèrdues d'edificabilitat que patiran i que el projecte no considera. Això val per a tots els edificis, des de les naus industrials del carrer d'Alacant al sud fins als habitatges del carrer de l'Amical de Mauthausen al nord. Val també per als edificis que tindran les pantalles a menys de vuit metres, com els del carrer de Josep. M. Gironella, que podrien trobar-se que, a l'hora de voler fer nova la casa (per les raons que puguin voler d'aquí a uns anys), els facin recular la façana.

El càlcul de les indemnitzacions seria molt més objectiu si es disposés de la instrucció tècnica per a un càlcul homologat de les distàncies vertical i horitzontal entre el túnel i els fonaments de les cases. Per això, demano: Algun diputat es pot encarregar d'insistir davant el ministeri de Foment perquè promulgui la instrucció tècnica de càlcul de distàncies de seguretat, i faci desaparèixer la inevitable discrecionalitat que amb la millor bona fe no podran evitar els calculistes d'Adif?

Algun representant dels gironins pot aconseguir que les indemnitzacions arribin abans que la tuneladora?