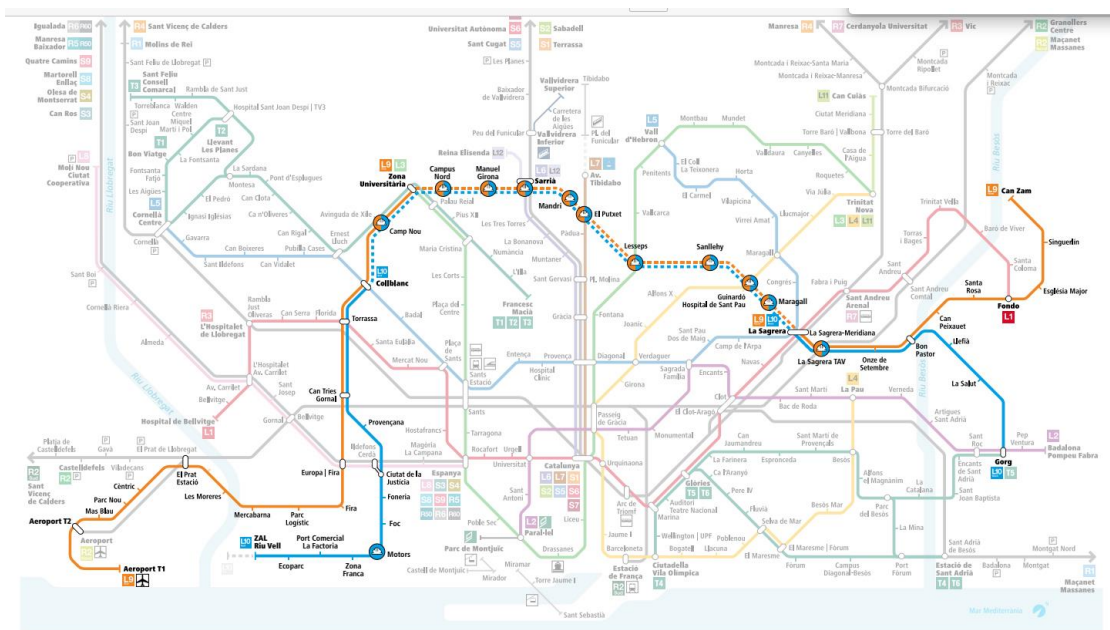


President Aragonès: “Les obres de la L9 i la L10 del metro avancen a bon ritme perquè puguin entrar en funcionament el 2027”

- El cap de l'Executiu destaca que aquest projecte, que és l'obra civil més gran a Catalunya en 20 anys, és una mostra de “l'aposta inequívoca del Govern pel transport públic i per un model de mobilitat molt més sostenible”
- La tuneladora que va reprendre fa un any la perforació del tram central ha arribat fins a les immediacions de la futura estació de Sarrià
- La finalització de l'L9/L10 comporta una inversió de 925 MEUR i permetrà que aquesta línia multipliqui per cinc les persones usuàries, amb 113 milions de demanda anual



El president del Govern, Pere Aragonès i Garcia, ha visitat avui, acompanyat de la consellera de Territori, Ester Capella i Farré, les obres per a la construcció de l'estació de Sarrià de l'L9/L10 del metro, a Barcelona, i ha constatat l'evolució dels treballs per a completar aquesta línia de metro, una de les obres civils més importants a Catalunya dels últims 20 anys.

“Fa un any que es van reprendre els treballs del tram central de l’L-9 i L-10 i hem comprovat que les obres avancen i avancen a bon ritme, amb la tuneladora a punt d’arribar a aquesta estació, complint els terminis previstos per tal que pugui entrar en funcionament el 2027”, ha destacat el president després de la visita.

Aragonès ha subratllat que es tracta d’una **“infraestructura clau per la millora de la mobilitat a Barcelona i al conjunt de l’àrea metropolitana”** i que demostra **“l’aposta inequívoca del Govern pel transport públic i per un model de mobilitat molt més sostenible”**. **“Fem arribar el transport públic a barris que moltes vegades s’han sentit invisibles, s’han sentit formant part d’una perifèria. El que hem de fer és posar-los al centre i la millor manera de relligar-ho és la capacitat de transport, de mobilitat i de connectivitat”**, ha apuntat.

Quan les obres entrin en funcionament en la seva totalitat, les línies 9 i 10, que en aquests moments tenen 23 milions de passatgers, passaran a 113 milions. **“I això és l’equivalent a evitar el desplaçament de 8.000 vehicles diaris a Barcelona, estalviant a l’atmosfera 5.100 tones de CO2 cada any”**, ha ressaltat el cap de l’Executiu.

En la línia de fomentar aquesta transformació verda del país, el president ha manifestat que el Govern es fixa **“objectius ambiciosos”** com és **“reduir un 25% en els pròxims 10 anys la circulació de vehicles privats a l’àrea metropolitana de Barcelona”**. Per aquest motiu, Aragonès ha explicat que el Govern treballa des de l’inici de la legislatura amb dues línies d’acció. D’una banda, **“fomentant del transport públic, amb millores en l’àmbit tarifari”**, com la T-12, la T-16, la T-Jove i l’ampliació de les zones integrades. I, d’altra banda, **“millorant l’oferta”**, amb l’augment de freqüències de les línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a la línia del Vallès i les obres per la interconnexió entre la línia del Vallès de Ferrocarrils i la línia del Baix Llobregat-Anoia.

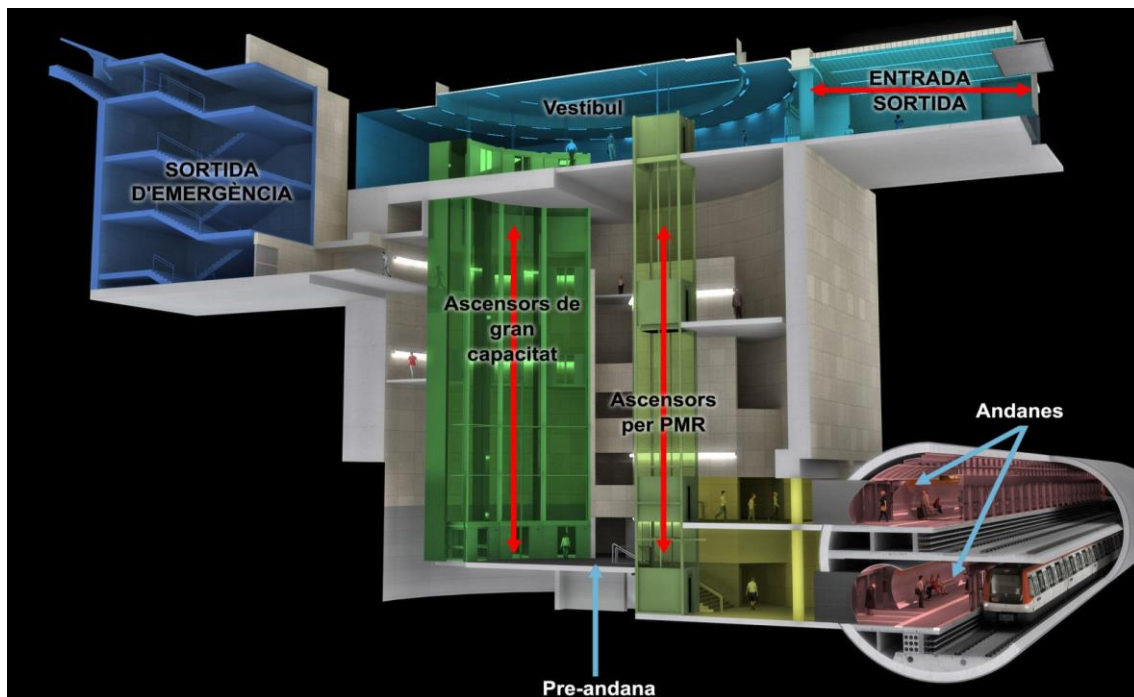
El president ha contrastat l’impuls d’aquestes infraestructures amb el servei de rodalies, que **“no funciona com hauria de funcionar i acumula retards i massa incidències”**. I per revertir-ho, i aconseguir un servei **“eficient i puntual”**, ha insistit que **“és imprescindible que es porti a terme el traspàs de Rodalies”**. **“Tots sabem que quan la mobilitat i els serveis de transport públic es gestionen més a prop de la ciutadania i més a prop d’allà on es presta el servei, funciona molt millor”**, ha reblat.

Les estacions de Sarrià i Mandri

L’estació de Sarrià és, juntament amb la de Mandri, una de les dues actualment en execució en el marc de la finalització de l’L9/L10, que inclourà 12 estacions –11 al tram central i 1, a l’L10 sud. L’obra civil d’aquestes dues estacions s’està desenvolupant en paral·lel a la perforació del tram pendent de la línia, el central, mitjançant tuneladora. La màquina va reprendre les tasques d’excavació fa un any i ja ha arribat a les immediacions de l’estació de Sarrià.

Les estacions de Sarrià i Mandri, igual que totes les del tram central, són de tipus pou, fàcilment adaptables a zones densament urbanitzades i amb nombroses infraestructures al subsòl. Són característiques d’aquesta línia de metro, d’aquí que també se les anomeni estacions tipus L9. En aquestes estacions, el túnel de la línia pot travessar el pou (cas de Mandri), passar-hi tangencialment o situar-se exempt, unit a l’estació mitjançant una galeria (Sarrià).

De les 50 estacions de l'L9/L10, 29 són tipus pou; 16 són convencionals (entre pantalles), sobretot concentrades a l'L9 sud, i 5 són en viaducte, a l'L10 sud.

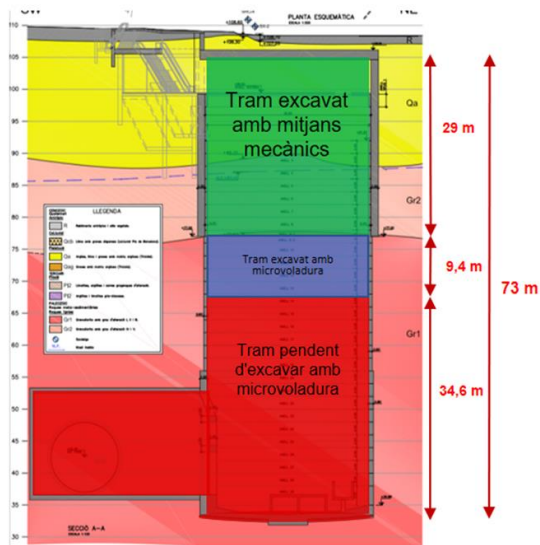


Esquema d'una estació tipus pou

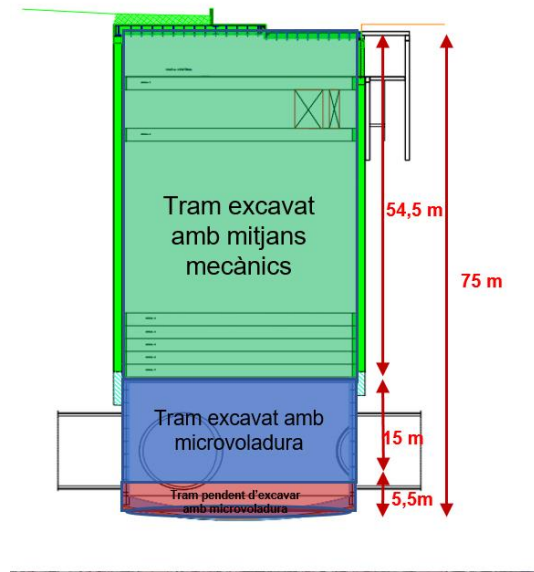
Els treballs en execució a les estacions de Sarrià i Mandri corresponen a l'obra civil, que inclou la construcció dels pous i dels recintes d'accés exteriors i sortides d'emergència. El seu disseny interior, arquitectura i instal·lacions quedaran definides en els projectes que s'impulsaran en paral·lel a l'obra.

- **Estació de Sarrià:** Ubicada a la Via Augusta, en l'encreuament amb el carrer de Pau Alcover, permetrà l'intercanvi amb l'estació de Sarrià d'FGC. Els treballs del pou es van reprendre a principis de l'any passat; fins al moment, dels 73 metres de profunditat que tindrà, se n'han excavat 38,5 metres, més de la meitat.
- **Estació de Mandri:** Ubicada a l'encreuament del passeig de la Bonanova amb el carrer de Mandri, els treballs en aquesta estació estan en marxa des de principis de 2021. Fins al moment i després de diversos treballs preparatoris, s'ha excavat pràcticament tot el pou; en concret, el 93% dels 75 metres que tindrà.

L'excavació dels pous es du a terme amb mitjans mecànics i amb microvoladures, en funció del tipus de terreny.



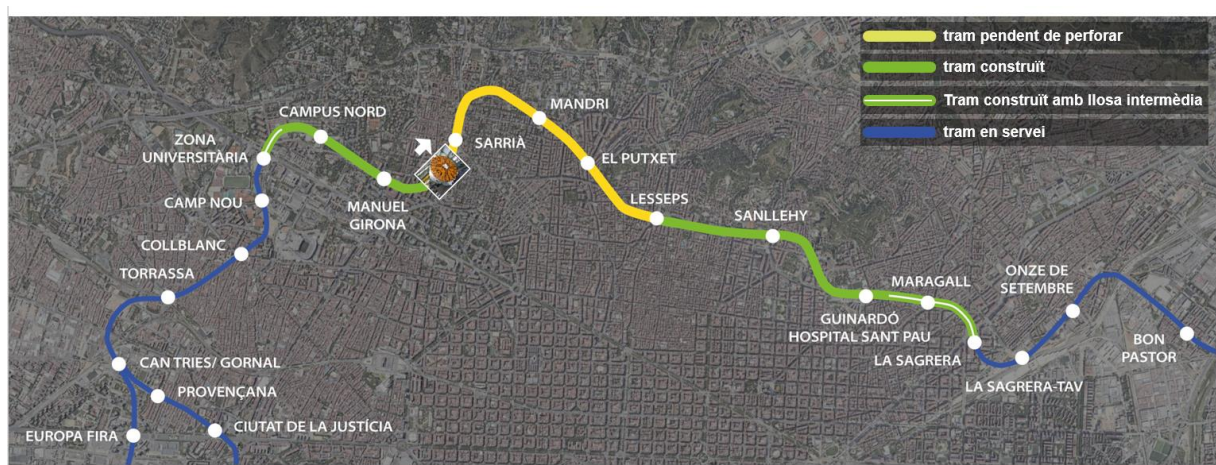
Pou de l'estació de Sarrià



Pou estació Mandri

L'avanc de la tuneladora

La tuneladora que ha de completar el tram central, que estava situada a 200 metres de la futura estació de Manuel Girona, va reprendre els treballs de perforació el juny de l'any passat, en direcció a la de Lesseps. Des de llavors, la màquina, que té 100 metres de longitud i 12 de diàmetre i pesa més de 2.300 tones, ha excavat 1,2 quilòmetres dels 4,2 pendents. En aquests moments, la tuneladora està aturada a les immediacions de l'estació de Sarrià i s'hi estan fent les tasques de manteniment previstes.



L9/L10, línia pionera

En la construcció de l'L9/L10 es conjuguen diverses solucions de disseny i gestió que han estat pioneres:

- **Vies superposades i andanes integrades en un mateix túnel.** La solució convencional a la xarxa de metro és la de construir dos túnels en paral·lel –un per a cada sentit de la circulació dels trens– o un túnel de doble via, i les estacions, a cel obert, mitjançant la construcció de murs pantalla. La major part de l'L9, en canvi, s'ha construït amb aquest sistema de túnel de gran diàmetre amb vies superposades i andanes integrades; addicionalment, hi ha un tram on s'ha aplicat la solució convencional de vies en paral·lel i un altre en viaducte.
- La combinació de **vies superposades i la construcció de les estacions mitjançant pous circulars verticals**, independents del túnel, permet reduir afectacions en superfície.
- **Sistema de conducció automàtica.** Els trens de l'L9/L10 circulen sense conductor.

Inspeccions prèvies en edificis

Com a mesures de prevenció, vigilància i control en el marc de la represa del tram central de l'L9/L10, es duen a terme inspeccions prèvies i s'implementa el pla d'auscultació a l'entorn del túnel i de les estacions prèviament a l'inici de les obres. Fins al moment, s'han dut a terme més de 4.500 inspeccions, a la zona d'influència del túnel i a la de les estacions de Sarrià i Mandri.

Robustesa del sistema de transport públic

Actualment, l'L9/L10 compta amb 37,5 quilòmetres de línia i 35 estacions en servei. Corresponen als extrems del sistema que, al seu torn, se subdivideixen en dos: L9 nord i sud i L10 nord i sud. En conjunt, registren 23 milions de passatgers a l'any.

Per a completar la línia i assolir-ne el potencial, el Govern està treballant en la posada en funcionament del tram central, que serà comú a totes dues línies, amb una inversió de 925 MEUR. La seva finalització transformarà la mobilitat metropolitana, atès que connectarà cinc municipis –entre els més poblats de Catalunya: Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat.

Amb les obres acabades, la nova infraestructura disposarà de 48 km i 50 estacions, de les quals 17 seran intercanviadors. Es preveu que, un cop completada, registri més de 110 milions de viatges anuals, gairebé cinc cops més que els actuals.

A més de donar cobertura de metro a zones que fins ara no en tenien, l'obra proporcionarà robustesa al sistema de transport públic i redistribuirà la mobilitat, tot facilitant la connectivitat entre modes de transport. D'aquesta manera, es preveu que pugui treure de la xarxa viària més de 8.100 vehicles diaris i estalviar 5.100 tones de CO2.