

L9 de Metro de Barcelona: rediseño con criterios más austeros

La Línea 9 del Metro de Barcelona, la que será la línea automática más larga y profunda de Europa, con 47,8 kilómetros de longitud y 52 estaciones, no corre peligro de ser un proyecto inacabado aunque sí afectado por la crisis económica y, sobre todo, por el incremento del presupuesto del proyecto, que ha pasado de los 2.600 millones de euros del año 2000, a los 16.000 millones presupuestados actualmente. El director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, Ricard Font, así lo asegura en declaraciones a Vía Libre, aunque matiza que el proyecto sí sufrirá algunas modificaciones que afectarán sobre todo a la arquitectura de estaciones y sus instalaciones, cuya configuración será más austera, lo que redundará en una reducción de costes.

Hoy, de los cuatro tramos en los que se haya dividida la Línea 9, se encuentra en servicio el tramo 4, entre La Sagrera y Can Zam, con una longitud de 11 kilómetros y nueve estaciones. En septiembre entró en servicio la estación de Santa Rosa, en Santa Coloma de Gramenet, que supuso una inversión de 31,7 millones de euros. El tramo 4 se sitúa en el extremo norte de la línea y coincide en su

trazado con tres estaciones de la Línea 10 (La Sagrera-Gorg).

Las previsiones para poner en servicio el resto de la línea solo llegan hasta el año 2014, fecha en la que entrará en funcionamiento el tramo 1, de 16,8 kilómetros entre Aeropuerto T-1 y Collblanc, junto al tramo 2, Camp Nou-Polígono Pratenc, en la Zona Franca de Barcelona, donde estarán situadas las cocheras. Ricart Font afirma que no existe previsión sobre la puesta en servicio del tramo 3,

entre Zona Universitaria y Maragall, en el tronco central de la línea, con doce estaciones y 9,3 kilómetros de longitud.

■ Reducción de presupuestos

La construcción de la L9 se inició en 2003 y ocho años después sólo están operativas doce estaciones de las 52 pro-

Andén en Cam Zam, con puertas de andén automáticas.





La L9 recorre cinco municipios del área metropolitana de Barcelona: Santa Coloma de Gramanet, Badalona, Barcelona, Hospitalet de Llobregat y El Prat de Llobregat.

yectadas, Ahora, la Generalitat catalana, con unos presupuestos reducidos en

infraestructuras, no puede asumir ni plazos ni el coste final de la obra que, con intereses incluidos será de

16.000 millones de euros, muy por encima del presupuesto inicial de 2.600 millones del año 2.000 e

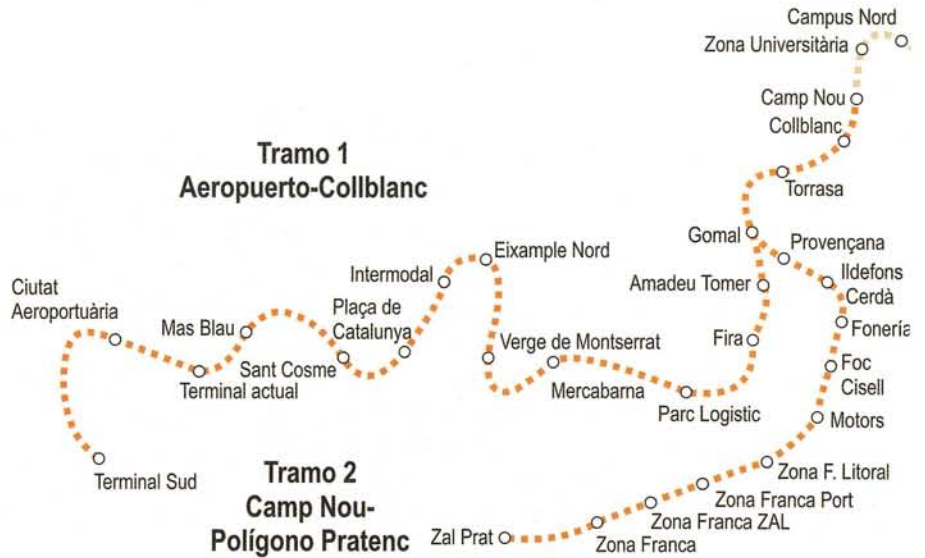


■ El tramo 3 se reurbaniza, a la espera de reanudar las obras

La Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona acordaron el pasado mes de diciembre recuperar el máximo número de espacios afectados por las obras de construcción del tramo 3 de la L9 entre las estaciones de Campus Norte y Maragall.

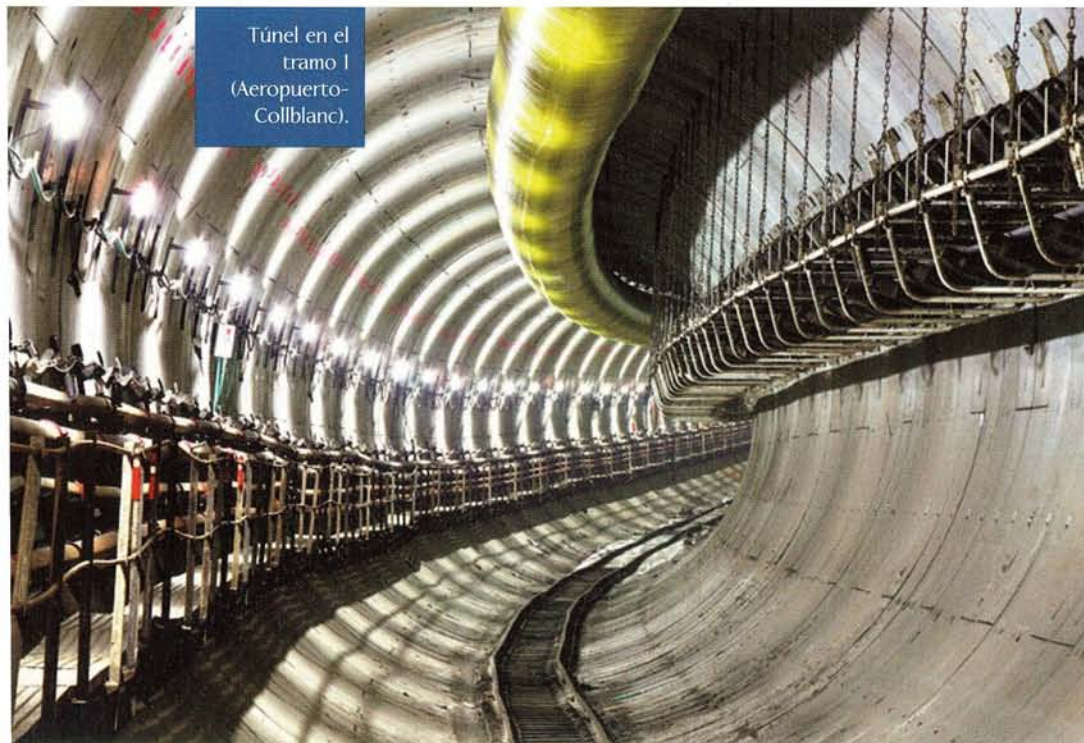
Con esta medida, ambas administraciones se ponen de acuerdo en minimizar en lo posible las molestias a los vecinos y comerciantes próximos a las estaciones en construcción de este tramo hasta que se reanuden las obras. Como ya se ha indicado no hay previsión de fecha de apertura para este tramo, que constituye el tronco central de la línea y que tiene una longitud de casi diez kilómetros. A partir de ahora se procederá a la urbanización y restitución de diferentes áreas hasta ahora ocupadas por las obras para mejorar la movilidad en estos sectores.

Concretamente, se llevarán a cabo actuaciones de urbanización, liberación y recuperación de viales en Sarrià, Mandri, El Putxet, Lesseps, Sanllehy y Maragall.



incluso de la rectificación que se hizo en 2007, presupuestándose en 6.000 millones. "El problema ha sido el incremento tan importante del presupuesto de ejecución que ha triplicado prácticamente el coste de la infraestructura. Esto se ha debido a la fórmula escogida para la ejecución del proyecto, basada en la concesión de estaciones para de esta manera financiar la ejecución, lo que ha llevado a liquidar unos cánones a las concesionarias que los actuales presupuestos no pueden soportar", asegura Font.

En este contexto, el director general de Transportes de la Generalitat afirma que se ha previsto un replanteamiento de las obras. Así, dos de las tres tuneladoras están paradas y sólo la que trabaja en la Zona Franca sigue operativa mientras que las otras dos –del tramo 3– esperan reanudar los trabajos una vez que consigan la financiación necesaria. Están situadas a la altura de la



Túnel en el tramo 1 (Aeropuerto-Collblanc).





- Tramo en servicio (*tramo 4*)
- ⋯ Tramo en obras con previsión de apertura en 2014 (*tramos 1 y 2*)
- ⋯ Tramo en obras sin previsión de apertura (*tramo 3*)

LUIS E. MESA

calle Manuel Girona en el barrio de Sarrià y en plaza Lesseps.

Por otro lado el Departamento catalán también piensa que las medidas de ahorro en los costes pasan por la reprogramación de las obras de arquitectura e instalaciones de las estaciones, sobre todo aquellas situadas en zonas con baja actividad urbanística, industrial o demográfica o las que

estén a menos de 500 metros de distancia entre ellas. De hecho hay varias estaciones en la línea separadas tan solo por 250 metros y, además, ubicadas en lugares con poca demanda o con posibilidad de acceso a transporte público. Es el caso de las estaciones, no iniciadas, de Muntanya, Manel Girona y Motors. Esta última, situada en el antiguo barrio de la Marina del Prat Vermell, en la Zona Franca, no tiene visos de prosperar ya que la zona se encuentra en una

situación económica bastante precaria, con los desarrollos inmobiliarios prácticamente parados y por lo tanto no cumplen las expectativas del número de usuarios necesarios para hacer sostenible el servicio

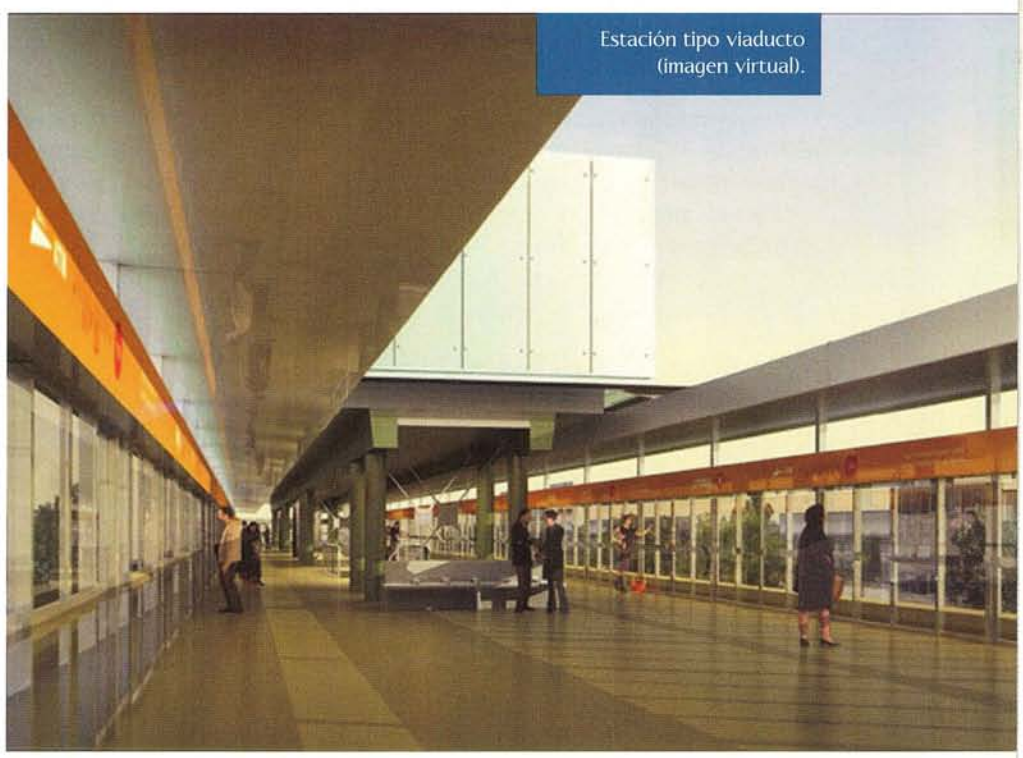
Los recortes también afectarán al diseño y a los acabados de las estaciones en construcción. Si las que se inauguraron hace un tiempo en Santa Coloma y Badalona destacan por su carácter futurista —disponen de seis ascensores de acceso a las vías— parece que las próximas en entrar en servicio serán mucho más modestas.

En cualquier caso, actualmente la voluntad de la Generalitat de Cataluña es, como ya se ha dicho, poner en servicio en 2014 los tramos 1 y 2 y después ver la disponibilidad económica y presupuestaria para continuar y finalizar la construcción del tramo 3. Para ello, los presupuestos destinados a infraestructuras serán la clave de la conclusión y tal vez de la continuidad de la línea. ■

AMALIA JULIÁN



Obras en la estación de Maragall. Se reurbanizará la zona hasta que vuelvan a reanudarse.



Estación tipo viaducto (imagen virtual).