

Vía libre a un nuevo L'Hospitalet

El soterramiento del trazado del ferrocarril da vía libre a los proyectos previstos en el plan estratégico L'Hospitalet 2010 para construir la ciudad del siglo XXI

C. SÁNCHEZ

Una vez firmado el acuerdo para eliminar las vías que durante más de un siglo han dividido la ciudad, la Agència de Desenvolupament Urbà (ADU) ha empezado a redactar un plan director sobre los espacios urbanos recuperados al tren y las actuaciones en su área de influencia, hasta configurar una extensión de más de 3 millones de metros cuadrados en la que viven 117.000 ciudadanos y en la que nacerá una nueva ciudad como prevé el plan estratégico elaborado en 1995.

L'Hospitalet 2010 propone un nuevo Plan Viario de la ciudad que ahora es posible ejecutar. Este plan marca el denominado "cuadrado central" de L'Hospitalet, que el soterramiento de las vías consolida como uno de los grandes enclaves del municipio. Lo delimitan la avenida Josep Tarradellas, las calles Amadeu Torner, Aprestadora y Carretera del Mig y las avenidas Isabel la Católica y Fabregada.

En su interior, más de 100 hectáreas, y en las zonas que lo rodean se encuentran algunas de las actuaciones y equipamientos presentes y futuros más emblemáticos de la ciudad como La Farga, el Centro Cultural Tecla Sala y los proyectos de Can Trinçet y Cosme Toda, a los que ahora se sumará la Estación Central L'Hospitalet-la Torrassa.

La mejora medioambiental y de calidad de vida que experimentarán estos terrenos repercutirá directamente en el entorno y hará posible actuaciones urbanísticas colaterales con las que la ciudad podrá ganar viviendas

y equipamientos de uso diverso. Según anunció el alcalde, Celestino Corbacho, se podrían construir 5.500 nuevas viviendas. Entre el 15 y el 20% se beneficiarán de algún tipo de régimen de protección y el resto será de renta libre.

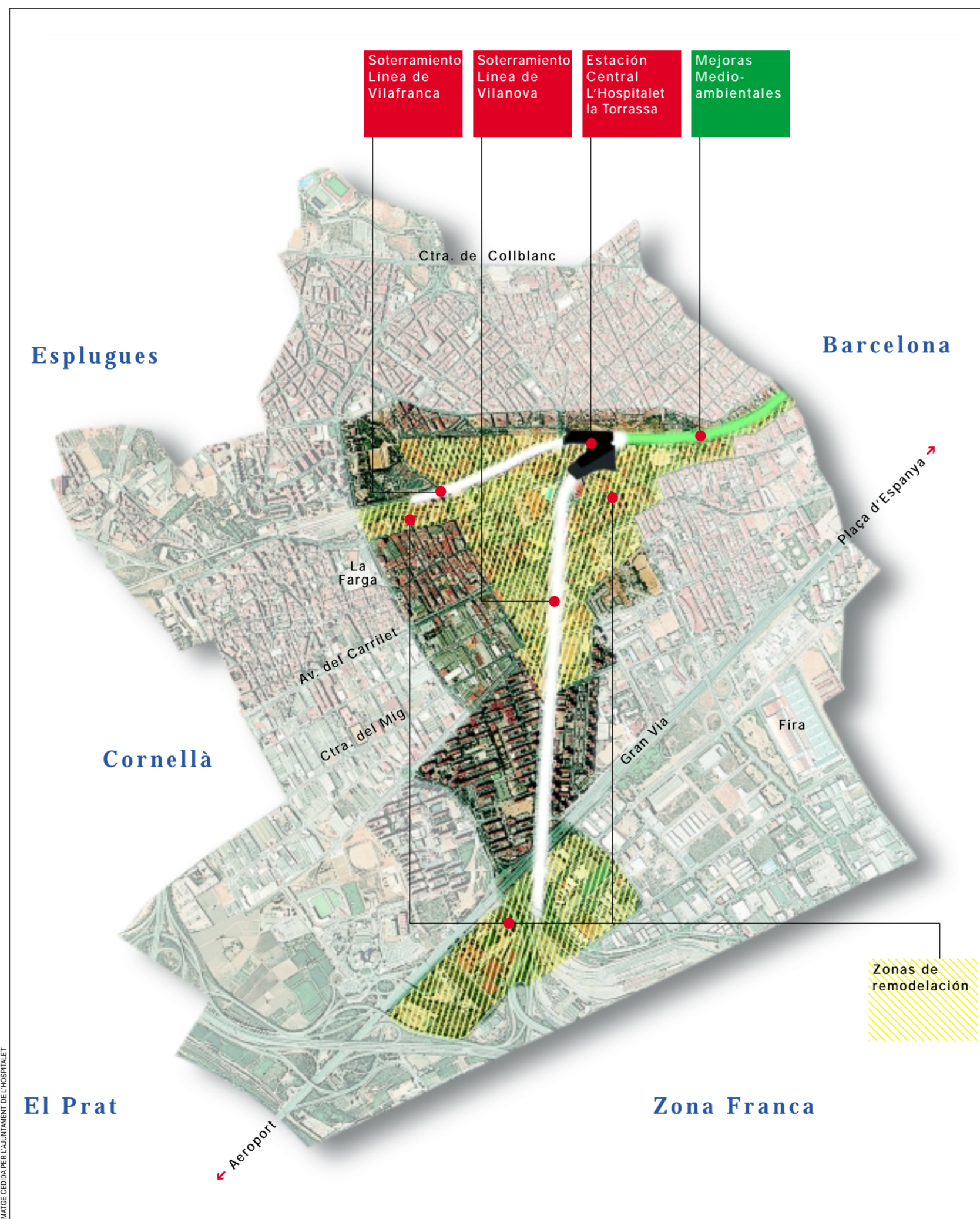
Con el soterramiento de la vía de Vilanova desde la calle Ciències hasta la calle Corominas, L'Hospitalet ganará 73.500 m². Esta operación permitirá la conexión de Bellvitge con el Gornal y la Carretera del Mig, y de Sant Josep con Santa Eulàlia.

La desaparición del trazado ferroviario hará posible enlazar a un mismo nivel la avenida Josep Tarradellas con la calle Amadeu Torner, a través de la calle Cultura, para enlazar con Motors y conectar con la Ronda del Litoral. Además, podrán abrirse nuevas calles, hoy inexistentes o sesgadas por las vías, para comunicar el norte y el sur.

En el terreno que liberan las vías de la línea de Vilanova se creará una nueva avenida única desde la calle Ciències hasta Collblanc. Además, se recuperará espacio destinado a usos diversos como vivienda, servicios, equipamientos, etcétera. En la zona sur, en torno al eje de la calle Ciències, el soterramiento facilita el desarrollo de la Gran Vía como avenida urbana y permitirá que los laterales de la nueva vía proyectada estén al mismo nivel que las calzadas centrales.

Unión del parque de la Torrassa y de les Planes

La desaparición de las vías de la línea de Vilafranca dejará libres 34.500 m², entre el Cemen-



Nuevo plan viario para conectar el norte y el sur de L'H

La estación central será un enclave social y económico

terio de L'Hospitalet y el eje de la calle Corominas. Hará posible la conexión entre la Florida-les Planes y Sant Josep —con la unión de las calles Granada y Plini, y de la avenida del Norte con la calle Canigó— y la apertura de un nuevo eje viario en paralelo al lado sur de las vías soterradas des-

de la Riera Blanca a la avenida Isabel la Católica. Por otra parte, la Carretera del Mig pasará en 15 años de vía industrial a zona urbana con uso residencial, sector terciario y servicios. En general, el soterramiento facilitará una mejor conexión de la ciudad norte-sur y este-oeste y permitirá el

establecimiento de zonas de prioridad invertida.

La desaparición de las vías facilita además la configuración de la Cornisa verde porque unirá el Parque de la Torrassa con el de Les Planes, mejorando su visión arquitectónica y paisajística y permitiendo un paseo

ajardinado continuo entre Can Buxeres y la Torrassa

En paralelo al beneficio que supone el soterramiento, el convenio con Fomento también tiene en cuenta la construcción de la Estación Central L'Hospitalet-la Torrassa en la que coincidirán las líneas de Cercanías de Vila-

franca y Vilanova, y la 1 y la futura 9 del metro. El Ayuntamiento y la Conselleria de Política Territorial ya han firmado un convenio para estudiar cómo será la estación, mientras la ADU planea las importantes repercusiones sociales y económicas que tendrá en el entorno.

La Estación Central L'Hospitalet-la Torrassa tendrá una gran afluencia de viajeros y ayudará a descongestionar la estación barcelonesa de Sants, como pieza clave de la movilidad metropolitana. A ella se accederá por una gran plaza situada en el cruce entre Torrent Gornal/Rosalía de

Castro y Josep Tarradellas/Amadeu Torner. Este espacio tendrá capacidad para una estación de autobuses, paradas de taxi y otros servicios relacionados con la movilidad urbana.

Bajo la plaza se estudia la ubicación de un gran aparcamiento y en la superficie, un edi-

ficio para instalaciones hoteleras y de servicios, con una superficie aproximada de 30.000 m². También repercutirá en su entorno más inmediato con la reconversión en equipamientos y servicios de las zonas industriales que todavía permanecen instaladas junto a la vía.

El alcalde Corbacho considera que "el Ayuntamiento debe anticiparse en la planificación de la nueva ciudad para convertirse en locomotora de los proyectos previstos. La iniciativa privada jugará un papel importante en su desarrollo pero la planificación debe realizarla el Consistorio".

EL APUNTE

Las claves de la ciudad del futuro

Soterramiento de la línea de Vilanova

- Cobertura: de la calle Ciències hasta la calle Corominas, en Santa Eulàlia.
- Longitud soterrada: 2.450 metros lineales
- Superficie: 73.500 metros cuadrados.
- Conexiones de Bellvitge con el Gornal y de Sant Josep con Santa Eulàlia a través de la avenida Josep Tarradellas-calle Amadeu Torner, calle Enric Prat de la Riba-calle Santa Eulàlia y Travessia Industrial-calle Aprestadora.
- Nueva avenida desde Carretera de Collblanc a calle Ciències que unirá las avenidas Vilanova y Amèrica y las calles Rosalía de Castro y Torrente Gornal.
- Facilitará el proyecto de transformación de la Gran Vía. Las calzadas laterales estarán al mismo nivel que la central.

Soterramiento de la línea de Vilafranca

- Cobertura: del Cementerio de L'Hospitalet hasta la calle Corominas, en Santa Eulàlia.
- Longitud soterrada: 1.150 metros lineales.
- Superficie: 34.500 metros cuadrados
- Conexiones entre la Florida, les Planes y Sant Josep a través de las calles Granada y Plini y de la avenida del Norte con la calle Canigó
- Apertura de un eje viario desde la Riera Blanca hasta la avenida Isabel la Católica.
- Unión de los parques de la Torrassa y les Planes para configurar una Cornisa verde continua formada por Can Buxeres, Can Cluset, los jardines de la avenida Catalunya y el parque de la Torrassa.



Estación Central de L'Hospitalet-la Torrassa

- Confluencia de las líneas de Vilanova (la Costa) y Vilafranca (interior) de Renfe con las líneas del metro 1 (estación de la Torrassa) y 9 (de nueva construcción).
- Plaza de acceso en el cruce de

- la calle Amadeu Torner-calle Cultura-avenida Josep Tarradellas-avenida Torrent Gornal-calle Rosalía de Castro.
- Edificio para usos hoteleros, terciarios y de servicios de 30.000 metros cuadrados de techo edificable.
- Estación de autobuses y paradas de taxi.
- Gran aparcamiento subterráneo
- Actuará como revulsivo socioeconómico del entorno

Actuaciones Medioambientales

- Las zonas donde no es posible soterrar las vías recibirán un trato medioambiental que reduzca el impacto visual y sonoro
- El ancho de vías se reducirá de 8 a 6. La Ronda de la Vía ganará anchura y se estudiará una nueva conexión entre la Torrassa y Santa Eulàlia.