



Contempla el soterramiento de la estación de Bellvitge y la primera fase del intercambiador de La Torrassa

Fomento aprueba el Estudio Informativo para la integración de la línea C-2 en L'Hospitalet de Llobregat

- La mitad de la obra se hará con tuneladora para evitar molestias a los vecinos y minimizar las afecciones al tráfico ferroviario

Madrid, 4 de noviembre de 2009 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha aprobado definitivamente el Estudio Informativo para la integración urbana de la línea ferroviaria de cercanías C-2 en L'Hospitalet de Llobregat y la primera fase del intercambiador de La Torrassa, según publica hoy el Boletín Oficial del Estado.

Las principales características de la solución aprobada son las siguientes:

- Soterramiento de la línea C-2, con una longitud de unos 4.320 metros. De ellos, un 47% serán ejecutados mediante tuneladora.
- Estación soterrada de Bellvitge.
- Estación soterrada de Vilanova en la zona de La Torrassa.
- Salidas de emergencia y pozos de ventilación.

El proyecto constructivo de plataforma se encuentra actualmente en la fase final de redacción lo que va a permitir, tal y como anunció el Ministro de Fomento en la presentación del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de cercanías de Barcelona, licitar las obras en 2010.



Características técnicas

La solución aprobada, en el año 2004, para la línea de Vilanova contemplaba un trazado en túnel excavado entre pantallas que comenzaba en la Ronda Litoral, tenía una estación subterránea a la altura de la actual estación de Bellvitge, continuaba en variante en la zona de Tecla Sala cruzándose con la línea de Vilafranca a distinto nivel y contemplaba un futuro intercambiador en La Torrassa.

El Estudio Informativo ahora aprobado analiza, valora y desarrolla una nueva solución constructiva para llevar a cabo el soterramiento de la línea C-2 de cercanías de Barcelona a su paso por L'Hospitalet de Llobregat, entre la Ronda Litoral y el límite con el término municipal de Barcelona.

La nueva solución reconsidera parte del trazado y cambia el método constructivo propuesto en el Estudio informativo del año 2004. Respecto al anterior trazado, la nueva alternativa coincide en planta hasta el centro cultural de Tecla Sala, pero en lugar de atravesar su edificio principal por debajo, se separa en planta de él, para cruzar luego bajo las vías de Vilafranca hasta situarse al norte de ellas, alejándose hasta unos 130 m de su eje.

En cuanto al método constructivo, se ha optado por sustituir en prácticamente la mitad del trazado la excavación entre pantallas por una tuneladora que avanzará desde la estación de Bellvitge hasta la altura de la subestación de FECSA.

Con esta medida:

- Se evitarán posibles problemas geotécnicos por la mala calidad de los terrenos atravesados.
- Se reducirá la afección al complejo cultural Tecla Sala.
- Disminuirán las molestias a los vecinos durante las obras por ruidos, vibraciones, cortes de vías
- Se independizarán las obras del soterramiento de la C-2 de las obras en la C-4, con una notable reducción de los plazos de ejecución.