

ACTA DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT DE LES OBRES DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT DEL TRAM LA SAGRERA-NUS DE LA TRINITAT.

A la seu del sector d'urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, **el dia vint-i-vuit de novembre de dos mil onze** es reuneixen els representats d'ADIF, del Sector d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, Barcelona Sagrera Alta Velocitat amb els representants dels veïns i veïnes afectats.

Assisteixen a la reunió:

Manel Valdés, d'Hàbitat Urbà
Lluís Domènech, de Barcelona Sagrera Alta Velocitat
Ferran Puig, de Barcelona Sagrera Alta Velocitat
Victoria Úbeda, de Barcelona Sagrera Alta Velocitat
Jordi Segués, del Districte de Sant Martí
Carme Herrero, del Districte de Sant Andreu
Neus Domingo, del Districte de Sant Andreu
Beatriz Huarte, de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
Felix Arnal, de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
Enric Tarradellas, de BCNsit
Laia Torras, d'Hàbitat Urbà
Xavier Moreno, Hàbitat Urbà

Pere Vallejo, de la Plataforma l'AVE pel Litoral
Pilar Magdalena, de l'AVV de Sant Andreu Palomar
Montserrat Tarré, de l'AVV de Sant Andreu Palomar
Pau Maduell, de l'AVV de Sant Andreu Palomar
Climent Molins, Assessor tècnic veïnal
Miquel Ruiz i Quintilla, de l'AVV de Sant Andreu Palomar
Domiciano Sandoval, de l'AVV Camp de l'Arpa
Joan Anton Tineo, Assessor tècnic veïnal
Germinal, de l'AVV Verneda Alta
Antonia Cortes, de l'AVV Verneda Alta
José Barbero, de l'AVV de la Sagrera
Oleguer Mendez, de l'AVV de la Sagrera
A. Sanchez, de l'AVV Sant Andreu Nord
Pep Solà, del Programa de Participació Ciutadana i Associacionisme
Juan Camilo Ramos, de l'AVV de Sant Andreu Palomar
José Maria Franco, de l'AVV del Bon Pastor
Ole Thorson, assessor tècnic veïnal
Manel Isas, de l'Ass. Plataforma Sant Andreu Nord

Manel Valdés dona la benvinguda a tots els assistents i explica que l'objectiu de la reunió és l'explicació del desenvolupament dels projectes d'urbanització viària de la zona de la Sagrera i Sant Andreu. Comenta que es prorroga el termini d'exposició pública dels projectes fins el 31 de desembre.

Pren la paraula **Lluís Domènech** i comenta que avui explicaran dos projectes constructius que han de permetre la construcció ja física d'aquestes dues parts de la ciutat. Durant diverses reunions ja s'han anat explicant les idees generals i, per tant, el que hi ha en aquests dos projectes executius és la realització en detall d'uns traçats viaris i unes idees urbanes que ja s'havien presentat i ja s'han anat parlant des de fa 2 anys.

Tot seguit passa a explicar el projecte. Amb el suport de plànols en format paper assenyala les zones que entren al projecte i apunta que les voreres de dins del parc queden recollides en el projecte del parc i no en aquests. Comenta que aquest vials van associats a uns carrils bici que també es preveuen en aquest projecte i a unes voreres que en alguns casos arriben als 18 metres i incorporaran 2 fileres d'arbres. En els projectes d'urbanització que hi ha implicats en la zona de Sant Andreu – Sagrera i també inclou una petita peça que hi ha al costat Sagrera, al costat del pont de Bac de Roda. Aquests dos projectes tenen uns criteris comuns prefixats des de BSAV de materials, vegetació, etc. a partir dels quals s'han realitzat els projectes constructius.

En el plànol 3c1 ja es veuen les peces amb més detall, com l'entroncament del Pont del Treball. S'explica que es canvia aquest vial perquè canvia la cota degut al pas dels trens d'alta velocitat. En aquesta zona es van recollir unes demandes veïnals que es van realitzar a través dels assessors. S'ha incorporat una mitjana que va de punta a punta, per evitar que hi hagués molts carrils per creuar pels vianants. Al costat mar s'observa una vorera de 18 metres amb doble línia d'arbres i que es repeteix de manera simètrica al costat muntanya. També hi ha dibuixades les dues rampes, una que és la sortida del vial que ve des de l'estació del costat del parc de Sant Martí, i al costat muntanya hi ha la rampa de sortida dels vehicles que venen del vial segregat costat muntanya. Aquesta rampa es bifurca i una part surt cap a la ciutat i l'altra és la continuació del vial segregat que va cap a l'estació.

Continua explicant la zona de la biblioteca del Camp del Ferro, en aquest cas s'ha fet una ampliació de la vorera per donar més espai a aquest equipament, també es defineix quin tipus de vegetació va en el parterre que es dibuixa: un tipus de gramínies que van canviant de color i que s'aniran posant al parc. Seguint pel costat muntanya s'arriba a la zona de Pare Mayanet amb Riera d'Horta on també hi ha una altra zona on s'amplia la vorera i genera una nova plaça feta amb els mateixos criteris del sistema de parterres amb gramínies, plantacions d'arbres i una franja de jocs infantils. Continuant cap a Onze de Setembre segueix el mateix esquema viari. Segueix explicant el tema de la unió de les rambles, ja s'ha explicat que per la pròpia alçada dels trens apareix un mur que en aquest punt s'aconsegueix treure'l però queda amb una gran rampa de vianants, per tant, la mateixa topografia fa que la manera natural de creuar les rambles sigui seguint paral·lel al propi vial de continuació de Segre. Pel que fa al costat mar, la vorera també és de 18 metres i molt constant, la vegetació, que és la mateixa al llarg de tot el projecte, està pensada que sigui tres plàtans i una palmera.

Seguint amb el plànol 3c2 es passa del projecte Sagrera al projecte Sant Andreu i inclou la cruïlla Segre amb Onze de Setembre. També s'hi veu l'ampliament de la plaça que queda de l'encreuament entre Josep Soldevila amb Sant Adrià, aquesta plaça també té previst una zona de jocs infantils i unes extenses zones verdes. Al costat parc sempre hi haurà una franja d'arbust i després el carril bici, és a dir, serà un carril exclusiu, no de convivència. Seguint al següent plànol ja es mostra el final,

l'arribada a l'estació de Sant Andreu, el projecte de la qual ja es va presentar fa un temps, el projecte que estem explicant ara projecta connectar-se a la plaça de l'estació. Al costat mar tenim l'entrada pel Parc de la Maquinista que per una qüestió de canvi d'alçada es remodela tot l'enruncament entre Sant Adrià i Ferran Junoy i es genera un espai més ampli de plaça i s'hi incorpora la rampa accessible que arriba fins a la zona del Ilac. El projecte arriba, per la part muntanya, fins al carrer de Palomar i per la part mar arriba fins a Joan Torras amb Ferran Junoy.

Oleguer Méndez planteja el problema de les al·lèrgies que causen els plàtans, **Lluís Domènech** respon que és un tema que s'ha parlat amb parcs i jardins, que demana que no hi hagi espècies que siguin les majoritàries a la ciutat per evitar epidèmies i per qüestions de biodiversitat. Comenta que en el parc es plantaran uns 8000 arbres i 200 – 300 seran plàtans. Apunta que el plàtan és l'arbre que té més prestança en tipus de vials com aquests que es plantegen.

Josep Barbero comenta que tot i que el plàtan és un arbre emblemàtic per la ciutat amb els nous vials que es plantegen aquí hi haurà molta contaminació i el plàtan no la tolera bé. **Lluís Domènech** respon que són vials molt amplis, amb molta llum i escocells seran molt grans. També comenta que hi ha un gran avantatge i que l'aigua freàtica està molt a prop de la superfície i, per tant, s'està preveient tot el rec amb aigües freàtiques i serà fàcil de regar.

Continua mostrant dues propostes antigues sobre el tema de la rotonda que es va eliminar i el vial segregat del costat mar davant del triangle ferroviari que no estava enfonsat sinó que anava per superfície, això també es va incorporar a petició veïnal.

Pau Maduell pregunta si això ara mateix es recull al PGM. **Lluís Domènech** respon que sí però tot el projecte Sant Andreu – Sagrera s'anirà desenvolupament i ja està previst anar modificant aquestes petites coses a nivell municipal. **Pau Maduell** pregunta si aquests canvis s'hauran de fer abans de començar les obres. **Lluís Domènech** respon que estrictament l'obra d'ADIF es pot anar fent sense fer aquests retocs, però sí que es recomana que ens els pròxims anys s'actualitzi.

Josep Barbero comenta que els arbres que han d'anar sobre la llosa sempre s'ha dit que amb 1,5 metres de terra ja n'hi ha prou, però per altra banda, les obres que s'estan fent a Honduras amb Pare Claret i ens han dit que amb 1,5 metres no hi poden haver arbres, només arbusts. **Manel Valdés** respon que amb 1,5 metres sí hi poden haver-hi arbres i que ja tornaran a parlar amb Parcs i Jardins.

Continua parlant **Lluís Domènech** i mostra uns plànols que resumeixen els projectes. Assenyala que això són uns projectes constructius i que les traces principals s'han anat definint i explicant en diverses ocasions.

Pau Maduell assenyala que s'han oposat repetides vegades en molts d'aquests aspectes i traces principals. **Montse Tarré** comenta que s'ha tapat el forat de Pare Manyanet però nosaltres volem al·legar contra l'espai que es defineix amb els carrers. Hi ha una circulació prioritària de vehicles i no ens agrada. Nosaltres vam fer una proposta per unir les dues rambles i no se'ns ha contestat ni em vist una materialització del que hem proposat.

Ferran Puig respon que poden fer al·legacions i que evidentment es contestaran, però assenyala que hi ha una realitat física que no es pot obviar i es que si es perllonga la

Rambla Onze de Setembre tens una situació que et porta a vials amb una pendent del 9%.

Ole Thorson comenta que l'únic comentari que s'ha rebut des de l'Ajuntament es que no es pot plantejar d'una altra manera perquè així està definida la xarxa viària, sembla doncs que es necessària la connexió entre Rambla Prim i Segre per alguna raó que no ens han donat. No creiem que sigui pel trànsit perquè en aquesta zona és baix i es podria desviar per Sant Adrià. I és en això on considera que no hi ha hagut una sensibilitat per part de BSAV per explicar-nos els perquè. **Manel Valdés** respon que miraran l'argumentació del perquè d'aquesta decisió i contestaran amb propietat. **Pau Maduell** demana que es torni a mirar aquest punt amb més sensibilitat ja que és molt important pel barri.

Oleguer Mèndez es sorprèn que els tècnics hagin proposat una mitgera pel carrer Garcilaso sabent que els veïns hi estan totalment en contra, i planteja dubtes sobre com sortirà el trànsit de l'estació, ja que hi arriben molts carrils. Demana que el carrer del Clot no es converteixi en una Meridiana. Amb la documentació facilitada no es veu aquest espai reflectit.

Lluís Domènech respon que aquest espai pertany a un altre projecte, no a aquests que es tracten avui. En podem parlar però la documentació d'avui anava referida als altres dos projectes.

Oleguer Mèndez continua dient que ells creuen que calen dos carrils de sortida, un efectiu i un altre d'emergència perquè sinó portem el trànsit des del Nus de la Trinitat a sortir a la Sagrera sense cap mena de mirament. I no podem al·legar res contra això perquè no tenim la informació.

Ferran Puig comenta que el projecte com a tal es va lliurar a participació ciutadana amb la idea de que l'Ajuntament el repartís com cregués convenient, apunta que són 4 toms de 300 pàgines i el que s'ha presentat avui és un extracte.

Domiciano Sandoval assenyala que plantejar un projecte d'aquesta magnitud tant trossejat l'únic que provoca és dificultat als veïns per presentar les al·legacions.

Manel Valdés comenta que la xarxa viària està enllaçada però no hi pot haver un projecte únic, i es pot al·legar sobre qualsevol cosa que tingui efecte sobre aquest projectes.

Josep Barbero diu que els veïns s'oposen a que la rampa tingui una distància de 150 metres i demanen que sigui més curta. Continua dient que es va demanar des del principi que no hi hagués dos carrils de circulació perquè això implicarà que entrin a molta velocitat, per això demanen un carril de sortida i no dos. Remarca que la demanda veïnal sempre ha estat la de pacificar el trànsit a la zona i reduir contaminació.

Manel Valdés respon que el control de velocitat es pot fer de moltes maneres que no sigui amb la reducció de carrils. **Ole Thorson** demana tot el projecte amb suport digital, i comenta que ja s'havia demanat abans i no hi ha hagut resposta. **Xavier Moreno** respon que tenen 4 còpies preparades amb tota la documentació complerta, una per cada assessor veïnal. **Josep Barbero** comenta que volen la documentació i la volen abans de les reunions. **Oleguer Mèndez** pregunta que si aquesta informació és

pública de que tenen por a l'hora de passar-la als veïns. I demana la documentació com a associació i no a través dels assessors veïnals.

Laia Torras comenta que es pensaven que els hi podrien enviar per correu electrònic però no ha estat possible, vam encarregar a BSAV que fessin una versió més reduïda per poder treballar en aquesta reunió. Aquesta informació està en exposició pública i tothom la pot consultar, portàvem 4 còpies i ara us en farem més, recalca que no hi ha cap voluntat d'amagar informació.

Xavier Moreno assenyala que a partir de l'endemà de la reunió ja tindrà preparada tota la documentació en CDs i que les entitats ja podran passar a buscar-la.

Ole Thorson apunta que no s'ha tingut resposta per part de l'Ajuntament de moltes preguntes que s'han fet des del sector veïnal. Per exemple, comenta que no tenen coneixement de les xarxes bàsiques per a fer aquest projectes. Per exemple, les zones 30 que es tenen previstes.

Pau Maduell segueix amb un altre exemple dient que la xarxa bàsica del carril bici tampoc es veu lligada amb aquests projectes. Igual que la xarxa de busos. **Lluís Domènech** respon que ja se'ls va fer arribar un plànol amb tota la xarxa bàsica de carrils bici principals.

Juan Camilo Ramos comenta que han de fer al·legacions series i si cal tornar-se a veure per aclarir certes coses ens hauríem de tornar a veure. **Laia Torras** proposa el dia 14 de desembre per tornar a reunir-se i parlar d'això. **Xavier Moreno** afegeix que seria convenient que els representants veïnals els passessin abans els dubtes que tenen sobre el projecte per portar la informació adequada a la reunió.

Juan Camilo Ramos assenyala que s'ha de ser molt seriós a l'hora de fer al·legacions i pensar en el que es vol, perquè no es pot pretendre que tenir l'estació central de Catalunya no portarà cap inconvenient, s'ha de pensar en el còmput global. I a pesar de les molèsties, les millores pel barri seran molt més grans que els inconvenients.

I sense més intervencions finalitza la reunió.