

# L'Hospitalet presenta la nueva Gran Via urbana

La Gran Via es una de las cicatrices que dividen el territorio de L'Hospitalet. Fruto de un pasado de servitud, la vía arbolada y con semáforos de Barcelona se troca en autopista tras franquear la plaza Cerdà. Pero L'Hospitalet no se da por vencida y proyecta integrarla en el tejido urbano de la ciudad

CRISTINA SÁNCHEZ

La comisión de gobierno municipal ha dado luz verde a dos proyectos elaborados por la Agència de Desenvolupament Urbà (ADU) para recuperar el carácter urbano de la Gran Via sin obstaculizar el flujo de tráfico que a diario discurre por este eje. Por una parte, un Avance de Ordenación Urbanística, que delimita los usos de los terrenos que rodean la Gran Via y, por otra, un Plan de Ordenación Viaria que en su primera fase actuará entre las calles Alhambra y Can Tries, y que permitirá llegar sin túneles ni puentes a Pedrosa y Granvia Sud.

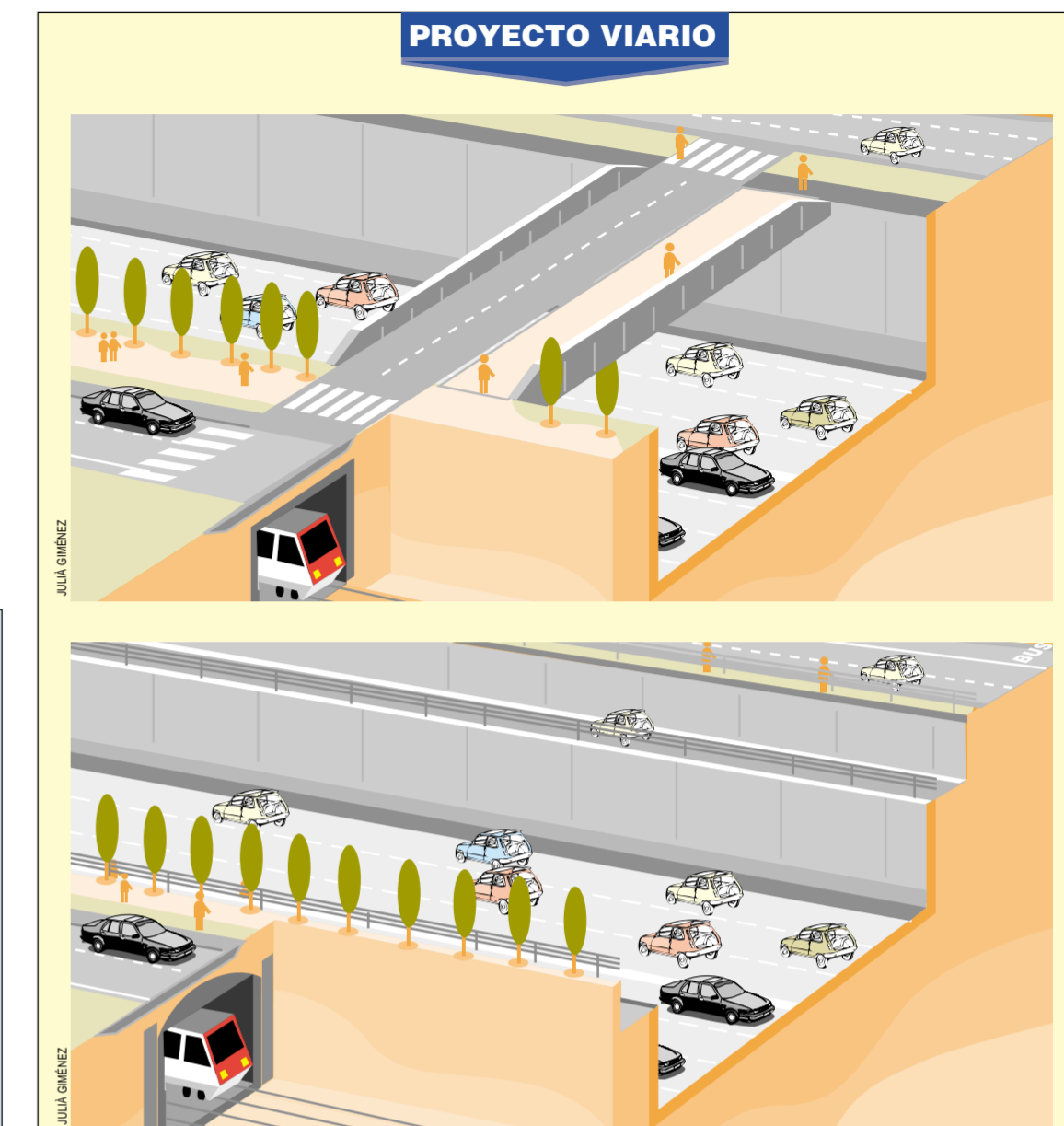
La ordenación de la Gran Via dibuja 18 sectores, cuyo destino contribuirá a olvidar el término de autovía que aún hoy la identifica. Cada uno de estos sectores está destinado a usos residenciales o comerciales, equipamientos de gran afluencia y zonas de oficinas que contribuirán a crear 25.000 nuevos puestos de trabajo localizados en el municipio.

Algunos de estos proyectos están ya en marcha y otros han iniciado su tramitación: el centro de Pryca, que este mes iniciará sus obras, Ikea, la ciudad judicial que en breve se levantará sobre el derribo del antiguo cuartel de Lepanto, o la ampliación del recinto ferial Montjuïc 2/L'Hospitalet. También se han iniciado trámites para construir zonas residenciales en

**Eje integrado en la ciudad con servicios de primer nivel**

Prat de la Manta y FEMBASA, la ampliación del Hospital Príncipes de España, el hotel proyectado por Richard Rogers, el parque de actividades terciarias de Pedrosa o las dos puertas que señalarán los dos accesos a la ciudad junto a la Gran Via, la Puerta Llobregat y la de Amadeo Torner.

En total, los 18 sectores que recoge el plan se extienden sobre 3.540 metros de longitud—entre el límite con el término municipal de Barcelona y la intersección con la Ronda en el nudo viario de Bellvitge—y con un millón y medio de metros cuadrados de techo edificable "en torno a un eje de máxima centralidad metropolitana con equipamientos terciarios, comerciales, hoteleros y residenciales", explica José Antonio Molina, teniente de alcalde de Urbanismo.



## Tramo deprimido entre Alhambra y Can Tries

Los nuevos usos determinados en el eje de Gran Via necesitan de una nueva ordenación viaria para acabar con el carácter de autopista actual. El proyecto elaborado por la ADU plantea una ambiciosa actuación que permitirá conectar el norte y el sur de la ciudad a pie plano, salvando la Gran Via. La propuesta, presentada a la Generalitat que es la titular de la vía calificada como autopista B-17 en el Plan de Carreteras de Catalunya, está planteada en dos fases.

La primera se inicia a continuación del tramo remodelado con la plaza Cerdà, entre las calles Alhambra y Can Tries/Joncs, un kilómetro y medio de superficie en total en el que L'Hospitalet plantea prolongar en el término municipal la depresión de la calzada central de la Gran Via que ahora discurre bajo la plaza. Este tramo deprimido tendrá 96 metros de ancho distribuidos en tres carriles para cada sentido de la marcha. Así se garantiza la capacidad de la vía sin entorpecer el plan metropolitano de movilidad.

A cada lado del tronco deprimido se habilitarán vías laterales, con tres carriles en el lado mar y dos en el lado montaña. Ambos estarán señalizados con semáforos e integrados en la red viaria local, junto a amplias aceras de unos 20 metros

de ancho con jardinería y mobiliario urbano. La señalización de pórtico típica de autopista será sustituida por otra más urbana.

Este mismo esquema se espera reproducir en la segunda fase del proyecto, en la que se prevén 6 pasarelas más siempre que sea posible soterrar las vías del tren a una profundidad suficiente para permitir la depresión de los carriles centrales y mantener los laterales.

Por último, el plan prevé diez puntos de conexión a pie plano para vehículos y para peatones entre el norte y el sur de la Gran Via para cruzarla sin dificultad como en cualquier eje urbano (ver gráficos). Estos pasos salvarán la zona deprimida de la Gran Via a la altura de las calles que pueden cruzarla. En la primera fase serán Alhambra, Castelao, Amadeo Torner y Can Tries.

El hecho de poder cruzar la Gran Via sin ascender las interminables escaleras del puente más próximo o aventurarse bajo un paso subterráneo hará posible que esta vía deje de ser considerada una frontera, con el aliciente de los nuevos servicios y equipamientos que han elegido L'Hospitalet como enclave estratégico para su actividad.