

Una veritable xarxa

L'ANY 2012, EL METRO ARRIBARÀ A L'AEROPORT,
I EL 2014, LA L-9/10 TRAVESSARÀ BARCELONA.
I LA RESTA DE LÍNIES TAMBÉ S'HAURAN PERLLONGAT,
ARRIBANT A BARRIS FINS ARA MAL CONNECTATS.
L'ESTRUCTURA RADIAL DEIXARÀ PAS A UN METRO
AMB MOLTS TENTACLES.

Emergeix un nou concepte de metro. L'any 2014, quan entri en funcionament el tram central de la L-9/10 que transitarà per Barcelona, culminarà una llarga llista d'intervencions per dibuixar un metro amb més cobertura territorial i més punts d'intercanvi amb d'altres sistemes de transport, que trençarà l'estructura radial de l'actual xarxa de metro.

Una xarxa transversal.

Des del 2008 i fins el 2014, la xarxa de metro s'haurà ampliat un 80 %. Es guanyaran 81 quilòmetres i hi haurà 80 noves estacions, la meitat de les quals permetran la correspondència amb altres línies. Es tracta d'un impuls sense precedents en la història d'aquest mitjà de transport. Es perllongaran totes les línies de metro excepte la L8 –integrada en la línia Llobregat-Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat– i la L11.

La L-9/10, l'itinerari subterrani més llarg d'Europa, és el projecte de més envergadura, tant pel seu cost econòmic

com pel seu temps de realització, però sobretot perquè esdevindrà una artèria que connectarà els punts més estratègics de l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquesta línia ja ha entrat en funcionament el primer tram entre La Sagrera Renfe i Gorg (L10) i Can Zam (L9), que té 11 estacions (5 a Santa Coloma de Gramenet, 3 a Badalona i 3 més a Barcelona). Per al 2012 és previst que entri en servei el tram des de la Zona Franca i fins a Collblanc, i el de Gornal fins al Parc Logístic. Així mateix, el 2012 també circularan els combois fins a l'aeroport i el municipi del Prat de Llobregat. El tronc central de la L-9/10, que discorrerà per Barcelona, prestarà servei l'any 2014, quan es donarà per finalitzada tota la línia.

Perllongaments i enllaços.

La L1 desplaçarà el final de línia de l'estació de Fondo, al centre de Santa Coloma, fins al centre de Badalona. Dues noves estacions, Muntanyetes i Lloreda-Sant Crist, aproparan el metro

als barris de Montigalà, Lloreda i Sant Crist el 2013. A l'altre extrem de la L-1 s'unirà l'Hospital de Bellvitge amb el centre del Prat i amb la L2 i les L9/L10.

A la L-2 s'acaba d'inaugurar el perllongament des de Pep Ventura fins al centre de Badalona amb l'estació Pompeu Fabra. I a l'altre extrem d'aquesta línia es facilitarà l'enllaç amb la L9 a les futures estacions de Pedrosa Fira i amb la L10 a Foc-Cisell.

A la L-3 ja s'ha executat el perllongament d'1,8 quilòmetres fins a Trinitat Nova, on es pot fer el transbordament amb la L-4 i la L-11. En aquesta línia ja hi ha en marxa les obres de perllongament i una modificació del traçat per tal que arribi fins al gran intercanviador de La Sagrera a través del túnel de La Pau-Renfe Meridiana.

La L-5 és un altre projecte ambiciós per a bastir una xarxa ben travada de metro. Aquest estiu entrarà en servei el perllongament des d'Horta fins a la Vall d'Hebron, on enllaçarà amb la L-3. Hi haurà dues noves estacions, Carmel i Coll-Teixonera, que sens dubte revolucionaran la mobilitat dels veïns d'aquesta zona.

El futur immediat del metro, doncs, és connectivitat, rapidesa, comoditat i seguretat en una infraestructura que trenca el concepte de perifèria i radialitat per unir tota una àrea metropolitana amb gairebé cinc milions d'habitants. Intercanviadors com el de La Sagrera, que connectarà quatre línies de metro amb el servei de Rodalies de Renfe i que es preveu que tindrà un trànsit aproximat de 110.000 usuaris cada dia, són un clar exemple del futur que s'albira.

