



Se estima que lo utilicen entre 7 y 9 millones de viajeros al año

Catalá supervisa el avance de las obras del nuevo acceso ferroviario al Aeropuerto de Barcelona - El Prat

- La conexión, cuya construcción supone una inversión superior a 272 millones de euros, tendrá una longitud de 4,5 km y dispondrá de estaciones en las terminales T1 y T2
- Los trabajos se concentran actualmente en la zona del emboquille o boca oeste del túnel, donde ya se han ejecutado el 70% de las estructuras
- El tiempo de viaje entre la estación de Barcelona Sants y la terminal T1 será de aproximadamente 19 minutos

Madrid, 15 de octubre de 2016 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento en funciones, Rafael Catalá, ha supervisado hoy el avance de las obras de construcción del nuevo acceso ferroviario al Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Este proyecto supone una inversión de 272 millones de euros, de los que 268,4 millones corresponden a obras y 3,6 millones a los contratos de asistencia técnica y coordinación de seguridad y salud.

“Me gustaría identificar esa obra con el compromiso del Gobierno y del Ministerio de Fomento con Cataluña y con las infraestructuras ferroviarias”, ha señalado el ministro, quien ha recordado que desde 2012 se han destinado a Cataluña cerca de 11.200 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado.

Esta actuación, que reafirma el compromiso inversor de Fomento con la red ferroviaria de Cataluña, tiene especial relevancia por la significativa mejora que representará para la movilidad en el área metropolitana de Barcelona. En este sentido, la nueva conexión tendrá



parada en las dos terminales del complejo aeroportuario, quedando conectadas entre sí y con el sistema de Cercanías.

Las estimaciones indican que entre 7 y 9 millones de viajeros al año se beneficiarán del tren lanzadera, que conectará en 19 minutos la estación de Barcelona Sants con la terminal T1, un tiempo de viaje inferior respecto al actual desde esta estación hasta la terminal T2, y muy competitivo en relación a otros sistemas de transporte público y al vehículo privado.

“Más de nueve millones de personas se podrán beneficiar de esta infraestructura, que hará absolutamente competitivo el modo ferroviario con respecto a cualquier otro modo de transporte”, ha indicado Catalá.

Avance de los trabajos

Actualmente los trabajos se concentran en la zona del emboquille o boca oeste del túnel (rampa, falso túnel y pozo de emboquille), donde ya se han ejecutado el 70% de las estructuras.

En este sector, se han realizado 18.270 m² de pantallas continuas de hormigón y 57.530 m² de excavaciones entre pantallas. Se han utilizado 10.740 m³ de hormigón en losas de fondo y alzados de muros y 6.140 t de acero. Además, se han tratado 16.450 m³ de terreno mediante inyecciones de *jet grouting*.

En la zona de la futura estación intermodal, se han desviado los servicios existentes en el aparcamiento de la terminal T2 y el entorno de la actual estación de Cercanías, tales como agua, contraincendios, riego, telecomunicaciones, alumbrado, saneamiento y líneas eléctricas de baja y media tensión. El día 10 de octubre se ha iniciado la ejecución de los muros pantalla que configuran la futura estación.

En la actual estación de Cercanías de la terminal T2 se han realizado las modificaciones previstas en andenes, vía, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones. Actualmente se está trabajando en la ejecución del nuevo vestíbulo provisional que permitirá la demolición parcial de la estación, necesaria para la continuación de las obras.



Por su parte, está previsto iniciar durante el mes de noviembre los trabajos de preparación del acceso de la tuneladora a la terminal T1 con tratamientos del terreno mediante inyecciones de *jet grouting* y el pozo de extracción.

De acuerdo con las previsiones actuales, a finales de año se iniciará el montaje de la tuneladora para iniciar la perforación a mediados de 2017.

ANEXO

Descripción de la conexión

El nuevo acceso ferroviario al Aeropuerto tendrá una longitud total de 4.495 m y se iniciará en el enlace con la línea de ancho convencional Barcelona-Tarragona, discurriendo en doble vía hasta la terminal T1, con una parada intermedia en la terminal T2.

El elemento más destacado de la nueva infraestructura será un túnel de 3.385 m, de los que 2.830 m se excavarán con tuneladora y los restantes corresponderán a tramos entre pantallas.

El túnel, con un diámetro de 10,6 m y una profundidad máxima de 25,8 m, tendrá una longitud de 1.364 m en su primer tramo hasta la estación intermodal que se situará en la terminal T2, y 1.466 m desde ésta hasta la T1, tras discurrir bajo pistas. El proyecto también contempla la adecuación de los gálibos interiores a las normas europeas de interoperabilidad.

La tuneladora será del tipo EPB (Escudo de Presión de Tierras), de similares características a las utilizadas para la construcción de los túneles de Barcelona, Girona y Montcada i Reixac de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Este tipo de tuneladora, especial para perforaciones en terrenos sometidos a presiones y bajo el nivel freático, dispone, entre otros



Nota de prensa

elementos, de una cabeza giratoria equipada con instrumentos de corte, una serie de aberturas por donde se extraen las tierras excavadas para su evacuación y unos cilindros hidráulicos que, apoyados en la estructura ya construida, empujan la cabeza giratoria contra el terreno, avanzando la perforación. Según va avanzando, la misma máquina va colocando las dovelas (piezas que encajadas entre sí forman la estructura circular de hormigón del túnel). En total se colocarán 2.855 dovelas de 32 cm de espesor.

Otras actuaciones destacadas serán la ejecución de las estructuras de la estación intermodal de la terminal T2, así como la construcción de salidas de emergencia y del pozo de extracción de la tuneladora.

Para el desarrollo de las obras, se realizará un tratamiento de más de 130.000 m³ de tierras con *jet grouting* para la compactación y mejora de las propiedades del terreno, se utilizarán más de 24.000 t de acero y 49.000 m³ de hormigón, y se ejecutarán más de 50.000 m² de pantallas, que supondrán la excavación de más de 316.000 m³ de tierras.

Durante los trabajos se llevará a cabo un plan de control y auscultación mediante sistemas de instrumentación para garantizar la absoluta seguridad de las estructuras, de los terrenos y de otras infraestructuras.

Este plan es similar al que Adif ha adoptado en la construcción de nuevas obras, como los túneles de la línea de alta velocidad o las estaciones de Passeig de Gràcia y La Sagrera-Meridiana, en Barcelona.