



ACTA DE LA SESSIÓ INFORMATIVA SOBRE LES OBRES DE REMODELACIÓ DEL TÚNEL DE LA ROVIRA

Dia i hora: 26 de novembre de 2024 a les 18:30 h

Lloc: Districte d'Horta Guinardó. Ronda del Guinardó, 49, PI -1, Sala Lluís Companys i en línia.

Assistència a la reunió

Per part de la Comissió de Seguiment:

Assistència total:

5 Dones

16 Homes

En línia fins a 39 persones connectades.

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

Lluís Rabell. Regidor del Districte.

Jordi Raboso. Director de Serveis de l'Espai Urbà

Anna Bernadet. BIMSA

Ivan Perea. Director Obra Remodelació Túnel de la Rovira (ESTEYCO)

Miquel Rusalleda Departament de Participació, Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge

Salut Gallego, Departament de Participació, Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge

Ordre del dia

- 1. 18:30h Benvinguda institucional. Lluís Rabell. Regidor del Districte.**
- 2. 18:40h Contextualització del túnel i de les obres a realitzar. Jordi Raboso. Director de Serveis de l'Espai Urbà.**
- 3. 18:45h Presentació del detall de les obres i calendari previst. Anna Bernadet BIMSA
Ivan Perea. Director Obra Remodelació Túnel de la Rovira (ESTEYCO)**
- 4. 19:05h Torn obert de paraula.**
- 5. 20h Tancament de la sessió.**

En les pàgines que segueixen, les intervencions de la ciutadania s'anonimitzen per protecció de dades, indicant les inicials de les persones participants que intervenen a la sessió.

Desenvolupament de la sessió

18:30h Benvinguda institucional. Lluís Rabell. Regidor del Districte.

Lluís Rabell dona la benvinguda als assistents i informa que la sessió s'està seguint per streaming. Seguidament, explica que l'objectiu de la sessió és el de donar a conèixer el projecte del túnel de la Rovira i informa que les obres comencen la setmana vinent. Tot seguit, especifica la importància de l'obra, ja que el túnel de la Rovira és una construcció molt envellida i fora de la normativa de la Unió



Europea per túnels viaris. Afegim que l'obra del túnel és la fase prèvia a la remodelació de la Rambla del Carmel.

18:40h Contextualització del túnel i de les obres a realitzar. Jordi Raboso, Director de Serveis de l'Espai Urbà.

Jordi Raboso diu que és bo posar en context el cas de millora de les obres del túnel de la Rovira perquè és un túnel que es va posar en marxa l'any 1987, però es va començar a plantejar als anys 60 i la infraestructura es va començar a executar el 1975. Argumenta que, tot i que en els darrers temps s'han fet actuacions puntuals de millora, després de tants anys necessita una millora més profunda, sobretot en temes de seguretat en el marc de la Unió Europea, sostenibilitat energètica, tecnologia, senyalització, impermeabilització, paviment de les calçades, etc. Explica que tot això és el que diu que es vol solucionar amb aquestes obres. Seran aproximadament 12 mesos d'obres i suposarà una afectació del funcionament habitual del túnel. És una obra pressupostada en 17 milions d'euros i ha estat adjudicada per 15 milions d'euros. Dona la paraula al director de l'obra Iván Perea.

18:45h Presentació del detall de les obres i calendari previst. Ivan Perea . Director Obra Remodelació Túnel de la Rovira (ESTEYCO)

Ivan Perea mostra i explica la presentació del [Projecte executiu de millora de la seguretat i eficiència energètica del túnel de la Rovira](#).

4. Torn obert de paraules

LMP, veïna. Exposa que el que li preocupa és el que passarà a la superfície. Fa referència a les tres galeries que han dit que es faran i diu que li agradaria saber a quins punts de la superfície fan referència. Seguidament, diu que si tenen previst començar ara, vol saber quan es revisaran els edificis que són a sobre l'obra, quina mena de perforació es farà i si es farà mitjançant càrregues explosives. Pel que fa a les obres d'impermeabilització que es té previst fer, vol saber què es farà amb l'aigua que ara està caient pel túnel, perquè si no pot caure pel túnel, és possible que corri per la superfície i creu que els que viuen a sobre poden tenir problemes d'humitats.

Per acabar, demana saber què es farà amb aquests dos milions d'euros que no es faran servir per a aquesta obra.

Ivan Perea explica que les galeries són molt petites i només són pel pas de persones. Afegim que no s'utilitzaran explosius, explica que el mètode constructiu serà una excavació convencional, un mètode molt segur en el qual es fa un paraigua de micropilons, s'excava només un metre, es posa una encavallada i es tapa, una vegada està fet això, es torna a excavar un metre i així successivament. Concreta que és el mètode d'execució d'una mina a l'estil clàssic, es va fent molt a poca a poc, per això la primera fase dura 5 mesos, perquè es fa de manera molt lenta precisament perquè és molt segura. Afegim que són deformacions molt petites que a la superfície són inapreciables. Diu que es faran dues lectures al dia per calcular que els moviments estan per sota del que és el màxim de la teòrica, tot això queda recollit en un pla d'auscultació: un pla que ha d'aprovar l'ajuntament i que estableix aquests llistats i els protocols de mesura d'aquests llistats. Explica que hi haurà un tècnic que anirà a revisar els edificis que són sobre de les galeries i si l'edifici es mou es detectarà en temps



real. Conclou que pel tipus de galeria, les seves dimensions, més aviat petites, i el mètode amb el qual es construirà, es pot garantir la seva seguretat.

Jordi Raboso afegeix que la metodologia emprada és la més segura i que hi haurà sensors posats a tot arreu per detectar qualsevol moviment gairebé en temps real. Diu que es treballarà amb les condicions màximes de seguretat, i posa èmfasi en la professionalitat dels responsables de l'obra. Explica que l'aigua seguirà el circuit natural i s'absorbirà de manera natural, a banda del fet que s'impermeabilitzarà el túnel.

Per altra banda, diu que el projecte preveu una dotació estimada i l'empresa es compromet a fer l'obra per un preu, si hi ha un marge entre aquests dos imports l'ajuntament utilitza aquests diners per destinar-los a una altra partida del pressupost.

I. , veïna. Demana si han pensat que hi ha una infraestructura molt important que és el Dipòsit de les Altures, una infraestructura amb més de cent anys. Pregunta si s'han plantejat com pot afectar la construcció de les galeries a aquesta infraestructura i, per altra banda, com pot afectar una feina de 24h als veïns que dormen a sobre. Fa palès que els veïns tenen un record nefast de les obres d'aquest túnel perquè els veïns van haver de marxar del barri. Vol saber quines garanties els poden donar en aquest sentit i especifica que li preocupa que els litres d'aigua del dipòsit puguin caure a sobre les cases en forma de torrent.

Iván Perea diu que a la superfície no se sentirà cap soroll ni vibració ni hi haurà cap molèstia, a banda de la del trànsit, perquè la maquinària utilitzada és petita.

Afegeix que està tot monitoritzat i que la galeria que és a prop del dipòsit és la més profunda i que com més profunda és millor.

RB, Associació de Veïnes i Veïns del Baix Guinardó. Li preocupa l'afectació a la vida quotidiana de la gent del barri. Diu que l'autobús V21 s'utilitza per connectar el districte de nord a sud i de sud a nord, els veïns l'utilitzen per pujar als barris de muntanya que tenen equipaments de ciutat, com un hospital, el de la Vall d'Hebron, on s'hi va de visita, per tant, tindrà, d'entrada, aquesta afectació: les veïnes no podran agafar aquest autobús per fer aquest recorregut i hauran de fer més temps de viatge per arribar aquestes destinacions. Demana si s'enviaran les dades i la informació de la quantitat d'autobusos addicionals que es facilitaran per fer aquest trajecte a la ciutadania.

Per altra banda, demana si conjuntament amb la guàrdia urbana podran analitzar, avaluar i facilitar les dades que confirmen o no que la zona on hi ha més accidents de trànsit és el tram on desemboca el túnel de la Rovira i arriba a Sant Antoni Maria Claret i Travessera de Gràcia.

Per últim, creu que s'hauria de ser capaç de fer entendre a la ciutadania que és una obra important, ja que la Unió Europea diu que és el túnel més insegur d'Europa. Així que, considera benvingut el reforç de la seguretat i espera que es pugui fer mb el màxim de seguretat també.

Jordi Raboso diu que l'augment dels itineraris dels autobusos es farà de manera que impacti el menys possible en el dia a dia dels ciutadans. Diu que es treballarà amb TMB per minimitzar les molèsties, augmentant la freqüència de transport públic. Tot i això, diu que no pot negar que totes les obres generen molèsties.

Afegeix que aquest tipus de projectes no només es treballen des de l'àmbit tècnic, sinó que la direcció de mobilitat estudia les fases d'obra i els desviaments del projectista i els



corregeix conjuntament amb la Guàrdia Urbana, des de l'inici. Aquests dos serveis tenen veu i vot i capacitat d'alteració cap a tot allò que tècnicament s'hagi previst.

JM, veí. Pregunta si està pensat que quan un tub estigui tancat l'altre tingui dos sentits de circulació i, per altra banda, si està previst incorporar un carril bici dins del túnel.

Jordi Raboso diu que no es pot fer un doble sentit per un mateix tub perquè no garanteix en cap cas la seguretat dels vehicles i que el carril bici no forma part d'aquest projecte.

MMS. Associació de veïns i veïnes del Carmel. Diu que voldria més informació tècnica perquè s'han fet moltes obres en les quals d'entrada semblava que no hi havia problemes i després n'han aparegut, ja que, moltes cases es van esquerdar en altres casos. Diu que no queda convençuda amb la part tècnica que s'ha explicat en la presentació perquè ella viu a sobre de l'obra i la casa té moltes esquerdes i li preocupa la vibració. Diu que el túnel té molts problemes, com per exemple, la quantitat de pous a la muntanya del Carmel.

Jordi Raboso diu que és veritat que és difícil explicar una obra tan tècnica fent servir un llenguatge planer, per aquest motiu diu que s'ha intentat simplificar-ho per un públic general. Concreta que hi ha plans tècnics molt més complexos, però que no són adients per a oients que no professional de l'enginyeria. Explica que el túnel en si mateix no s'alterarà, es renovarà "la pell" i la calçada, les instal·lacions i se segellaran les juntes perquè no hi hagi filtracions, diu que l'única alteració física serà la connexió d'aquestes tres galeries que van d'un túnel a l'altre, la qual cosa s'està fent amb el màxim control. Afegeix que com que el túnel no es toca, aquest tema que exposa, no hauria de ser un tema de preocupació. Insisteix en la màxima seguretat del procés.

Veí d'Horta, usuari de TMB. Pregunta si es tindrà la garantia que els canvis d'itineraris del transport públic seran a la pàgina web a temps real.

Jordi Raboso diu que totes les afectacions es preveuen amb TMB abans de començar les obres.

J, veí. Demana si s'ha fet algun estudi i previsió del trànsit que hi ha actualment pel túnel i quines afectacions tindrà quan es faci la desviació.

Iván Perea diu que tot el trànsit es mobilitza i s'estudia al voltant dels carrers que tenen capacitat per fer aquest desviament. Es fan algunes alteracions al carrer Lisboa, per exemple, habilitant un segon carril per poder absorbir el trànsit, tot i que no tot s'absorbirà a través d'aquest carrer. Assegura que tot està sostingut amb metodologia científica.

Anna Bernadet informa que el volum de cotxes que passen diàriament fluctua depenent dels mesos, però de mitjana són uns 35.000, però al mes d'agost són 27.000.

D. veí. Pregunta que per què es faran les obres de la galeria de nit, ja que creu que això pot molestar els veïns per a dormir.



Iván Perea diu que les obres de la galeria quan es comencen no es poden aturar i han d'estar actives 24 h al dia, si s'excava i es deixa oberta l'excavació és un risc, per tant, s'hi ha d'estar treballant tot el dia. Afegeix que les excavacions seran en una profunditat que farà imperceptible res a la superfície.

I, veïna. Diu que si la comunicació d'alguna afectació durant el procés de l'obra ha de ser a través del 010 o a través de l'ajuntament li sembla complicat, ja que, són dues vies de comunicació que no solen donar resposta de manera ràpida, efectiva o àgil.

Jordi Raboso explica que el canal 010 té una connexió directa amb els serveis municipals i que els agents del 010 connecten el ciutadà que truca al servei municipal competent encarregat de l'avaria en cada cas. Afegeix que el 010 té parametrizat cada un dels responsables a qui ha de fer arribar els avisos en cada cas.

RB, Associació de Veïnes i Veïns del Baix Guinardó. Diu que com que hi haurà un desviament de trànsit en general i de transport públic per diversos carrers del districte, vol saber si tots els projectes de remodelació que hi havia plantejats quedaran aturats fins que acabin les obres o si continuaran endavant.

Lluís Rabell respon que no es paralitza res, diu que molts d'aquests projectes estan en una fase d'estudi i anàlisi i que, abans que comencin les obres (d'aquests altres projectes), ja hauran acabat les obres del túnel.

Veí. Vol saber en quin sentit posaran la velocitat variable i diu que actualment a 50 km/h se circula bé.

Jordi Raboso diu que els panells de velocitat variable s'adapten a la mateixa mobilitat del túnel en cada moment. El túnel busca la fluïdesa i que els vehicles no estiguin aturats, a vegades, els panells de velocitat variable informen de quina velocitat han d'anar per a mantenir la circulació.

Veí. Vol saber si els túnels d'evacuació van al mig de túnel.

Jordi Raboso explica que els dos tubs són independents entre ells, si hi ha una incidència en un tub, a través de les galeries es pot anar a un espai segur de manera ràpida. L'espai segur sempre és el tub contrari on hi ha una incidència.

Iván Perea afegeix que les galeries fan que la distància que ha de fer una persona per evacuar el túnel sigui més curta. És una distància de màxim 200 metres. Diu que en cas d'un incendi al túnel, el fum no pot passar a l'altre túnel i aleshores, si es va a l'altre túnel, ja s'està en un lloc segur.

I, veïna. Diu que, tenint en compte que les galeries són transversals al túnel, vol saber si en cas d'emergències a un túnel l'evacuació serà per l'altre túnel, és a dir, si cap de les galeries tindrà sortida a l'exterior. Li preocupa el fet que pugui haver-hi una incidència als dos túnels a la vegada.



Iván Perea diu que és molt poc probable que hi hagi un incendi als dos tubs a la vegada i que és un risc molt baix.

S. veí. Com està prevista la il·luminació d'aquest túnel si hi haurà accés de llum com en altres túnels. **Iván Perea** diu que es canviarà totalment el sistema d'enllumenat, es posarà un sistema de projectors de tipus LED, que és la tecnologia més moderna, i el control també s'automatitzarà tant a l'exterior com a l'interior del túnel per adaptar l'enllumenat a les condicions ambientals.

MMS, Associació de Veïns i Veïnes del Carmel. Pregunta si no s'han plantejat fer una sortida a l'exterior perquè creu que si hi hagués problemes als dos tubs a la vegada els usuaris quedarien embussats dins dels tubs.

Iván Perea diu que això és molt poc probable i que el cost que suposaria cobrir aquest risc zero, no te sentit, ja que per a sortir a l'exterior s'hauria de pujar 40 metres i això no és gens senzill.

DF, veí. Pregunta si està previst que hi hagi un bus llançadora entre les dues boques del túnel que complementi el V21.

Jordi Raboso diu que aquest àmbit no s'ha estudiat i no està previst en aquests moments.

No hi ha més preguntes, per això, **Lluís Rabell** dona les gràcies i informa sobre el fet que aquesta és una primera sessió i que s'anirà informant a la ciutadania quan vagin avançant les obres.

Finalment, sense més intervencions, es tanca la sessió a les 19.38 h.