



MOVILIDAD Y **TRANSPORTE**

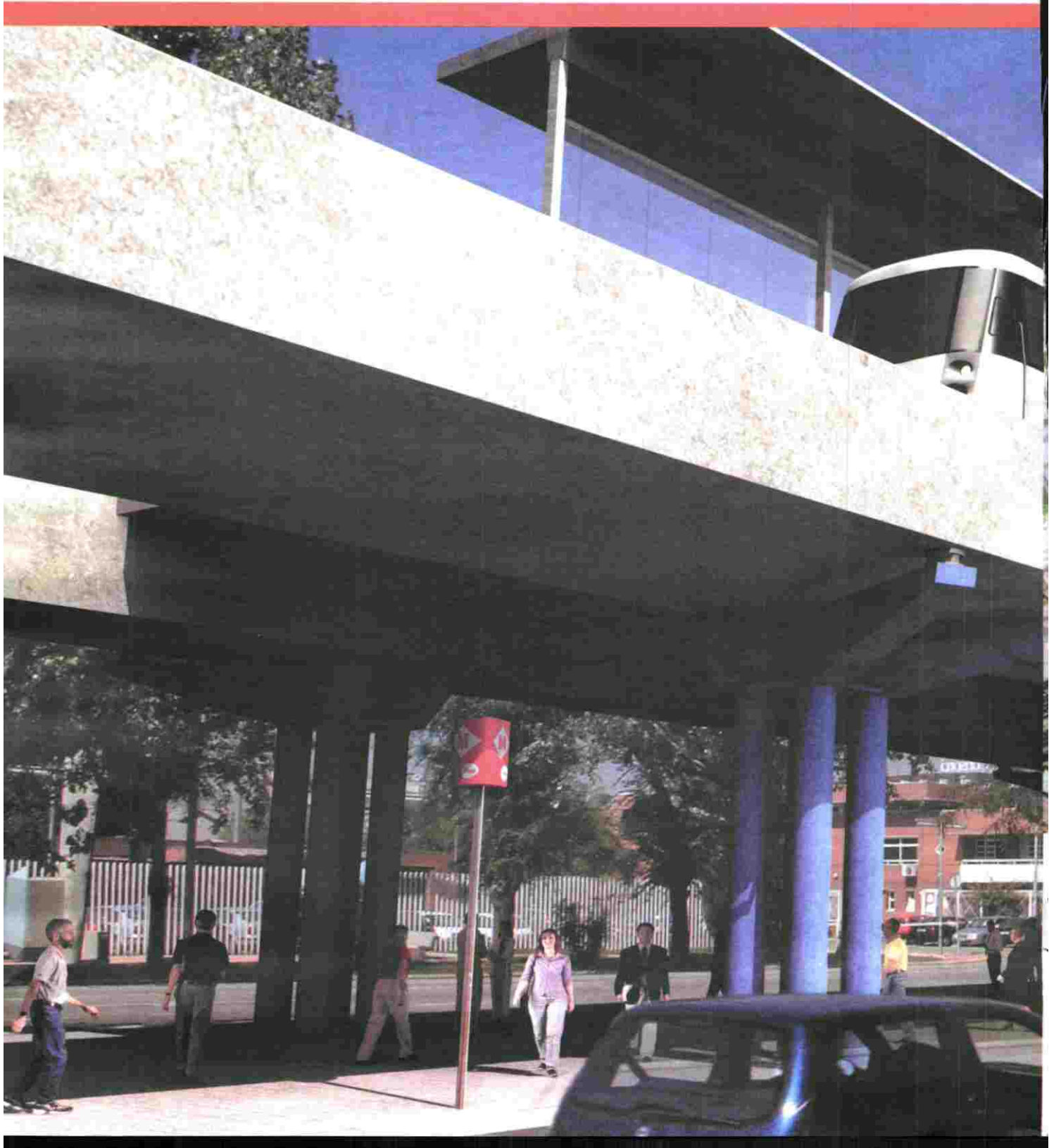




Imagen virtual de un convoy estacionado en lo que será la parada de la Zona Franca de la nueva L9, la línea de metro más larga de Europa

Textos: Gabriel Pernau





MOVILIDAD Y TRANSPORTE

L9 • La línea de metro más larga de Europa

La línea 9 tendrá más de 46 kilómetros y enlazará Santa Coloma de Gramenet y Badalona con la Zona Franca y el a



FUENTE: Concelo Earth

La madre de todas las líneas

La L9 conectará con toda la red de metro actual, y destaca por ser la más larga de las que existen en Europa. El primer tramo, entre Sagrera y Santa Coloma de Gramenet, entrará en servicio el 2010

Es, con diferencia, la obra más ambiciosa de todas cuantas se realizan en la actualidad en el transporte público barcelonés. Su construcción requiere invertir más de 6.000 millones de euros (996.000 millones de pesetas)

tas) y supone la construcción de 43 km. de metro y más de 47 estaciones.

La L9 será la línea de metro más larga de Europa. Desde el lado Besòs dispondrá de dos ramales, procedentes de Badalona y Santa Coloma de Gramenet, que convergerán a la altura del

Bon Pastor. La nueva línea atravesará toda la ciudad por su parte alta y a la altura de Sarrià se bifurcará de nuevo: un ramal irá hacia Zona Franca y el segundo seguirá hasta el aeropuerto.

La macrolínea se convertirá en ferrocarril en el equivalente a la ronda

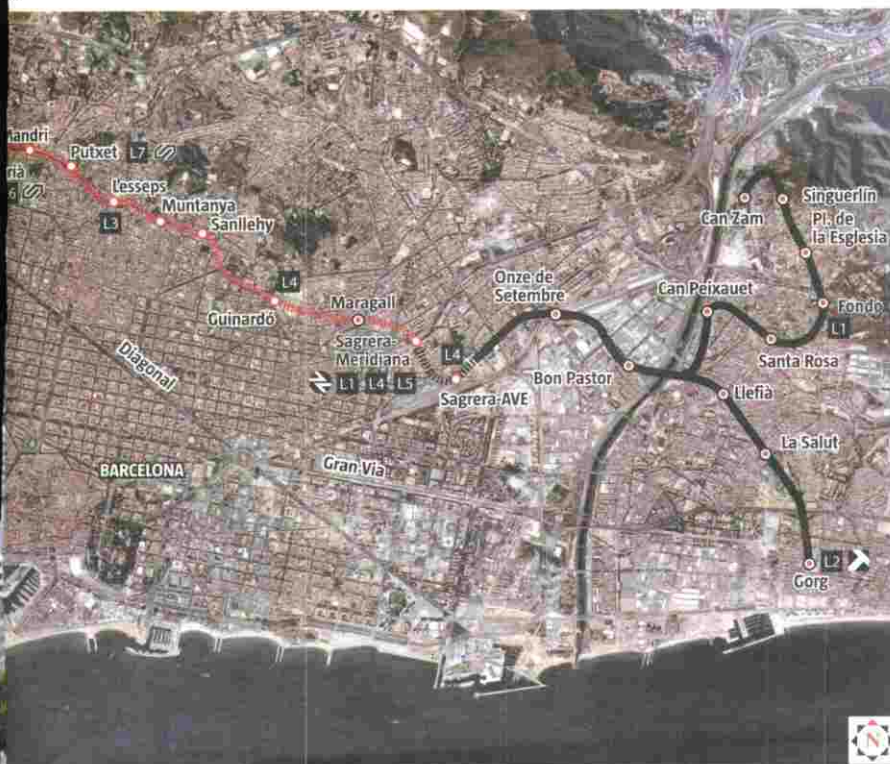
de Dalt para los automóviles. Tendrá conexión con todas las que conforman hoy la red, además de con dos líneas de Ferrocarrils de la Generalitat y con la red de Renfe a través de las estaciones de Sants y Sagrera. La L9 será la línea de metro recurrente en los desplazamientos de miles de vecinos residentes en barrios que en la actualidad disponen de pocas alternativas de transporte público.

El alcalde Hereu ha manifestado que, por su magnitud, la nueva línea periférica será "una de las infraestructuras que afecte más positivamente a



Se adaptará el túnel entre las estaciones de Fira 2 y Parc Logístic para que puedan circular convoyes de la L9 y L2

puerto



RAFA CALAC



Visita a las obras de la línea 9 del metro

ROSER VILALLONGA

la movilidad de toda el área metropolitana", mientras que el conseller Joaquim Nadal ha señalado que servirá para reestructurar la red de transporte público de la zona.

Su construcción está resultando compleja, más incluso de lo que se preveía en su inicio. La L9 fue el último gran proyecto que aprobó el gobierno de Jordi Pujol, en mayo del 2001. Por aquel entonces se preveía la finalización del tramo del Besòs para el 2004, con motivo del Fórum. Hoy, las previsiones oficiales señalan como fecha más posible para la finalización del tramo comprendido entre Santa Coloma y Sagrera Meridiana para marzo del 2012.

Los cambios de calendario se han sucedido. Uno ha sido provocados por imprevistos, como la localización, en Sant Andreu, de los cimientos de

un edificio a mayor profundidad de lo que reflejaban los mapas. Hubo, pues, que rectificar el recorrido, lo que obligó a detener la tuneladora durante más de un año. Otros retrasos han sido motivados por la aparición de grietas en edificios de El Prat o por la ne-

Han llegado a funcionar cinco máquinas tuneladoras de forma simultánea

cesidad de mejorar la estabilidad de algunos bloques.

Pero si un hecho ha ralentizado el avance de las obras bajo la ciudad, éste ha sido el enorme socavón que apareció en el Carmel, en febrero del 2005, cuando se trabajaba en la pro-

longación de la L5. Ese accidente marcó un antes y un después en la obra pública catalana. A partir de ese momento, se extremaron las medidas de seguridad y los estándares de calidad de los trabajos. Los plazos dejaron de ser prioritarios. La actividad de las empresas constructoras que perforaban en el subsuelo barcelonés comenzó a examinarse con lupa.

También ha habido pequeños cambios en el itinerario diseñado en un inicio. Finalmente la L9 tendrá parada en el centro de El Prat de Llobregat -la estación se llamará Plaza de Catalunya-, y también tendrá otra en la estación intermodal.

La cola aeroportuaria es la que más modificaciones ha tenido. Uno de los más destacados ha sido la adaptación del túnel entre las estaciones de Fira 2 y Parc Logístic para que puedan circu-

lar, de forma alterna, convoyes de las líneas L9 y L2.

A diferencia de la infraestructura, el material rodante de la L9 que debería circular por sus vías se ha comenzado ya a entregar. Se trata de las primeras unidades de los trenes Alstom

Los trenes Alstom preparados para circular sin conductor ya se han entregado

de la serie 9.000, preparadas para circular sin conductor, y que ya prestan servicio en otras líneas de la ciudad.

En la construcción de la L9 han llegado a funcionar cinco máquinas tuneladoras de forma simultánea, perforando en tramos distintos.