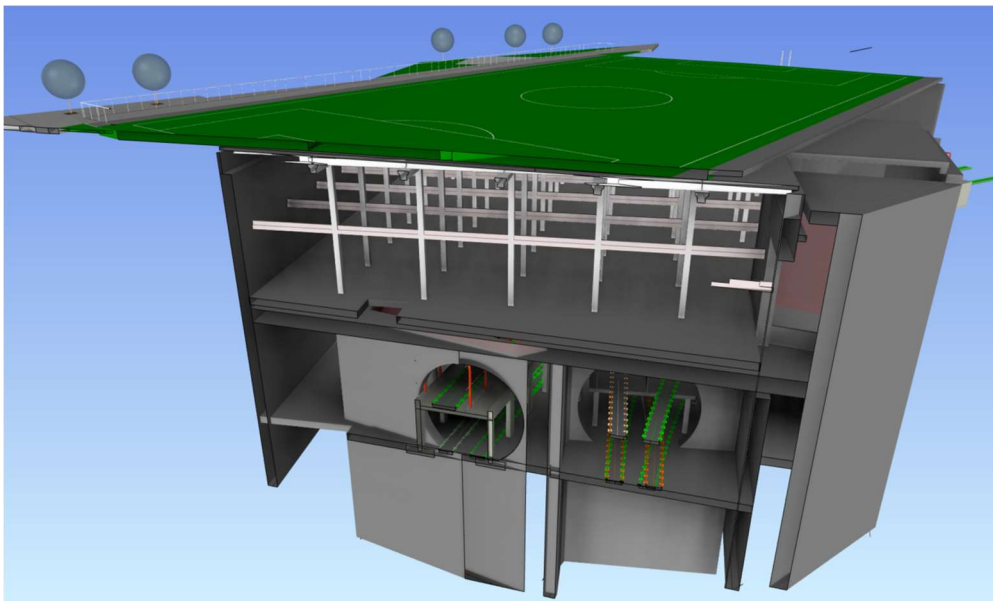


Territori inicia les obres per a la connexió de l'L9/L10 en servei amb el futur tram central a l'àmbit del Macropou, a la Sagrera

- Els treballs inclouran la cobertura del pou actual, així com la reurbanització de la zona i recuperació de l'espai per a ús ciutadà
- L'obra, amb un pressupost de prop de 19 MEUR, deixarà preparada estructuralment una part del subsòl per a usos públics

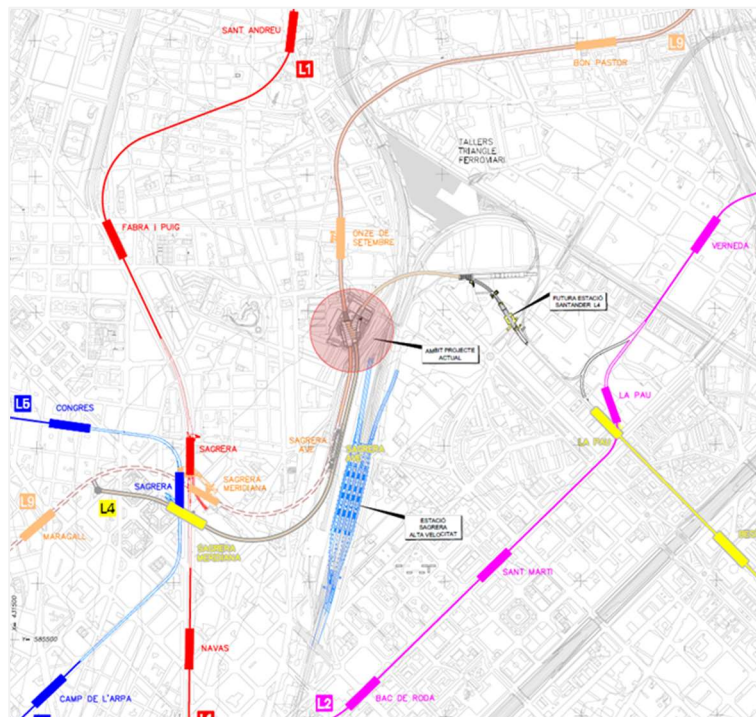


El Departament de Territori ha iniciat les obres per a la connexió dels ramals del nord de l'L9/L10 amb el tram central de la línia a l'àmbit de Macropou de la Sagrera, a Barcelona. Els treballs, que compten amb un pressupost de prop de 19 MEUR, inclouran també la reurbanització i recuperació de la superfície del pou i l'adequació d'una part del subsòl per a futurs usos públics.

Aquestes són unes obres rellevants pel que fa a la mobilitat, perquè s'emmarquen en els treballs en marxa per a completar l'L9/L10 i també perquè, dotaran la ciutat de nous espais per a usos públics. Els treballs tenen un termini d'execució total de 46 mesos. Les primeres tasques que es duran a terme corresponen a treballs previs a l'execució dels treballs d'obra civil ferroviària.

El Macropou és un pou situat entre les estacions d'Onze de Setembre i la futura estació de Sagrera Alta Velocitat de les línies L9/L10 del metro de Barcelona, utilitzat en el seu moment per a l'exploració de la tuneladora en una zona que

tenia usos esportius a l'àmbit de la Sagrera. Aquest pou, de grans dimensions, té una profunditat de 30 metres i ocupa en superfície a l'entorn de 5.300 m².



En aquest pou, que es troba a cel obert, conflueixen dos túnels que el travessen: el túnel de l'L9/L10 i el túnel d'un tram del futur perllongament de l'L4 entre la Pau i la Sagrera.

En l'actualitat, les línies L9 Nord i L10 Nord discorren en l'àmbit entre el Macropou i la Sagrera pel túnel corresponent a l'L4, donat que el tram central de l'L9/L10 no es troba operatiu.

En concret, doncs, les obres consistiran en:

- **Treballs ferroviaris:** Corresponen a les actuacions per a reubicar l'L9/L10 en el seu traçat definitiu i connectar els ramals del nord amb el tram central.
 - **Forjats i estructures de protecció per a les futures vies d'L9/L10 i L4**
 - **Muntatge de les vies d'L9/L10**
 - **Instal·lació de les agulles per permetre les diferents connexions** (mantenir en servei l'L9 actual mentre es realitzin les proves del tram central, així com garantir la seva connexió amb el Triangle ferroviari)
- **Obra civil en part del subsòl:** S'inclouen les tasques d'obra civil per habilitar un espai, de 14 metres de profunditat, en la part interior no utilitzada pel metro, per al seu futur aprofitament i adequació per usos públics, actualment en estudi. En concret, s'executaran els pilars i la llosa



que permet la separació de l'ús ferroviari i les bigues que serviran de suport al futur forjat situat entre la llosa i la coberta superior.

- **Urbanització en superfície:** Es cobrirà el pou i es reurbanitzarà la superfície; s'inclourà la reposició del camp de futbol que hi havia en aquest àmbit i que va ser reubicat provisionalment en un altre espai.

Evolució de les obres de l'L9/L10

Les obres que ara comencen s'afegeixen al conjunt d'actuacions necessàries per a completar el tram central de l'L9/L10 i assolir plenament el potencial d'aquesta línia de metro, amb una inversió de 925 MEUR. Actualment, s'està perforant, mitjançant tuneladora, el tram pendent de túnel del tram central i estan en execució l'obra civil de les estacions de Mandri i de Sarrià.

En paral·lel, el Departament està informant aquests dies el veïnat de l'inici de les obres de l'estructura interior de l'estació de Maragall –previst pel setembre– i de la represa de l'obra civil a la de Sanllehy –de cara a l'octubre.

23 de juliol de 2024