

**E**sta nueva línea conectará a la zona norte de Barcelona, es decir las ciudades de Badalona y Santa Coloma de Gramanet con la Zona Franca y Hospitalet, al sur, con un trazado semejante a la Ronda del Mig. La línea 9 incrementará la conectabilidad con el resto de la red de Metro y de los FGC gracias a que tendrá dos enlaces con cada una de las demás líneas a excepción de la Línea 2.

Aunque tanto los trazados, como las cifras inversoras no son todavía definitivas, se han realizado ya los primeros estudios. Según estos, para las obras de construcción de la línea se ha previsto una inversión de 105.600 millones de pesetas. La longitud de la línea será de 19'2 kilómetros, donde se ubicarán entre 25 y 27 estaciones, dependiendo del trazado definitivo, que actualmente está en estudio.

La L9 cubrirá una demanda de 245.600 viajeros al día. Las características socioeconómicas de la línea son heterogéneas ya que en los extremos serán de renta media-baja y de media en la parte central. Se ha previsto que para cubrir el servicio será necesario un parque móvil de 24 unidades.

Debido a la dificultad y a la magnitud de la obra, se dividirá en tres tramos: Zona Franca - María Cristina, María Cristina - Sagrera Meridiana y Sagrera Meridiana - Gorg/Singuerlin.

El tramo Zona Franca - María Cristina, que se considera de densidad alta, dará respuesta a una de las peticiones vecinales más solicitadas de Barcelona, como es llevar el metro hasta la Zona Franca y ofrecer una solución de transporte a los vecinos y trabajadores de esta área. El trayecto entre la Zona Franca y Badal no está todavía definido pero se contempla la posibilidad de situar dos paradas en Zona Franca (una para dar servicio a la ampliación de la Fira de

## CON 20 KILOMETROS, CONECTARÁ EL NORTE CON EL SUR DE

# La línea L-9, un proyecto de ampliación para el metro de Barcelona

A las puertas del nuevo milenio la red de Metro de Barcelona, con sus 80,5 kilómetros, se presenta insuficiente ya que muchas zonas de la ciudad, algunas de las cuales están densamente pobladas, y barrios de las ciudades del área metropolitana, siguen sin disponer de este servicio. Con el objeto de paliar estas deficiencias se ha iniciado el periodo de licitación para el concurso de estudios para la construcción de la que será la línea 9 del metro.

Se invertirán alrededor de 100.000 millones de pesetas.

Barcelona), dos en el Barrio de Santa Eulalia de Hospitalet (una de ellas para dar servicio a los futuros juzgados y otra una estación intermodal).

Uno de los puntos más importantes en estudio es la posible construcción de una estación intermodal entre los barrios de Santa Eulalia y la Torrassa de la ciudad de Hospitalet. Esta estación estará concebida a modo de inter-

cambiador modal Renfe-Metro permitiendo el enlace entre las líneas C-1<sub>1</sub> (Hospitalet - Maçanet) C-2 (Sant Vicenç de Calders - Maçanet) y C-4 (Sant Vicenç de Calders - Manresa) de Cercanías de Renfe, con las líneas de Metro L-1 (Feixa Llargueta - Fondo), y L9 (Zona Franca - Gorg/Singuerlin). Además de la intermodalidad esta estación podría ser una solución para la descongestión parcial de los transbordos que tienen lugar

en la estación de Renfe de Barcelona Sants.

La estación de Maria Cristina dará servicio al complejo deportivo del FC. Barcelona y toda su área de influencia. Finalmente se contempla, conjuntamente con otras alternativas, la conexión de la Zona Franca con el Aeropuerto del Prat, con una ampliación futura de la línea, hacia el sur.

El tramo Maria Cristina - Sagrera Meridiana está considera-

## Un único billete para el próximo año

La red de metro de Barcelona se caracteriza por ser radial, es decir una diferente puntos de la ciudad o de las ciudades adyacentes con el centro de la capital catalana. Esta distribución hace que muchas partes de la ciudad y muchos barrios de estas ciudades de su área metropolitana no dispongan de metro. Barcelona no tiene una línea de circunvalación que conecte con todas las líneas y que dé servicio a estos puntos que quedan alejados.

Con la puesta en marcha de la Autoridad del Transporte Metropolitano, ATM, parece ser que Barcelona y su área metropolitana van a ver un impulso inversor encaminado a

paliar las carencias en transporte público. En primer lugar la ATM ha empezado con la integración tarifaria iniciada durante el pasado año con Metro y las líneas urbanas del FGC. Con esta medida ya se registró, aunque levemente, un incremento del uso del transporte público y en enero del 2000 se espera integrar en un mismo billete el Metro, los FGC y Cercanías de Renfe, en sus trayectos urbanos. Pero el verdadero canalizador de la movilidad urbana es el Metro y el nuevo PDI (Plan Director de Inversiones 2000 - 2010), parece dirigir su mirada hacia él, ya que se ha previsto la ampliación de todas sus líneas y la construcción de una nueva, la L-9. □

## El medio imprescindible

LA CIUDAD

# Ampliación



LUNA

Coloma y de Badalona. De esta manera el trazado será único hasta la estación de Can Peixauet y de allí partirá un tramo de 17 kilómetros hasta la estación de Singuerlin en Santa Coloma que contará con un presupuesto de unos 9.000 millones de pesetas. Así mismo partirá otro tramo de Can Peixauet hasta Gorg en Badalona que tendrá una extensión aproximada de 19 kilómetros y contará con un presupuesto aproximado de 10.500 millones de pesetas.

En última instancia el esfuerzo inversor por parte de las instituciones públicas para la ampliación de la red de metro, en este caso de Barcelona, contribuirá directamente a la sostenibilidad medioambiental y al reequilibrio social, ya que pone al alcance de un mayor número de ciudadanos un modo de transporte que facilitará su movilidad.

El Metro de Barcelona es el eje central a través del cual se vertebra todo el transporte suburbano de la ciudad. A él hay que añadir a modo de comple-

do como una zona de densidad elevada. Esta relación tiene prevista disponer de 11 estaciones. A lo largo de este trayecto se podrá conectar con la Línea 3 del metro y las líneas urbanas de FGC, U7, U6, además de la estación de Sarrià de FGC donde se puede enlazar con las líneas SS (Sant Cugat) SSS (Universidad Autónoma), S1 (Terrassa) y S2 (Sabadell).

El tramo Sagrera Meridiana - Gorg/Singuerlin, que se considera de densidad media, presenta dos puntos importantes a estudiar: En primer lugar la definición de la posible integración de la línea con la estación de Sagrera TAV (Tren de Alta Velocidad) y en segundo lugar el tramo que debería conectar la estación de Trinitat Nova (de próxima inauguración) de la L4, y que será la futura estación terminal de las líneas L4 y L3 con la estación de Can Peixauet o de Dalt de Banús, aún por decidir, de la Línea 9.

El objetivo de esta conexión se centra en aumentar la accesibilidad, y la presencia del metro en barrios de Santa

mento las líneas de FGC (Ferrocarriles de la Generalitat) que discurren por el entramado urbano de Barcelona y las líneas de cercanías de Renfe a su paso por la ciudad condal, que aunque absorben un pequeño sector de la demanda, dispone de ocho estaciones.

Enric Ruiz □

Las grandes urbes de principios del siglo XXI, y Barcelona pretende estar entre ellas, estarán sometidas a un crecimiento en todos los órdenes. Poder canalizar el flujo de personas con una demanda de movimiento en continuo aumento se ha convertido no sólo en un reto, sino también en un compromiso con la sostenibilidad.

Sin lugar a dudas el metro es el medio de transporte colectivo ideal para desplazarse por una ciudad. En el subsuelo, el metro actual alcanza velocidades de entre 30 a 35 km/h, mientras que los transportes de superficie llegan a velocidades medias de 12 a 15 km/h sin olvidar que en momentos de congestión del tráfico, esta velocidad no es superior a la de la tracción animal. La velocidad es uno de los puntos fuertes del ferrocarril suburbano pero hay que recordar que las medias de 30 km/h pueden ser superadas ampliamente, mientras que será muy difícil incrementarla en la superficie. En este punto merece la pena hacer mención de la Línea 14 del metro de París "Meteor", que circula a velocidades de hasta 80 km/h y realiza un recorrido de 11 kilómetros en escasos siete minutos.

Otro punto fuerte del Metro frente al transporte por carretera es su capacidad, ya que puede transportar entre 20.000 y 40.000 viajeros a la hora mientras que la capacidad de los autobuses es de 2.000 a 4.000. Por el contrario el coste de la infraestructura del metro es el más elevado ya que se mueve entre 5.000 y 8.000 millones de pesetas por kilómetro, mientras que el coste en infraestructuras de una nueva línea de autobús es cero. Por otro lado hay que tener en cuenta que el transporte público de superficie y el subterráneo no deben ser considerados como competidores, sino todo lo contrario, complementarios.

Modernidad, crecimiento sostenido, son palabras que se



LUNA

Cerca de 250.000 viajeros diarios tendrá la L-9.

deben relacionar con transporte público colectivo por ferrocarril, o lo que es lo mismo para una ciudad, con el metro. Ante este panorama si Barcelona no quiere perder el tren del nuevo milenio necesita una fuerte inversión en infraestructuras, y en ofertas comerciales que faciliten la intermodalidad entre los modos de transporte.

Madrid ya ha empezado. Durante 1998 la capital del Estado añadió unos 29 km a su red de metro, (8 nuevos tramos) con unas inversiones de 107.956 millones de pesetas. En la actualidad dispone de 150 km de red y ha aprobado la ampliación en otros 32 km y una inversión a corto plazo de 170.000 millones de pesetas. Barcelona por el contrario tiene prevista la próxima inauguración de una nueva estación en la L-4. La anterior ampliación tuvo lugar en 1996, cuando se alargó el trayecto de la L2 con cinco estaciones más. □