

## **El president Montilla posa en servei un nou tram de l'L5 entre Horta i Vall d'Hebron**

El president de la Generalitat, José Montilla, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, han visitat el perllongament de l'L5 entre Horta i Vall d'Hebron, que avui es posa en servei. El nou tram de línia:

- **Inclou tres noves estacions: El Carmel, El Coll/La Teixonera, i Vall d'Hebron**, que aproparan el metro a nous barris de la ciutat
- **Permet la correspondència amb l'L3 a Vall d'Hebron**, millorant la intermodalitat i accessibilitat amb transport públic a altres punts de la ciutat
- **Concentrarà prop de 24.000 usuaris al dia inicialment**, que podran arribar fins als 30.000 previsiblement, que disposaran de xarxa de metro més a prop
- **Compta amb un nou tren que s'introdueix a l'L5 per a arribar a una freqüència de pas de 2'57'' en hora punta**
- **Comprèn un nou túnel de 2,2 quilòmetres** construït a partir de l'estació existent d'Horta, a una profunditat variable d'entre els 15 i els 104 metres
- **Inclou l'estació en servei més profunda de tota la xarxa de metro**, la de El Coll/La Teixonera, ubicada a 74 metres de profunditat des de l'accés del carrer de Batet
- **Acull 24 ascensors, 16 cintes transportadores i 44 escales mecàniques** per comunicar els nivells de les estacions, construïdes a gran profunditat per la complexa geologia del terreny i l'encaix urbanístic
- **Disposa d'un espai per a dipòsit de trens a Sant Genís**, per a l'estacionament de fins a 10 trens, així com una cua de maniobres a la Vall d'Hebron, de 111 metres de longitud
- **Comporta una inversió total de prop de 320 MEUR**



## **L'L5 arriba a la Vall d'Hebron**

El president de la Generalitat, José Montilla, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, han visitat el nou tram en servei del perllongament de l'L5 entre l'estació existent d'Horta fins a Vall d'Hebron.

D'aquesta manera, el Metro arriba fins a nous barris de la ciutat, com ara El Carmel, La Teixonera i El Coll, amb una demanda notable de transport públic, tenint en compte la seva ubicació allunyada del centre, a prop de la serra de Collserola, i amb importants desnivells del terreny.



Així, s'ha millorat l'accessibilitat al Metro prolongant la xarxa fins a àrees allunyades que fins ara no disposaven d'aquest servei, dotant aquests barris de transport públic àgil, ràpid i eficaç, que serveix tant per connectar-los entre sí, com amb el centre de la ciutat i altres municipis de l'àrea metropolitana.

El nou tram de l'L5 inclou 2,6 quilòmetres de longitud, dels quals 2,2 quilòmetres corresponen pròpiament al túnel. El perllongament acull 3 noves estacions, un nou dipòsit de trens a Sant Genís, una nova cua de maniobres de Vall d'Hebron, i l'adaptació de la cua de maniobres existent d'Horta, per ajustar-la a les noves necessitats.

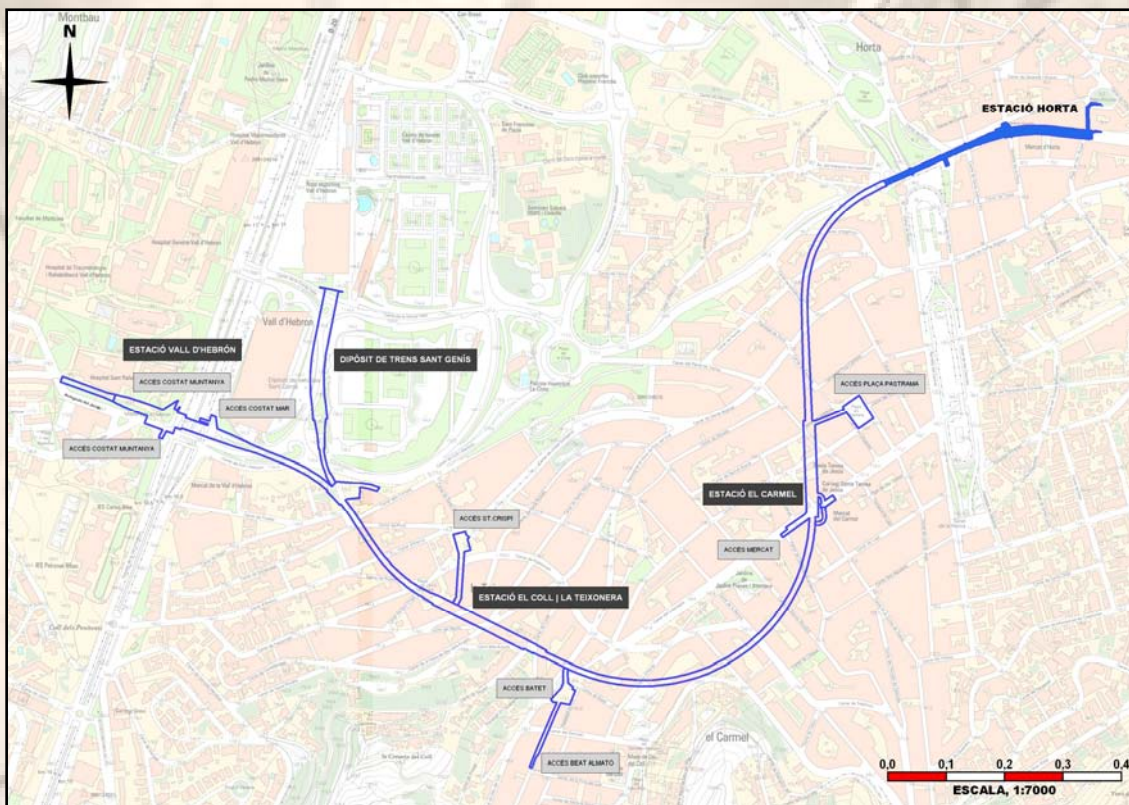
A més, s'ha habilitat un nou punt d'intercanvi, que facilitarà la intermodalitat amb altres línies de Metro. És el cas de l'estació de Vall d'Hebron, que ara permetrà la correspondència entre l'L5 i l'L3.

Pel que fa al mètode constructiu, des de la represa de l'obra l'any 2007 s'ha executat amb un sistema reforçat, mitjançant el mètode d'avanç i destrossa amb reforç sistemàtic i nous estudis geològics i auscultacions.

En total, l'obra ha comportat una inversió global de prop de 320 MEUR, dels quals 104 corresponents a la primera fase, i 216 MEUR, a la represa dels treballs fins a la seva finalització.

## Un nou túnel de 2,2 quilòmetres

El nou tram de túnel en servei abasta 2,2 quilòmetres de longitud i comunica l'estació existent d'Horta amb Vall d'Hebron, passant pels barris del Carmel, El Coll i La Teixonera.



El túnel compta amb 10,4 metres d'amplada, 7,5 d'altura, i s'ha construït a una profunditat variable d'entre els 15 metres en la part més superficial i 104 metres en la més profunda.

El nou tram s'inicia a la cua de maniobres existent d'Horta, que s'ha adaptat per poder realitzar la connexió entre l'estació d'Horta i el nou tram de línia perllongat. El nou tram avança en sentit sud, en lleugera corba, fins a l'estació del Carmel, ubicada en un tram en línia recta. A continuació, mitjançant una àmplia corba avança en sentit oest, fins a arribar a l'estació de El Coll/La Teixonera. A partir d'aquí, el tram es bifurca, creant un ramal per a permetre també l'accés al dipòsit de trens de Sant Genís, amb capacitat per a 10 unitats distribuïdes en 5 vies paral·leles, i 365 metres de longitud.

Pel que fa al túnel pròpiament, continua recte des de l'estació El Coll/ La Teixonera, en sentit nord-oest fins a l'estació de Vall d'Hebron, on connecta amb l'L3, mitjançant un vestíbul comú. A partir d'aquí, el perllongament culmina en una nova cua de maniobres per al canvi de sentit dels trens, de 111 metres de longitud, amb dues vies i una capacitat per a dos trens.

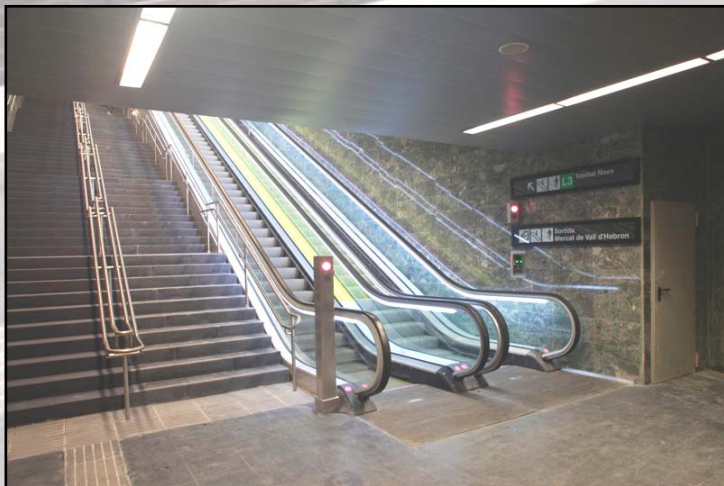




## Vall d'Hebron



que l'estació concentri 3.200 entrades diàries, que se sumaran a les 9.000 entrades diàries de l'estació de l'L3.



metres de profunditat. La correspondència amb l'L3 es farà mitjançant galeries de connexió, tant des del vestíbul muntanya com des del vestíbul mar. Les connexions entre carrer, vestíbul, preandana i andana central es fan mitjançant grups d'escales fixes, mecàniques i 4 ascensors.

Es tracta d'un potent nus de correspondència entre l'L5 i l'L3, que servirà per apropar l'L5 a l'hospital universitari de la Vall d'Hebron, al centre d'atenció primària de San Fafael, el centre de salut mental infantil i juvenil d'Horta-Guinardó, al mercat de la Vall d'Hebron i la Universitat de Barcelona, entre d'altres equipaments. Es preveu

Disposa de 3 accessos que enllacen amb 2 vestíbuls. Dos dels accessos se situen al costat muntanya de la Ronda de Dalt, a banda Llobregat i banda Besòs, i connecten amb un vestíbul de 429 m<sup>2</sup> de superfície. El tercer accés es troba al costat mar de la Ronda de Dalt, i enllaça amb el segon vestíbul, de 298 m<sup>2</sup> de superfície, a uns 42

## **Arquitectura i art a les estacions**

El disseny i l'arquitectura interior de les tres estacions de l'L5 ha anat a càrrec dels arquitectes Manel Sánchez i Dolors Piulachs. Entre els materials i colors utilitzats predomina el marbre verd, així com l'acer, el vidre i les malles metàl·liques, que aporten modernitat, amplitud i funcionalitat als nous espais. El conjunt del projecte d'arquitectura i interior de les tres estacions és complex i comporta una adequació d'espais de característiques molt diverses. En aquest sentit, mitjançant la tria dels materials i colors, s'han personalitzat i humanitzat les particularitats estructurals d'aquestes estacions, construïdes a gran profunditat i amb llargs passadissos.



D'altra banda, les tres estacions acullen intervencions de l'artista Antoni Abad, com altres estacions de Metro i FGC, d'acord amb la voluntat del Govern d'impregnar de personalitat i sentit les noves infraestructures que es desenvolupen al territori, i anar més enllà d'una finalitat purament pràctica i estètica.

En aquest cas, l'artista Antoni Abad convida al passatger a aprofitar el seu viatge per l'interior del Metro per fer una reflexió intuïtiva i positiva. El mitjà per aconseguir-ho és una representació del sistema mètric i el suport triat és les escales mecàniques, les cintes transportadores i els ascensors. Així, l'artista col·loca llargues cintes

mètriques amb expressions, frases, desitjos i idees que conviden al viatger a deixar-se portar, més enllà del sentit purament literal.

## **Urbanització de l'entorn**

El perllongament de l'L5 d'Horta a Vall d'Hebron també inclou l'execució d'obres d'urbanització per recuperar l'àrea d'influència d'aquestes obres. Els treballs consisteixen en la pavimentació de la calçada, la restitució de les voreres i la col·locació de mobiliari urbà, entre d'altres elements. De moment, s'ha arranjat l'entorn més proper als accessos de les tres noves estacions.