



ACTA DE LA SESSIÓ INFORMATIVA HÍBRIDA DE SEGUIMENT DE LES OBRES DE METRO L9 POU DE SANLLEHY

Dia i hora: 03 de febrer de 2025 a les 17.30h

Lloc: Sala de plens Lluís Companys, seu del Districte d'Horta Guinardó

Assistència a la reunió

Per part de l'Ajuntament de Barcelona (11):

Lluís Rabell, Regidor Districte d'Horta-Guinardó

Anna de Palau, Gerent del Districte d'Horta-Guinardó

Rufino Garcia, Gerent del Districte de Gràcia

Oriol Altisench, Enginyer en Cap

Carles Blasco, Oficina de l'Enginyer en Cap

Sergi Perea, Conseller tècnic del districte d'Horta-Guinardó

Àlex Monllaó, Conseller tècnic del Districte de Gràcia

Margarita Fernández-Armesto, Directora de Llicències del Districte de Gràcia

Belen Sanz, Departament d'Obres del Districte de Gràcia

Anna Sánchez, Departament de Participació

Arnau Boix, suport del Departament de Participació

Per part de la Generalitat de Catalunya (4):

Begoña Castiblanque, Directora de Projectes, Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya

Laura Carrasco, responsable de Geotècnia i Obres Subterrànies, Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya

Miquel Navarra, gerent d'obra civil d'L9 d'Infraestructures.cat

Ester Solà, tècnica d'Infraestructures.cat

Per part de la ciutadania, entitats i col·lectius (121):

AVV Baix Guinardó

AVV Joan Maragall

L'Independent de Gràcia

Salvem el Guinardó

AVV del Park Güell, La Salut, Sanllehy

Col·legi Lestonnac

Assistència total: 121 (48 dones i 73 homes)

En les pàgines que segueixen, en compliment de la normativa vigent en matèria de protecció de dades, les intervencions de la ciutadania s'anonymitzen, indicant les inicials del nom i cognoms de les persones que han intervingut.



Ordre del dia

1. **Benvinguda institucional**, a càrrec de Lluís Rabell, regidor del districte d'Horta-Guinardó, Rufino Garcia, gerent del districte de Gràcia i Oriol Altisench, Enginyer en Cap.
2. **Explicació general de les obres i properes actuacions**, a càrrec de Begoña Castiblanque, directora de Projectes, i Laura Carrasco, responsable de Geotècnia i Obres Subterrànies, ambdues de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya.
3. **Torn obert de paraules**, en format presencial i en format online.

Desenvolupament de la sessió

La sessió s'inicia seguint l'ordre del dia previst:

1. **Benvinguda institucional**
Lluís Rabell obre la sessió presentant totes les persones que són a la taula institucional i contextualitza la sessió, que consisteix a exposar les distintes fases d'obres de construcció del pou i la galeria de Sanllehy per a la futura estació de metro de les línies L9 i L10. Excusa l'enginyer en cap, Oriol Altisench, que està de camí i a punt d'arribar.
2. **Explicació general de les obres i properes actuacions**
Begoña Castiblanque, avança com es desenvoluparà la seva presentació. En primer lloc explica el context de les obres, després detalla els treballs executats fins al moment i exposa quines seran les properes actuacions.
Especifica, segons l'esquema de la presentació, que el tram pendent de tunelar de les línies de metro L9/L10 es situa entre Mandri i Lesseps. Serà un túnel amb llosa intermitja, és a dir, amb metros circulant a dues alçades pel mateix túnel.

S'explica a grans trets l'estat de les obres del tram central de la L9/L10, i com serà la futura estació de Sanllehy. S'explica que en aquesta primera fase (d'octubre 2024 a gener 2025), s'ha obert un forat a la llosa de cobertura del pou de Sanllehy, just el necessari per desenvolupar els propers treballs.

A partir d'ara, i fins la primavera, comencen els treballs de condicionament de l'interior del pou, per poder encarar a continuació l'excavació pendent del pou. En el termini d'una setmana, es traslladarà el pòtic grua que hi ha a Mandri cap a Sanllehy, i servirà per donar suport a les obres previstes. El buidat del pou de Sanllehy s'anirà fent de 2 en 2 metres de profunditat, construint alhora l'anell de contenció abans de passar al següent tram.



Begoña Castiblanque acaba explicant els canals de contacte mitjançant els quals la ciutadania pot plantejar dubtes, queixes o consultes.

Arriba a la sessió Oriol Altisench, que agraeix a Begoña Castiblanque les explicacions i es disculpa pel retard.

3. Torn obert de paraules, sobre qüestions generals de la proposta

- M. pregunta per quan es preveu la urbanització de la plaça Sanllehy
- A. comenta un accident que hi ha hagut al davant de la zona d'obres de la plaça amb un vehicle.. Demana que es senyalitzin millor les obres i s'augmentin els dispositius de prevenció, especialment per l'entrada i sortida de vehicles de la zona d'obres.
- J. C., pregunta per com son els dispositius d'emergència a la bateria d'ascensors per a viatgers previstos, donat que han de salvar una profunditat equivalent a 25 plantes.

Lluís Rabell, respon que aclariran amb la Guàrdia Urbana les circumstàncies de l'accident esmentat, i s'asseguraran que hi hagi prou personal a les obres per previndre'n de nous. Afegeix també que aquestes fondàries de pous no recomanen escales per viatgers, sinó ascensors de gran capacitat, acompanyats d'escales només d'emergència. Comenta que la urbanització de la plaça, dependrà dels temps de finalització de l'obra civil, i que és massa prematur per preveure aquesta data. Assegura que la urbanització necessitarà un projecte executiu projecte propi, i un procés participatiu per acabar de definir-la. S'estima que aquest projecte començaria a redactar-se a 2028, i potser el 2030 podrà executar-se.

Begoña Castiblanque comenta que en circumstàncies d'estacions de metro a gran profunditat, com la de Sanllehy, els usuaris la utilitzen molt millor amb ascensors de gran capacitat. Assegura que, en general, els viatgers prefereix fer cua a ascensors quan l'alternativa són molts trams d'escales mecàniques que van a gran profunditat. Comenta que hi haurà sortida a escales d'emergència a tots els nivells de parades dels ascensors.

- R., reclama que a més d'escales d'emergència, és imprescindible que es preveguin bateries elèctriques d'emergència per als ascensors.
- J. B., demana si l'estació de metro estarà a dos nivells, i si cada nivell correspon a una línia de metro diferent.



- J. P., reclama que s'envii una copia de la presentació d'avui a les persones que han facilitat el correu electrònic. També demana que hi hagi manera de veure i seguir l'avanç de les obres instal·lant alguna part transparent a les tanques que rodegen la zona de treballs.
- C., pregunta quina capacitat tenen els ascensors, i mostra preocupació per la quantitat de turistes que podrien acudir a la parada quan entri en funcionament.
- A. R., explica que l'alteració del trànsit de l'entorn de les obres està afectant negativament. Assenyala que hi ha un cruïlla amb pas de vianants sense semàfors (Pablo Sáez amb Vallseca), és insegura perquè a més ha augmentat el trànsit ara, caldria instal·lar-ne.

Al carrer del costat (Ana María Matute), la vorera és molt estreta i insegura, caldria ampliar-la al futur, donat que el trànsit serà molt més elevat.

B.P., pregunta pel sistema d'excavació que estan utilitzant, argumentant que n'hi han de millors i més segurs com el de la hidrofressa.

Lluís Rabell respon que s'enviarà la presentació d'avui a les persones inscrites, i que també es penjarà a la pàgina web municipal del districte d'Horta-Guinardó. També explica, referint-se a la vorera del carrer Ana María Matute, que quan s'aproximin al final de les obres, s'avaluarà quines altres intervencions d'urbanització complementàries són necessàries als entorns urbans més immediats.

Afegeix que es tindrà en compte la manera com el barri entoma la circumstància de tenir una nova estació de metro.

També comenta un cas, d'altres obres de la Generalitat a Barcelona, on a la part baixa de les tanques s'han disposat panells translúcids, i que de manera anàloga, potser es podrien instal·lar per a les obres de l'estació de Sanllehy.

Begoña Castiblanque, explica que una pantalla de metacrilat fa rebotar el so, i per això no és habitual que es prevegi instal·lar-ne a obres amb un nivell de soroll com la de l'estació de Sanllehy. Apunta que l'exemple a què es refereix en Lluís Rabell tenia unes circumstàncies molt específiques: es va valorar convenient no donar tanta sensació de tancat, donada l'estretor de pas que havien de suportar els vianants en aquell tram específic. Afegeix que estudiaran si en aquest cas de Sanllehy podria ser convenient instal·lar finestretes amb aquest sistema si bé no es veuria res perquè els treballs a dur a terme són a l'interior del pou



Explica també que els ascensors previstos per a l'estació disposaran d'un sistema de seguretat incorporat que permet que siguin utilitzats per evacuació. Apunta que existeixen ascensors previstos per a bombers, que poden funcionar de manera ininterrompuda també en emergències. Afegeix que els ascensors de gran capacitat solen admetre fins a 40 persones, i que es revisaran les dades específiques de demanda previstes per al cas de Sanllehy per explicar-ho a la propera sessió.

També explica que el túnel es preveu en dos pisos, i que a cada pis, passaran els metros de la L9 i la L10 que vagin en el mateix sentit (el pis superior en un sentit, i el pis inferior en l'altre).

Laura Carrasco, respon al dubte sobre el sistema d'excavació, i explica que s'ha optat per seguir el mateix sistema amb el què es va iniciar l'excavació en el passat: excavació de pantalles amb hidrofresa fins a una determinada profunditat, i a partir d'aquí construcció progressiva dels anells de contenció de terres.

- Anònim, pregunta si hi han diferents nivells d'entrada de trens, i si està previst que en casos d'emergència hi han ascensors que evacuen a nivell de carrer, o si ho fan a altres nivells intermedis. També pregunta per la data de finalització d'obres i entrada en funcionament de l'estació.
- A. R., demana sobre el tipus de terres i roques que hi ha a les profunditats objecte de les obres, i quines problemàtiques pot generar la seva excavació.
- F. O., parla sobre pantalles acústiques, i exposa que la selectivitat de freqüències de les pantalles triades en aquesta obra no absorbeixen de manera òptima els sorolls de les obres. També apunta que, en cas de posar pantalles de metacrilat per permetre veure als vianants, només es podrien instal·lar a la part alta de la plaça, on hi ha la vorera.
- J. P., explica els antecedents del pou, el projecte del qual va començar fa 20 anys, per fer entendre que és important per als veïns i veïnes poder fer el seguiment i visió de les obres. Explica que llavors, a les instal·lacions de les obres les anomenaven popularment com a "la torre negra", i que es van fer passejades públiques per visitar el pou i els treballs de la futura estació. Remarca que, per aquest vincle tan fort amb la memòria del barri, i per l'escepticisme generalitzat, és important que veïns i veïnes puguin veure el progrés de l'obra. Proposa que es facin visites veïnals per veure com avancen les obres si no es poden posar les pantalles translúcides o visors de metacrilat.



Lluís Rabell, comenta que les obres que tenim en marxa duraran fins 2028 i després faltaran altres contractes per completar l'actuació . I passa les preguntes tècniques a les representants de la Generalitat.

Begoña Castiblanque insisteix en que hi han dos nivells d'accés a les andanes, un per cada sentit de la marxa.

Assegura també que els materials fonoabsorbents seleccionats per a les pantalles acústiques de les obres funcionen perfectament per al soroll de les maquinàries previstes, i que aconsegueixen tota la normativa existent. Per tant les proteccions acústiques són perfectament vàlides i òptimes..

També empatitza amb el sentiment de veïns i veïnes, donat que les obres inicials van començar fa molts anys i portaven a més molt temps paralitzades. Exposa però, que amb un sistema de finestres a nivell de carrer tampoc es podrien apreciar bé els treballs, donat que es realitzaran a molta profunditat. Afegeix que estudiaran la possibilitat de fer alguna visita a l'obra, però que en qualsevol cas, com que es preveu celebrar nombroses reunions i comissions de seguiment, es comprometen a mostrar totes les fotos i vídeos necessàries per a que tothom pugui apreciar l'avanç dels treballs.

Laura Carrasco, comenta que els terrenys que s'excaven són tipus pissarres, molt antigues. Durant l'excavació del pou en vertical no es preveuen problemes ni incidències. Quan s'hagi d'excavar la galeria de connexió amb el túnel, per , es farà primer mitja secció, i després l'altra mitja, i cadascuna es farà per trossos petits. La galeria té uns 20 metres d'alçada i 13 d'amplada, i els treballs estaran molt fasificats per limitar al màxim les possibles deformacions. S'augmentarà l'auscultació del terreny quan calgui, però en tot cas, els moviments que es podrien tenir en superfície serien molt petits, de l'ordre de mil·límetres.

Miquel Navarra, explica que els ascensors de gran capacitat van a 3 metres per segon, i les cabines són de doble accés, s'entra per un costat i es surt per l'altre. Assegura que la fiabilitat d'aquest sistema d'ascensors és del 99,99%.

Begoña Castiblanque afegeix, en referència a les mesures de seguretat de la futura estació, que quan algú entra en la zona d'escaleres d'emergència, aquest espai ja és zona protegida. En aquests casos, les persones que poden pujar autònomament poden ascendir les escaleres i sortir al carrer, i en cas que no, els equips de seguretat serien els que baixarien a per la resta de persones.



PREGUNTES EN LÍNIA

- J.M.: Com podeu demostrar que la normativa acústica és la correcta, referint-nos a la maquinària que està present als treballs de les obres?
- A.: L'escala que portava de Pompeu Fabra a dalt de la plaça, no s'obrirà fins acabar l'obra?
- A.: Com serà la futura plaça Sanllehy en quant a mobiliari urbà? Especialment el mobiliari infantil que sigui segur i adequat.
- M.: En relació als accidents, la vorera de la dreta al carrer Ana Maria Matute en arribar a la plaça desapareix sense avís previ. En conseqüència, hi ha molta gent que va caminant per la calçada. Cal un avís previ per a que la gent sàpiga que ha de travessar a l'altra vorera per continuar.
- M.: la manca de Pressupostos de la Generalitat afectarà al termini de finalització de les obres?
- M.: hi ha precedents al nostre país de la construcció de túnels i estacions a dos nivells? És un sistema segur?
- Anònim: L'Avinguda can Baró podria ser per a vianants amb trànsit limitat?
- I.: Vau explicar que aquesta estació actuaria com a pou de ventilació del túnel. Vau indicar que es faria amb unes reixes a banda i banda de la plaça i davant d'edificis residencials. Quin impacte acústic i d'aires viciats implica aquesta circumstància?
- Anònima: si hi ha dos línies, hi ha un metro a sobre de l'altre, o en línia plana els quatre?
- M.: la construcció del metro té en compte la possibilitat de pluges torrencials o fortes ventades com les que han tingut lloc a Catalunya recentment? Quines mesures es preveuen al voltant de l'obra i al propi pou?
- J.: Proposta de webcam a l'obra amb una pantalla a l'exterior o un enllaç per connectar-se per a que els vianants puguin veure el desenvolupament dels treballs.
- Anònima: tenint en compte que el projecte inicial de construcció del pou es de fa més de vint anys, s'ha actualitzat a tècniques i materials actuals?
- N. Com es pot prevenir el risc d'inundació a dins les estacions davant d'aiguats importants?

Begoña Castiblanque, insisteix amb que el futur procés participatiu i projecte executiu associat serà el que definirà la previsió de reurbanització de la plaça en superfície, que el resultat final no té per què ser el que es pot veure ara als plànols generals. Assegura que prenen nota dels accidents i problemes del trànsit.

També diu que es compleix estrictament la normativa acústica vigent, i informa que els estudis acústics s'actualitzen en funció de la maquinària i sistema de construcció definitius de cada obra.



Recorda les fases i terminis que ja s'han esmentat durant la sessió, que es defineixen en funció de les disponibilitats pressupostàries, i apunta que hi ha ja molts exemples d'estacions de la L9, anàlogues a la futura estació de Sanllehy, i que funcionen perfectament.

Begoña Castiblanque exposa que es tenen en compte les possibles pluges torrencials, tant a la fase d'obres com de funcionament de les estacions de metro.

Explica de nou el funcionament de les línies amb dues plantes, una per sentit. Assegura que, per descomptat, el projecte actual està actualitzat als temps que corren, doncs el projecte inicial és de fa molts anys.

Respecte a la ventilació prevista per l'estació i el seu impacte acústic, és el mateix que per a qualsevol altra estació de metro de Barcelona: reixes de ventilació, ventiladors amb silenciadors, no hi ha aire viciat,... S'acompleixen totes les normatives vigents.

Esther Solà, explica respecte a l'evacuació d'aigües pluvials, que a mesura que avancen les obres, es va traient tota l'aigua que hi cau. Assegura que les pantalles acústiques instal·lades en superfície també estan calculades contra el vent, com qualsevol estructura, tot i ser elements temporals.

També comenta que l'accident de la setmana passada a què s'han referit algunes persones assistents, no va tenir relació directa amb les obres, doncs el motorista afectat, després d'una relliscada, va caure de casualitat davant del recinte de les obres, però no per causa dels vehicles de les obres. Confirma que sempre hi ha un senyalista per garantir la seguretat a la zona.

Finalment, sense més intervencions, la gerent del districte d'Horta-Guinardó, Anna Maria Palau agraeix l'assistència i dona per acabada la sessió.