



Transports
Metropolitans
de Barcelona

Gabinet de Premsa

Nota informativa

9 de desembre del 2019

La línia 9 Nord, deu anys del metro més segur i ben valorat

TMB i l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet celebren aquest dijous l'aniversari del tram Can Zam - Can Peixauet amb actuacions musicals a l'estació de Fondo

El 13 de desembre del 2009 es posava en servei el primer tram de la línia 9 de metro, entre Can Zam i Can Peixauet, al municipi de Santa Coloma de Gramenet, una fita per a la mobilitat quotidiana dels colomencs, que veien multiplicada la seva accessibilitat en relació amb el conjunt de la metròpoli, i també per a TMB, que operava per primer cop a Espanya un metro automàtic sense conductor.

Per celebrar el desè aniversari de la línia 9, TMB i l'Ajuntament de Santa Coloma han previst un cicle d'actuacions musicals en petit format al vestíbul de l'estació de metro de Fondo, una de les cinc pioneres, aquest **dijous dia 12 a la tarda**. Entre les 18 i les 21 hores, hi actuaran Ana Brenes, cantant flamenca; Kristina Vega & Carlos Castillo, duo de rock; i la coral Grans Veus de Santa Coloma.

Al mateix punt, a les 18.45 h, tindrà lloc un acte institucional amb intervencions de l'alcalde de Santa Coloma, **Núria Parlon**, i la presidenta de TMB, **Rosa Alarcón**.



Tren estacionat a Singuerlín i interior del pou d'ascensors de Fondo

Campanya de comunicació i concurs fotogràfic

Paral·lelament, TMB desenvolupa des d'avui una campanya de comunicació amb el lema *La línia 9 Nord fa 10 anys* que serà visible en els canals propis com ara MouTV, plafons lluminosos, megafonia del metro, el web i les xarxes socials. **Instagram** i **Twitter**, a més,

1 / 3



Gabinet de Premsa

Nota informativa

seran el marc d'un concurs fotogràfic que s'articularà al voltant de l'etiqueta #10anysL9Nord. L'usuari només haurà d'etiquetar les seves imatges i mencionar el perfil [@tmb_bcn](#) en el cas d'Instagram o [@TMB_Barcelona](#) per a Twitter.

Projecte de referència

La inauguració del primer tram del que ara denominem L9 Nord va anar seguida al cap de poc per la de la branca de Badalona (L10 Nord), el juny del 2010, i la connexió de totes dues fins a La Sagrera, el juny del 2010. L'estació de Santa Rosa es va obrir el setembre del 2011. Començava a fer-se realitat un projecte que, per les seves dimensions (48 quilòmetres, 52 estacions), es perfilava com un dels més ambiciosos al món en transport urbà.

Tot i que el projecte de la L9/10 continua en curs (fa poc se n'ha inaugurat l'estació que fa 31, la de Ciutat de la Justícia, a la L10 Sud), els deu anys transcorreguts ressalten el caràcter de referent d'aquest metro, per les solucions innovadores i els beneficis que ha aportat.

En tecnologia, la L9 va ser pionera a aplicar el sistema de control de trens sense conductor CBTC de transmissió via ràdio, que és la tendència al món. Els trens 9000 incorporen totes les funcionalitats pròpies d'un tren automàtic, amb els sistemes crítics redundants, més possibilitats de comunicació amb el viatger, així com transmissió d'imatges en viu. Pel que fa a la seguretat, han estat els primers d'Europa amb porta frontal d'evacuació. La tecnologia també ha fet possible que la majoria dels dispositius crítics puguin ser monitorats a distància, tant els dels trens com els de les estacions i els túnels.

Portes d'andana automàtiques

Potser el progrés més visible per als usuaris de la línia 9/10, i el més apreciat, ha estat la implantació d'una separació física entre les andanes i la zona de vies mitjançant portes automàtiques sincronitzades amb les portes dels trens. Es tracta d'un element necessari per a la circulació de trens sense conductor, que afegeix confort ambiental i seguretat als viatgers.

Els grans beneficiats han estat els ciutadans, que tenen a la seva disposició un metro modern i de qualitat, gràcies al disseny específic de les línies automàtiques. Ràpidament es van integrar com a fets normals la inexistència de cabina de conducció —un espai que ocupen amb naturalitat els viatgers encuriosits— i les peculiaritats de la infraestructura, amb túnels de dos nivells i estacions tipus pou. Des del primer moment l'acollida va ser molt favorable i així ho confirmen els estudis de satisfacció: nota global de 8,36 (L9/10 Nord), per sobre de la mitjana de 7,73 per al conjunt de la xarxa (dades del 2018).



Gabinet de Premsa

Nota informativa

Pel que fa a la demanda, el conjunt de la línia 9/10 Nord registra mensualment unes 850.000 validacions de mitjana. L'estació de la L9 Nord a Santa Coloma amb més entrades des de l'exterior és la de Can Peixauet, amb unes 88.000 mensuals, mentre que La Sagrera és clarament la més freqüentada com a punt d'enllaç amb les línies 1 i 5 de metro i els trens de Rodalies.

Posicionament internacional

El metro de Barcelona està ben posicionat a nivell internacional, i les línies automàtiques hi han contribuït de manera decisiva. Són nombroses les delegacions d'altres metros que visiten la L9/10, i també la L11, que es va automatitzar posteriorment i on es fan proves amb portes d'andana verticals. El coneixement dels professionals de TMB en l'àmbit de línies automàtiques és apreciat, atès que encara hi ha poques referències en el món, en especial d'empreses amb experiència d'operar línies convencionals i automàtiques alhora, i ha permès que TMB pugui desenvolupar tasques d'assessorament en ciutats de primera magnitud de Rússia, Turquia, Àustria i Xile.