

# CATALUNYA CONSTRUYE

La Zona Universitària y el aeropuerto de Barcelona quedarán entrelazados por metro a partir de mañana viernes



Siete paradas del nuevo trazado estarán ubicadas en el término municipal de El Prat de Llobregat



El polígono industrial de la Zona Franca mejora la conexión con el centro de la capital catalana

FOTO CEDIDA POR SIEMENS

[www.catalunyaconstruye.com](http://www.catalunyaconstruye.com)



## En marcha

### La L-9 estrena nuevo tramo

# Benvinguda!

## Un territorio más 'inteligente'

En una época en la que el término de 'smart city' se utiliza constantemente, no está de más recordar que la movilidad sostenible representa una pieza básica de cualquier metrópolis que quiera ser 'inteligente'. El estreno del tramo sur de la L-9 del metro se enmarca en este concepto, ya que consigue vertebrar una parte del territorio metropolitano que hasta ahora había quedado algo desconectado del resto. El paso por el aeropuerto, la feria, los polígonos industriales y los núcleos urbanos significa incrementar su potencial económico, pero también construir las bases del crecimiento desde un punto de vista más sostenible y social.

### INAUGURACIÓN ESTE VIERNES

# El tramo sur de la L-9 se estrena con voluntad de dinamización

El metro conectará puntos vitales como el aeropuerto, la feria de Gran Via, Mercabarna y polígonos industriales

Xavi Datzira | MONOGRÁFICOS

La línea 9 del metro –y con ella su segundo brazo, la línea 10– está desarrollando su argumento por temporadas, como si fuera una serie de televisión que deja en suspense al espectador hasta el siguiente estreno. Entre el 2009 y el 2010 se inauguró el extremo norte del trazado, que conecta La Sagrera con Can Zam, en Santa Coloma de Gramenet. Mañana viernes, seis años después, llega la *première* más esperada y más comentada en todo este tiempo: la puesta en marcha del tramo sur de la L-9, entre Zona Universitària y el aeropuerto de El Prat. El siguiente capítulo tendrá que ver con la extensión de la L-10 por la Zona Franca, anunciado ya para el 2017, y luego quedará el desdoblamiento abierto hasta que se emprendan la unión por el centro de Barcelona la cabeza y la cola de la línea, todavía sin fecha prevista.

En todo caso, este 12 de febrero entra en servicio el tramo que, a lo largo de 20 kilómetros y 15 estaciones, conectará en 32 minutos las facultades de la avenida Diagonal con las dos terminales aeroportuarias. El transporte público espera de esta forma ganar 23 millones de validaciones anuales y situar el área metropolitana a la altura de las grandes metrópolis internacionales, que tienen desde hace tiempo un enlace suburbano con sus aeropuertos de referencia. Es cierto, tal y como dicen algunos críticos, que no será un trayecto especialmente rápido, ya que hasta llegar al centro de la ciudad –tomando

#### VENTAJAS

► **Barcelona se sitúa a la altura de las grandes metrópolis, con línea suburbana hasta El Prat**

► **El recinto ferial de L'Hospitalet logra una conexión clave con la capital catalana y la T-1 y T-2**

► **Se refuerza el transporte público a centros de trabajo que generan muchos desplazamientos**

como referencia la plaza de Catalunya –se podría necesitar hasta una hora. Aunque siguen habiendo otras opciones más veloces para llegar a este punto como el taxi o el autobús.

**A TIEMPO.** Sin embargo, el gran valor de esta nueva L-9 se reparte entre la llegada al aeropuerto y la conexión con puntos vitales de actividad económica, como el recinto ferial de Gran Via en L'Hospitalet de Llobregat, Mercabarna y polígonos como Mas Blau. De hecho, el estreno de la línea el 12 de febrero no es casual, sino que responde a la celebración entre el 22 y el 25 de febrero del Mobile World Congress. Un poco más de una semana de rodaje para que el metro funcione ya a pleno rendimiento durante el gran acontecimiento de la telefonía móvil. De hecho, en el 2013, John Hoffman, el presidente de la empresa que organiza la feria, ya dejó entrever que la llegada del metro a la puerta de Fira Gran Via era imprescindible para que siguiera apostando por la capital catalana.

Una motivación extra para conseguir la financiación necesaria para finalizar las obras, de 200 millones de euros, que permitió poner en funcionamiento una inversión total de 2.899 millones de euros, tal y como explicó el *conseller* de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull. Las 15 estaciones que estarán operativas son Zona Universitària, Collblanc (transbordo con la L-5), Torrassa (transbordo con la L-1), Can Tries/Gornal, Europa/Fira, Fira, Parc Logístic, Mercabarna, Les Moreres, El Prat Estació, Cèntric, Parc Nou, Mas Blau, Aeroport T-2 y Aeroport

## La red sigue creciendo

Con la prolongación de 20 kilómetros del tramo sur de la L-9 (una longitud equivalente a toda la línea 1), la red de metro de Barcelona alcanza los 122 kilómetros y alcanza municipios metropolitanos que hasta el momento habían quedado ajenos, como es el caso de El Prat de Llobregat.

**El tipo de subsuelo permitía la construcción de un túnel de grandes dimensiones**

Las vías de cada sentido van en diferente sentido dentro del túnel

El nivel inferior está vacío, no tiene vías ni instalaciones

**32 minutos** de Zona Universitària a Aeroport T-1

**7 minutos** de frecuencia media (4 minutos en acontecimientos especiales)

**4,50€** precio del billete sencillo

Los pasajeros que vayan al aeropuerto o salgan de él pagarán un suplemento si no viajan con un título intensivo (T-50/30, T-Mes, etcétera)

T-1. Por su parte, las estaciones Camp Nou, La Ribera y Aeroport Terminal de Càrrega entrarán en servicio en fases posteriores. El precio del billete para ir al aeropuerto será de 4,50 euros, pero los viajeros con títulos de transporte sociales, como la T-50/30, la T-Mes, la T-Jove, la T-Trimestre, la Targeta Rosa o la T-4, quedarán exentos de este sobrecoste.

**MODERNA.** La nueva L-9 responde a una concepción moderna del transporte suburbano, con toda una serie de características que diferencian esta línea del resto, comenzando por el hecho de que se trata de un trazado de una longitud sin precedentes, ya que de una sola tacada se ponen en marcha 20 kilómetros, la misma extensión que toda la L-1. Funcionará de forma automática sin conductor y las estaciones tendrán un formato característico, con

estructura en forma de pozo y túnel de 12 metros de diámetro por donde los trenes circularán en dos niveles de vía, con una losa intermedia. Además, se utilizarán nuevos modelos de servicio y de gestión de metro, así como de nuevos sistemas de información al cliente. De esta manera, el viernes se inaugura un tramo que será vital en términos económicos y turísticos, pero al mismo tiempo, que puede contribuir a generar una movilidad mucho más sostenible en el área metropolitana de Barcelona. El hecho de que tenga paradas en Mercabarna y diversos polígonos industriales del Baix Llobregat, a la espera de la extensión de la L-10 por la Zona Franca, supone una nueva posibilidad para los miles de trabajadores que se desplazan a estos puntos diariamente puedan tener al alcance un modo de transporte más eficaz, económico, seguro y ecológico que el coche particular.★

**INAUGURACIÓN EL VIERNES 12 DE FEBRERO**

**SIN FECHA DE ESTRENO**

**EN SERVICIO DESDE 2009**

## Acércate a L'Hospitalet. Ahora es más fácil.

Con el estreno de la Línea 9, L'Hospitalet se convierte en una de las ciudades del Área Metropolitana mejor comunicadas mediante transporte público.

Son 5 nuevas estaciones a través de las cuales podrás llegar más fácilmente a los barrios de Gornal, Torrassa y Collblanc; a la plaza de Europa, al recinto ferial Granvia L'Hospitalet y al aeropuerto. Además, podrás enlazar con otras líneas de metro y con los Ferrocarriles de la Generalitat.

Ajuntament de L'Hospitalet



## LLUÍS TEJEDOR

ALCALDE DE EL PRAT DE LLOBREGAT

“Casi la mitad de vecinos de la ciudad trabajan o estudian fuera, y ahora tendrán más opciones para moverse”

# “La L-9 mejorará de forma sensible y eficaz la movilidad metropolitana”

► “El proceso ha sido largo, pero el metro está finalmente aquí y esto es una muy buena noticia”

► “El Prat se puede convertir en un ‘hub’ de conexión entre el litoral sur y el aeropuerto”

Eduard Palomares || MONOGRÁFICOS

La puesta en marcha de la L-9 del metro es una noticia largamente esperada en El Prat de Llobregat, que llevaba tiempo reclamando esta infraestructura y que tuvo que asumir con paciencia el retraso en el 2007 derivado por la falta de recursos económicos a causa de la crisis económica. A partir del viernes, la ciudad verá como sus posibilidades de movilidad con transporte público se multiplican, incrementando la sostenibilidad y abriendo toda una serie de nuevas posibilidades también a nivel económico.

**-¿Se podría decir que El Prat ha necesitado recorrer un largo camino para llegar hasta aquí?**

-Las inversiones referentes a sistemas de transporte de masas tan complejos como el metro suelen ser largas, desde los estudios previos y la definición de proyecto hasta la búsqueda de financiación y la ejecución de la obra. En el caso de la línea 9, además, como son proyectos que afectan a distintos municipios, se tuvo que buscar un acuerdo entre todos ellos sobre el trazado, lo que también fue laborioso. Y desgraciadamente, la llegada de una crisis terrible hizo que todo fuera aún más difícil y provocó un retraso. Pero ahora finalmente llega la puesta en funcionamiento del tramo sur de la línea y esto es una muy buena noticia. Estamos muy ilusionados y convencidos de que mejorará la movilidad pública del área metropolitana de una forma sensible y eficaz.

**-Siete paradas se encuentran en el término municipal de El Prat, cuatro de ellas en el núcleo urbano. ¿El metro supondrá un antes y un después?**

-Los expertos nos explican que cuando una línea de metro comienza a operar en un territorio en el que ya existen otras formas de transporte público suceden cosas, pero no se saben cuáles serán exactamente. Por eso, ahora se tiene que producir una observación durante un año para ver los cambios de hábitos y pautas de comportamiento de los ciudadanos, y a partir de aquí se debe reajustar todo el sistema. Sin duda, la línea 9 provocará cambios en la movilidad y esto comportará, por ejemplo, reformular la red de autobuses de forma inteligente. Se debe tener en cuenta que casi la mitad de vecinos de El Prat trabajan o estudian fuera de la ciudad, así que la nueva línea y sus puntos de interconexión añadirán nuevas posibilidades, y esto es muy positivo.

**-Una de las nuevas paradas coincide con la estación ferroviaria de El**



De estreno. Uno de los andenes de la nueva estación Cèntric de la L-9, ubicada en el núcleo urbano de El Prat.

**Prat, ¿cómo se podrá aprovechar la conexión de metro y tren?**

-Esto es algo muy relevante, y que está pasando un poco desapercibido. Hasta el momento, todas las personas del sur e interior de Catalunya -Tortosa, Tarragona, Reus, Vilanova, Sitges...- que querían ir al aeropuerto en transporte público debían ir hasta la estación de Sants, y luego volver atrás tomando otro tren. Con la llegada del metro se podrá hacer esta interconexión directamente aquí, por lo que se ahorrará tiempo, se ganará eficacia y se reducirá la carga de Sants. Ahora debemos trabajar en el programa ferroviario, para convertir El Prat en un hub de conexión entre el litoral sur y el aeropuerto.

**-¿Las personas que suban al metro en El Prat para ir al aeropuerto también tendrán que pagar el recargo del billete sencillo, es decir, 4,50 euros en total?**

-Sí, las condiciones serán las mismas que las que tendrán los pasajeros de Barcelona y L'Hospitalet, con este precio total de 4,50 euros para el billete sencillo. De la misma forma, las personas que cuenten con títulos como la T-50/30, la T-Mes, la T-Jove, la T-Trimestre, la Tarjeta

### BENEFICIOS

**“Ahora debemos observar el cambio de pautas y reajustar la red de transporte”**

**“Mucho o poco, la nueva línea influirá en la localización de inversiones”**

**“Esta apuesta es determinante a nivel de empleo, seguridad y calidad del aire”**

Rosa y la T-4 (no la T-10) podrán ir hasta el aeropuerto sin recargo alguno. Y también me consta que se ha negociado un acuerdo con los sindicatos del aeropuerto para que los trabajadores dispongan de una T-10 especial sin este recargo.

**-¿El metro permitirá atraer más inversiones y emplazamientos de empresas en los polígonos industriales de El Prat, como ha sido el caso de la multinacional Amazon, que se instalará en Mas Blau?**

-Es un tema que, mucho o poco, influirá seguro, aunque es difícil de cuantificar. Está suficientemente estudiado que uno de los factores que más pesan en la localización de inversiones tiene que ver con la buena accesibilidad y la conexión. En el caso de Amazon, lo han considerado como algo relevante. Por otro lado, se debe tener en cuenta que en el contexto actual, con el elevado paro, los salarios míseros y las medias jornadas, no disponer de buen transporte público supone muchas veces tener que renunciar a una oportunidad laboral. Porque por 400 euros al mes no te comprarás un coche y pagarás gasolina para acceder al puesto de trabajo, ya que

no sale a cuenta. Así que la apuesta por el transporte público es determinante a nivel económico y de empleo, así como de seguridad, sostenibilidad y calidad del aire.

**-En este sentido, ¿cómo se puede contribuir desde el ayuntamiento para que la instalación de nuevas empresas en El Prat pueda repercutir en la creación de empleos para los vecinos?**

-Este es un servicio estructural que ya está totalmente integrado en los operativos de intermediación y relación del ayuntamiento con las empresas. Disponemos de un servicio de apoyo a la localización empresarial, por lo que siempre se produce una interlocución con todas las inversiones que llegan a El Prat para poner sobre la mesa la bolsa de servicios de promoción económica, los equipamientos disponibles, los cursos de formación a la carta, la formación continua... Esta es la práctica habitual en los servicios municipales de intermediación, de tal manera que el ayuntamiento siempre intenta que el máximo de oportunidades derivadas de la nueva actividad económica repercutan en los vecinos de la zona, especialmente de los que están en el paro. ★

**L9**  
Sud

# Al Prat estem ben connectats!

Amb la nova línia de metro L-9 Sud, El Prat està més ben connectat que mai. Ara, amb 7 estacions en el terme municipal, és més fàcil i ràpid arribar a la feina, desplaçar-se a l'aeroport, anar a estudiar, visitar la Fira o trobar-se amb els amics. Propera parada: El Prat!



elprat.cat

Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## TRIBUNAS

## UNA INFRAESTRUCTURA CLAVE

Núria  
MarínALCALDESA DE  
L'HOSPITALET  
DE LLOBREGAT

Ahora hace unas semanas hacía mi conferencia anual en el vestíbulo de la estación Fira de la nueva línea 9 del metro, un espacio que elegí de forma premeditada, ya que la movilidad y las infraestructuras del transporte han sido una reivindicación constante en mi día a día desde que soy alcaldesa.

La puesta en servicio de este tramo de la línea 9 es un paso más que consolida L'Hospitalet como punto estratégico de la economía del área metropolitana y de Catalunya. En poco tiempo, la plaza de Europa y, por extensión, todo el distrito económico Granvia L'H, se ha convertido en referente, con una intensa actividad económica, social, comercial, urbana y de servicios. La presencia de Fira de Barcelona, con eventos como el Mobile World Congress (MWC) o Alimentaria, y la continua llegada de nuevas empresas a la plaza de Europa, contribuyen al impulso económico de la ciudad, que ahora se verá reforzado con la llegada del metro.

Pero, para llegar aquí, hemos tenido que sumar muchas voluntades. Las voluntades de ayuntamientos, instituciones, empresarios y usuarios del transporte público. Una suma que parte del convencimiento que el metro es una infraestructura vital para la movilidad y la vertebración del área metropolitana: traslada de forma eficaz y eficiente las personas, contribuye decisivamente al desarrollo económico y es fundamental para reducir la contaminación atmosférica y mejorar el aire de nuestras ciudades.



FOTO CEDIDA POR SIEMENS

Moderno. Cabina de un convoy de última generación fabricado por Siemens.

A pesar de que L'Hospitalet siempre ha estado bien comunicada con transporte público, la entrada en escena de la línea 9 supone un gran salto, pues comunica por fin el norte y el sur de la ciudad; aumenta las conexiones con el resto de la red; con el aeropuerto, y mejora los accesos a la Fira. Serán cinco nuevas estaciones de metro en la ciudad, y con las de las líneas 1 y 5 suman ya 17. La red, aun así, se ha de seguir ampliando. En este sentido, celebro el anuncio del *conseller* Josep Rull de

tirar adelante ya el ramal de la Zona Franca, compromiso que han asumido también el presidente de la Generalitat y la alcaldesa de Barcelona.

La línea 9 es una infraestructura clave para L'Hospitalet, sí, pero también para el conjunto del área metropolitana y su desarrollo económico. Es lo que nos une a las ciudades para competir de forma conjunta con el mundo. Ahora tenemos la línea 9, pero no hemos de olvidar que nos faltan otras tanto o más importantes, como el túnel urbano, que ha de permitir el

soterramiento de las vías de Rodalies a su paso por L'Hospitalet y el nuevo intercambiador en la Torrasa. Ambas permitirán redimensionar el conjunto de la red ferroviaria con la finalidad de incrementar frecuencias y convertirse en el metro regional que el país necesita.

Es esta una actuación ya convenida y acordada hace años por todas las administraciones implicadas y solo pendiente de la decisión política del Gobierno central de dotarla económicamente. En momentos

de dificultades económicas es un grave error que la inversión en infraestructuras quede en un segundo plano de la agenda política. Es necesario que, entre todos, sumemos fuerzas y prioricemos, a partir de criterios de rentabilidad económica pero también social, y volvamos a poner la movilidad en el lugar que le corresponde. Solo así avanzaremos hacia un sistema socialmente inclusivo, territorialmente cohesionado y económicamente y ambientalmente sostenible. ★

## EN EL BUEN CAMINO

Oriol  
AltisenchDECANO DEL COL·LEGI  
D'ENGINYERS DE CAMINS,  
CANALS I PORTS  
DE CATALUNYA

El diseño y la construcción de la línea 9 ha supuesto un gran reto desde el punto de vista técnico, financiero, político y de servicio público. El objetivo era cubrir con una sola línea diversas necesidades. Hacer llegar el metro a áreas metropolitanas con una importante densidad de población

y un déficit de transporte público, como Santa Coloma, Badalona o L'Hospitalet. Equilibrar los flujos de la red de metro al tramo central, creando nuevos intercambiadores entre los servicios de transporte ferroviario, como Sagrera, Zona Universitària o Collblanc. Y, finalmente, llevar el metro al aeropuerto y a la Zona Franca.

La topografía accidentada y la densidad de población, sin espacios libres en superficie para construir las estaciones, han requerido túneles a gran profundidad, de hasta 90 metros. La ingeniería civil lo ha resuelto de forma innovadora con



FOTO CEDIDA POR SIEMENS

Estreno. Dos trenes estacionados en una de las nuevas estaciones de metro.

tuneladoras de diámetro superior al convencional, que ha permitido dividir el túnel en dos pisos, uno por cada sentido de la marcha, de manera que estaciones y andenes tengan cabida dentro del mismo; por otro lado, con accesos a las estaciones con ascensores de alta capacidad que se podían encajar en espacios mínimos de la superficie.

Esto, junto con el hecho de que es la mayor línea de conducción automática que se ha puesto en marcha en Europa, hacen que la línea 9 se tenga que mirar como una de las obras de ingeniería más destacadas de los últimos tiempos. También creemos, como ingenieros, que es necesario completar el proyecto para compensar plenamente el coste con el beneficio y cubrir los objetivos marcados. Todo indica que estamos en el buen camino. ★

# El gran polígono se hace accesible

► El distrito industrial de la Zona Franca mejora su conexión con el centro de Barcelona

► Las paradas Parc Logístic y Mercabarna abren en el año del centenario del Consorci

Darío Reina | MONOGRÁFICOS

Los trabajadores y las empresas situadas en el polígono industrial de la Zona Franca que han soportado más de diez años de obras del metro empezarán a ver las ventajas de esta infraestructura con la entrada en funcionamiento mañana viernes de la L-9 y, especialmente, con la entrada en servicio de la L-10, el tramo en viaducto que cruza el polígono y que, según acuerdo público, se pondría en servicio el 2017.

Esta extensa área de seis millones de metros cuadrados que gestiona el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) para la implantación industrial es el lugar de trabajo de casi 300 empresas con unos 70.000 trabajadores directos y unos 250.000 empleos indirectos. Allí se encuentran desde la Zona Franca Aduanera al Parque Logístico o Mercabarna.

Por fin, este área productiva quedará cómodamente unida a la ciudad de Barcelona mediante dos paradas del suburbano: Parc Logístic y Mercabarna. De esta forma, mejorará automáticamente la conectividad de la zona,

de donde ya parten algunas de las principales arterias de comunicación de la ciudad: el puerto, el aeropuerto, las rondas (y sus respectivos enlaces a carreteras y autopistas) y el tren de mercancías.

Además, el Consorci de la Zona Franca reafirma su compromiso con la movilidad adaptando el recorrido de la

## La línea L-110 de bus servirá como lanzadera, distribuyendo a los usuarios por la zona

línea de bus número L-110 (que financia junto a CILSA, la sociedad gestora de la ZAL del puerto de Barcelona, y Transports Metropolitans de Barcelona), para que se convierta en lanzadera desde la nueva estación de metro Parc Logístic, dando servicio a estas 600 hectáreas de extensión.

La L-110 seguirá conviviendo con las líneas de bus 21,23, 37, 109 y el servicio nocturno N1. ★



## POLO LOGÍSTICO GLOBAL

# Plataforma con múltiples atractivos

### ► UBICACIÓN

La idoneidad de la Zona Franca para la implantación empresarial parte de su estratégica ubicación, convirtiéndose en una de las puertas más importantes tanto a España como al resto del continente.

Uno de sus principales atractivos es, sin duda, su cercanía al puerto (con accesos viarios y ferroviarios de ancho internacional) y el aeropuerto, que han ampliado de forma decisiva sus conexiones internacionales, así como el mercado central de abastos Mercabarna. Barcelona se erige como líder y puente entre el sur de Europa, Iberoamérica, Oriente y el norte de África.

### ► SERVICIOS

Destaca el papel del Centro de Servicios Zona Franca (destina 13.000 metros cuadrados a locales comerciales, despachos y oficinas); el almacén ADR (área de custodia de productos inflamables o peligrosos); el recinto de exenciones fiscales temporales de la Zona Franca Aduanera; o el recinto del Parque Logístico. Asimismo, el CZFB gestiona

de forma centralizada el servicio de limpieza.

### ► SEGURIDAD

En la sede del CZFB se encuentra el centro de control del personal de vigilancia (existe un servicio de patrullaje propio en las zonas comunes).

Además hay un teléfono de emergencias que atiende las llamadas de socorro e incidencias, en colaboración con la Policía Nacional, la Guardia Urbana, la Guardia Civil, los Mossos d'Esquadra, bomberos y los servicios médicos de emergencia.

### ► SOSTENIBILIDAD

El polígono ha evolucionado hacia estándares medioambientales avanzados, cuenta con certificaciones internacionales por la gestión de sus recursos y es un área que avanza hacia una cultura industrial integrada en el concepto urbano.

Este pujante polo logístico e industrial cuenta con equipamientos punteros, como la Central de Generación de Energías, epicentro de uno de los proyectos más importantes en materia



Polo de atracción. Vista aérea del polígono de la Zona Franca.

de eficiencia energética del sur de Europa (se calcula que, en el 2019, producirá la energía equivalente a una ciudad de 60.000 habitantes en el 2019).

Otras de las medidas respetuosas con el medioambiente que se han puesto en marcha en la zona son el aprovechamiento de las aguas freáticas para el riego de las zonas verdes (hasta 112.000 metros cuadrados) o la implantación de alumbrado público mediante sistema led (de bajo consumo energético).

Asimismo, en consonancia con su compromiso medioambiental, el Consorci de la Zona Franca ha establecido un área de especial protección de nidificaciones específicas.

### ► DISPONIBILIDAD

Abierto a la contratación empresarial en régimen de alquiler, el polígono industrial de la Zona Franca dispone hoy de parcelas de entre 4.500 y 10.000 metros cuadrados disponibles para ubicar una gran variedad de usos productivos: logístico, industrial, almacenes, equipamientos, etcétera. Las condiciones de alquiler son flexibles.

Entre los terrenos que se han sumado recientemente a la oferta de alquiler se encuentran 6,2 hectáreas pertenecientes a la antigua Seat.

# Ben vin guda al demà!



La nova L9 Sud dóna servei a diferents barris del Prat de Llobregat, de l'Hospitalet de Llobregat i de Barcelona; enllaça equipaments com la Fira, Mercabarna i la Zona Universitària amb les dues terminals de l'aeroport del Prat; i connecta amb els Ferrocarrils de la Generalitat, Rodalies de Catalunya, el Trambaix o la xarxa de metro i d'autobusos.

La Generalitat de Catalunya fa realitat la seva obra més ambiciosa: 20 km de recorregut, 15 noves estacions i 6 intercanviadors amb els sistemes més avançats de seguretat i fiabilitat per millorar la vida de milers de persones. Benvinguda Línia 9!



**012**  
gencat.cat  
Cost de la trucada: segons operador.

[territori.gencat.cat](http://territori.gencat.cat)



**Generalitat  
de Catalunya**