



Gabinet de Premsa

Nota informativa

26 de novembre del 2019

Comença la remodelació dels trens de la sèrie 2100 de la línia 4 de metro

La modernització de les unitats, que daten dels anys 1997-2001, comportarà canvis tècnics, d'equipament i estètics que beneficiaran els viatgers i els empleats

Ja ha sortit de les instal·lacions de Metro al Triangle Ferroviari el primer tren de la sèrie 2100 que passarà el procés de reforma i actualització. Es tracta de la composició formada pels cotxes 2105-2106-2402-2107-2108, que ha estat escollida com a prototip d'un procés pel qual passaran les 12 primeres unitats de la sèrie, mentre que les altres tres seran actualitzades posteriorment.

Reformar trens que passen dels 20 anys d'antiguitat és una pràctica habitual en la gestió del material mòbil ferroviari, perquè amb un cost moderat se'ls pot allargar la vida i equiparar-los amb els més moderns.



Càrrega dels vehicles del primer tren 2100 a reformar, al taller del Triangle Ferroviari

Els cinc cotxes d'aquest primer tren han estat transportats a Lleida, a les instal·lacions de l'empresa Tradinsa, adjudicatària dels treballs de reforma de les 12 unitats per un import de 16,1 milions d'euros. Un cop finalitzada i provada la primera unitat, la resta s'aniran reformant al llarg dels pròxims cinc anys, a un ritme de 2-3 cada any. Els treballs de reforma s'han programat de manera que no afectin la prestació del servei diari a la línia 4 de metro.

Nova disposició dels seients



Gabinet de Premsa

Nota informativa

La remodelació dels cotxes 2100 comportarà canvis tècnics, d'estètica i d'equipament. Entre les novetats, les més visibles són la disposició longitudinal dels seients, la il·luminació interior amb tecnologia LED i la nova situació dels agafadors. Es manté la reserva de dues zones per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), situades als cotxes extrems, a prop de les cabines de conducció. Un pulsador permetrà a l'usuari de la zona PMR avisar el motorista de la seva intenció de baixar del tren. A més a més, totes les portes tindran indicadors lluminosos de tancament per millorar la seguretat dels viatgers amb dificultats auditives. S'aprofitarà per vinilar de color vermell les 40 portes, perquè el contrast cromàtic afavoreix l'accessibilitat de les persones amb discapacitat visual.

Com a **millores estructurals**, entre d'altres, es renovarà el passadís entre cotxes, se substituiran els dipòsits principals d'aire comprimit i s'executarà un *retrofit* dels relés dels armaris de baixa tensió. També es farà una inspecció de les possibles fissures i de l'estat dels suports i les soldadures dels equips muntats sota el bastidor.

Pel que fa a la **seguretat**, es revisaran els mecanismes de totes les portes d'accés, es redistribuiran els extintors i s'instal·larà una nova senyalització òptica sincronitzada amb el tancament de portes

A banda de les feines orientades a millorar la funcionalitat i la seguretat, en la remodelació també s'aborden altres accions a l'interior per millorar-ne el **confort**, com ara la substitució del paviment. A l'exterior es faran reparacions de la xapa en els llocs que calgui i s'introduiran petites modificacions estètiques, però alhora funcionals, com els nous indicadors lluminosos laterals.

Destinats inicialment a la línia 2

Els plans de prolongació de la línia 2, que s'havia inaugurat el 1995 només amb els sis trens de la sèrie 2000, van fer que TMB contractés més unitats de característiques semblants però amb algunes variacions, cosa que va motivar la creació de la nova sèrie 2100. Les 15 composicions (75 cotxes en total) van entrar en servei entre el 1997 i el 2001, i van continuar a la línia lila fins al 2007, en què l'entrada dels nous trens 9000 va motivar una redistribució del material mòbil de Metro. Així, els 2100 van anar passant a la línia 4, on ara formen el gruix del material mòbil de la línia, complementat amb unitats de la sèrie 9000.

Els trens 2100, construïts per CAF i Alstom, van ser concebuts amb paràmetres semblants als de la sèrie 2000, ja que havien de compartir carrusel. Com els seus antecessors, són trens continus, en què els cinc cotxes estan interconnectats i les dues cabines de conducció se situen als dos extrems. Com a novetats tecnològiques, van incorporar un equip informàtic d'ajuda a la conducció i la monitorització dels equips.