



**Alcaldes
farts dels
col·lapses**

**Reclamen al
govern un pla
d'emergència i
l'ampliació
d'un tram de
la C-32**



INFRASTRUCTURES

La línia 9 camina cap al Prat

■ Obres Públiques trasllada la tuneladora del ramal de l'aeroport a l'estació de Mas Blau ■ Al setembre començarà la perforació per sota del nucli urbà

Quim Torrent
BARCELONA

A poc a poc, a pas de formiga, la línia 9 del metro avança en el seu tram sud. El departament d'Obres Públiques ha iniciat aquesta setmana el trasllat de la tuneladora des de l'estació de Parc Logístic a la de Mas Blau. Un cop acabin els treballs de muntatge de la màquina, que duraran uns quatre mesos, es començarà a perforar el recorregut entre aquestes dues estacions, que inclou el pas soterrat pel nucli urbà del Prat de Llobregat.

De moment, només hi ha construït un 20% del ramal de l'aeroport, que serà compartit amb la L2. Aquesta línia s'allargarà des de l'estació de Sant Antoni fins a la de Fira 2 i aprofitarà el buit que deixaran els trens que circulin pel ramal de Zona Franca per fer arribar el metro des del centre de la ciutat fins a l'aeroport.

El tram perforat del ramal, entre Amadeu Torner i Parc Logístic, té 1,3 km, mentre que el tram que es començarà a foradar a la tardor fa 8,5 quilòmetres. En el nucli del Prat hi haurà quatre estacions,

Les xifres

8,5

quilòmetres de longitud té el tram entre l'estació de Mas Blau i Parc Logístic. Tot el recorregut del túnel transcorre per sota els carrers evitant els habitatges.

1.100

són les tones de pes de la tuneladora, que fa una longitud de 35 metres i un diàmetre de 9,4 metres. L'operació de trasllat acabarà durant més de sis mesos.

després que el recorregut de la línia es modifiqués per no haver de passar per sota de cap habitatge.

La tuneladora es muntarà al pou d'atac de Mas Blau, on hi haurà la futura estació amb el mateix nom, en un calaix de 33 metres de llarg i 25 de profunditat. A diferència de les altres dues tuneladores de la L9, la que perfora al Prat de Llobregat té 9,4 metres de diàmetre i un capçal dissenyat per excavar en subsòls sor-

renes i amb molta aigua, com és el cas de la zona del delta del Llobregat. El menor diàmetre també s'explica per la necessitat de passar per una franja de terreny molt estreta entre els dos aqüífers que hi ha sota el Prat de Llobregat. Pel nucli urbà el túnel passarà a uns 12 metres de profunditat. Treballar amb tuneladora garanteix als tècnics del departament evitar les esquerdes que s'han produït en el túnel del TGV que s'ha fet a la mateixa localitat.

Un viatge complicat

Traslladar la tuneladora no és una tasca fàcil. El seu pes total supera les 1.100 tones i té una longitud de 35 metres. Per això un cop acabats els treballs a Parc Logístic es necessiten més de sis mesos per fer el desmuntatge, el trasllat i tornar-la a deixar a punt per poder perforar. La part més espectacular del trasllat és l'extracció del capçal de la màquina, que fa 9,4 metres de diàmetre. Per no entorpir el trànsit de la zona, un camió amb un remolc especialment dissenyat per a l'ocasió va traslladar el capçal, que pesa 122 tones. ■



Les 122 tones del capçal fan necessària una grua especial per desmuntar-lo ■ AVUI

Trasllat de la tuneladora del Prat

