

Un nuevo túnel ya une las líneas L3, L4 y L11 de metro

El tramo entrará en servicio en otoño de 2008. Se crean dos estaciones, Roquetes y Trinitat Nova, que servirá de intercambiador, con 14.000 viajeros diarios

FEDE CEDÓ
20 MINUTOS

La prolongación de la L3 de metro es casi un hecho. Ayer, se realizó la apertura de los dos extremos del túnel, que ya une las estaciones de Canyelles y Trinitat Nova (con dos de nueva construcción).

Con un presupuesto de 143 millones, el gran intercambiador de Trinitat Nova, que permitirá acoger a 14.000 pasajeros diarios a mediados de 2008 (4 millones al año), será el punto de unión entre la L3, la L4 y la L11.

La obra se inició en 2003 y

«Damos paso a un potente intercambiador que garantiza la cohesión social y urbana»

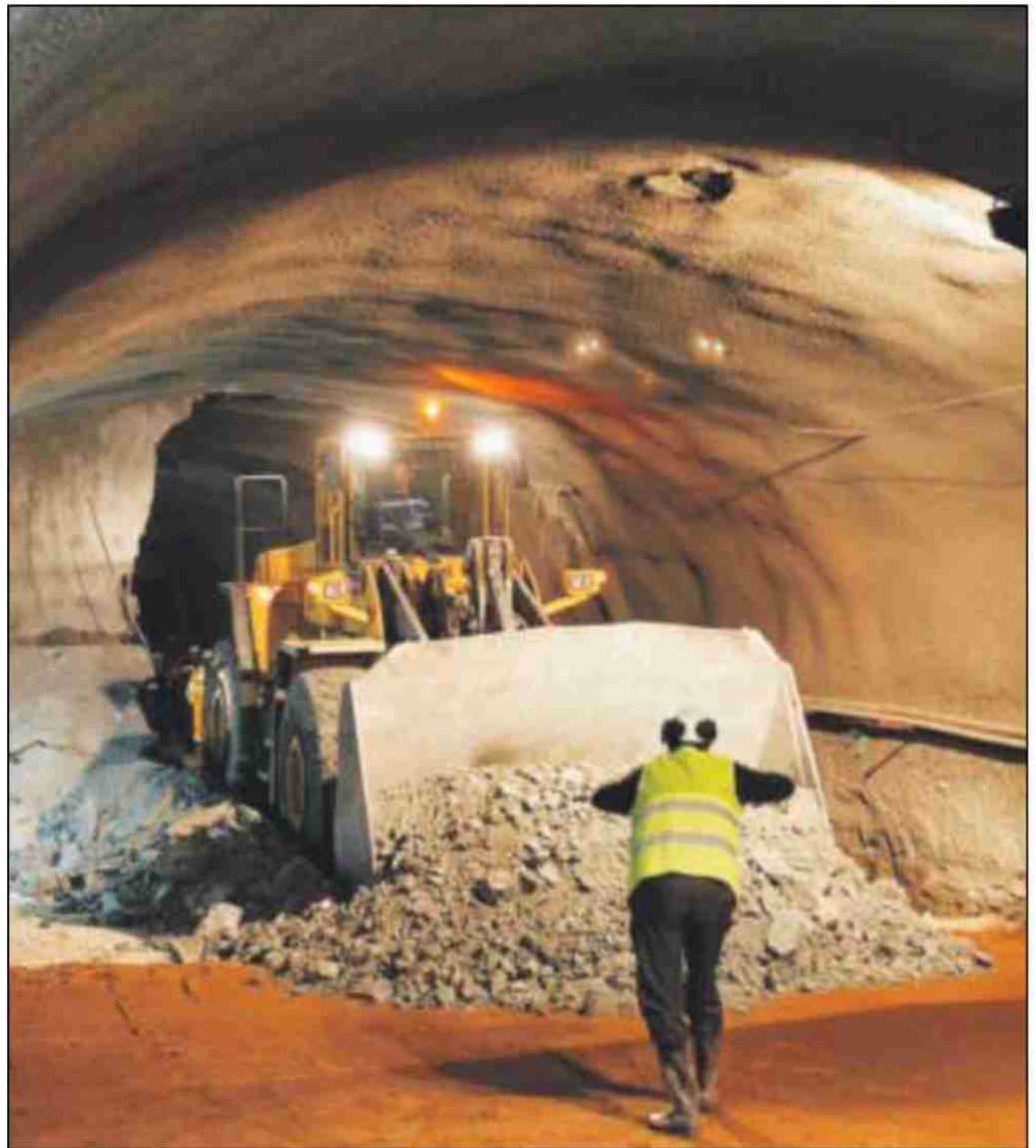
JOSÉ MONTILLA
Dirigente de la Generalitat

tiene una longitud de 1.800 m y una profundidad máxima de 74 m. La perforación del túnel, de 8,60 m de diámetro, se ha hecho con el sistema de explosivos.

Una vez realizada la apertura se procederá a instalar la vía, la catenaria, y el sistema de ventilación y drenaje. El alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, quiso disipar el fantasma del socavón del Carmel destacando «la normalidad» con que se han hecho estas obras, lo que «da confianza en el desarrollo de este tipo de infraestructuras».

NIUEVAS ESTACIONES

Trinitat Nova → En el cruce con la L4 y la L11 del mismo



Una excavadora rompe la última pared que separaba los dos extremos del túnel, ayer. ANDREU ADROVER

nombre, en el gran intercambiador. Con dos vestíbulos con salida a la calle Aiguablava, conexión con la L4 y acceso compartido por calle Pedrosa y Parc de Trinitat Nova.

Roquetes → Tendrá dos vestíbulos independientes con salida a las calles Jaume Pinent y de las Torres, y el segundo en Vidal y Guasch y plaza Roquetes. La conexión entre andenes se hará con ascensores de gran capacidad.

Error humano en el accidente de FGC

Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) ha finalizado la investigación sobre el accidente en la estación de Provença, cuando un tren salió de la estación con las puertas abiertas atrapando a una usuaria y a una interventora que intentó ayudarla. El informe indica que el motivo del accidente fue un error humano por parte del maquinista del convoy, que no tenía activado el sistema de seguridad, que impide la marcha del tren con las puertas abiertas. FGC ha iniciado un recordatorio general a todos los conductores sobre la gravedad de las consecuencias de anular cualquier seguridad del tren. El maquinista ha sido expedientado y la interventora, felicitada por su acción de auxilio.