

Informe parcial (març 2021)

Criteris d'intervenció urbana sorgits al procés participatiu per la definició de l'entorn de l'Estació de Sants

Aportacions de les sessions:

1. Sessió restringida: entitats del territori
2. Sessió restringida: Pacte per la Mobilitat
3. Sessió restringida: comerç
4. Debat COAC+CECCP: el futur de la plaça dels Països Catalans i entorns de l'estació de Sants
5. Sessió temàtica 1: Estructura urbana i mobilitat
6. Sessió temàtica 2: Espai públic i relació amb l'entorn
7. Sessió d'exposició de conclusions

SÍNTESI I RELAT COMPARTIT

El relat compartit sorgit de les sessions participatives de la fase "Debat: criteris d'intervenció urbana" del procés participatiu per la definició de l'entorn de l'Estació de Sants s'estructura a partir dels tres apartats que han servit fins ara per exposar els plantejaments inicials del projecte de millora:

1. Estructura urbana i espai públic
2. Estructura urbana i mobilitat
3. L'edifici de l'estació

En cadascun d'aquest apartats s'enumeren els criteris d'intervenció que s'han sintetitzat a partir de les aportacions realitzades a totes les sessions participatives. Després d'enunciar cada criteri, s'afegeix una explicació amb més detall per facilitar la comprensió del relat directe que han fet les participants al procés.

En termes generals, hi ha un gran acord amb els objectius presentats per l'Ajuntament de Barcelona a les diferents sessions participatives. Per sobre de tot, la prioritat és que els entorns de Sants es tornin amables, sans i vitalistes, posant la vida quotidiana per davant de l'estètica o el patrimoni urbans i arquitectònics.

Es vol fer notar però, que hi ha una demanda clara de més informació, d'obrir espais d'informació i participació de detall amb els col·lectius i els agents socials, educatius i comercials dels barris per garantir la incorporació de totes les seves perspectives. Hi ha la voluntat ciutadana i veïnal d'incorporar la seva perspectiva a la presa de decisions també de l'edifici de l'estació.

El codisseny de determinats àmbits o aspectes amb els agents del territori facilitaria l'assumpció del projecte de transformació com a propi, i la reconquesta i reapropiació quotidiana dels espais públics: la comunitat educativa, els i les joves, els col·lectius formals i informals (skaters, artistes urbans,...).

És important també considerar els usos flexibles als entorns de l'Estació de Sants, que no es generin espais excessivament acotats i que possibilitin un ús espontani de l'espai públic resultant. Que hi hagin els espais o els mecanismes que facilitin les expressions culturals, artístiques i quotidianes del veïnat.

Els aspectes d'aquest document que, tot i ser recollits com a demandes o propostes de millora, no formen part de l'àmbit de projecte o no estaven contemplats com a objecte de debat en el procés participatiu per la definició dels entorns de l'estació de Sants, es marquen amb un asterisc ().*

ESTRUCTURA URBANA I ESPAI PÚBLIC

1. **Entendre l'àmbit d'actuació i la seva connexió als barris com entorns ecològics continus. El verd urbà com a eina de millora fonamental de l'espai públic, tant des del punt de vista ambiental com sociourbà. Prioritat a solucions de verd que generin ombres.**

S'assenyala la necessitat de donar continuïtat a la xarxa de corredors climàtics i biològics existents i integrar Sants i els seus entorns i les connexions a aquesta xarxa per donar homogeneïtat. Es parla de permeabilitat dels materials, de reducció de contaminació ambiental i reducció acústica de vies de trànsit. Interconnexió dels eixos verds de l'Eixample amb la rambla de Sants, que ha d'arribar properament al riu Llobregat.

Priorització del verd urbà: generar ombres vegetals del Passeig de Sant Antoni a Av. de Roma per no haver de passar necessàriament per dins de l'estació, i que sigui un passeig confortable a l'estiu. La re-vegetació hauria de prioritzar arbres de gran port i jardineres, si cal, reestudiant les profunditats de subsòl disponibles o les possibilitats tècniques sobre les lloses actuals. Sempre que s'incorpori verd a peu de carrer, fer atenció a les dinàmiques a l'espai públic de vianants i d'animals de companyia, incorporant bona senyalètica, zonificant i fent pedagogia d'usos. Planificar espais per animals de companyia.

2. **El sistema d'espais públics dels entorns de Sants han de garantir la integració i la fluïdesa de la vida quotidiana dels barris, com a espais de pas i connectivitat de qualitat, i com a espais d'estada i trobada**

Reforç dels espais de trobada de qualitat: l'estructura urbana dels espais públics ha de garantir uns entorns amables, amb vocació per no només caminar-hi sinó també per romandre: confortables, segurs, amb qualitat ecològica i social i amb perspectiva de gènere. Així s'hauria de resoldre la continuïtat cap a l'Avinguda Roma, la zona entre la Model i l'estació, el Parc de l'Espanya Industrial, i en general en totes les vies que estructurin l'entorn i els espais públics.

Xarxa d'espais públics connectada: tots els espais centrals, com ara la Plaça dels Països Catalans, han de contemplar la connexió a aquesta xarxa, ampliant-los, integrant-los i generant espais que vagin de façana a façana. Resoldre de manera clara i accessible la continuïtat dels espais existents a diferents cotes. S'han d'incorporar espais o dinàmiques de convivència intergeneracional, i hi ha una important necessitat d'espais públics i equipaments vinculats a les activitats esportives.

3. **Aprofitar la renovació urbana per implementar infraestructures que redueixin els efectes del canvi climàtic.**

Reducció dels efectes del canvi climàtic: integrar estratègies per reduir l'impacte climàtic sobre la ciutat i els barris: davant de fenòmens climàtics disruptius (com ara pluges abundants, ventades,...) calen elements i infraestructures urbanes d'absorció o de minimització d'aquest impacte. El disseny d'una nova il·luminació per assolir entorns urbans de qualitat i segurs, s'ha d'aprofitar per a integrar criteris de sostenibilitat i estalvi energètic a la infraestructura urbana. Contradiccions entre l'aprofitament utilitarista del subsòl i la necessitat d'emprar-lo per infraestructura urbana climàtica.

4. **Revalorització integral i contundent de les places dels Països Catalans i Joan Peiró: ambientalment, socialment, i patrimonialment. La proposta ha de ser transdisciplinària i resoldre les necessitats veïnals, i estendre's al Parc de l'Espanya Industrial.**

Plaça dels Països Catalans i de Joan Peiró: són elements fonamentals, i haurien d'actualitzar-se i revaloritzar-se, incorporant elements bioclimàtics i més usos d'esbarjo i estada.

Reconeixement de col·lectius, coexistència i resolució de conflictes amb els usos actuals. Valoració positiva de l'ús que el col·lectiu d'skaters han fet de la Pl. Països Catalans fent que sigui un espai amb vida.

Replantejar les construccions de sortides d'emergència per a que no siguin un obstacle: integrar-les o enrasar-les. Afegir mobiliari urbà i vegetació, que les faci espais de trobada. Molt important el manteniment, per garantir que no esdevinguin de nou espais grisos i sense activitat. Que la plaça dels Països Catalans no tingui una visió exclusiva des del col·lectiu d'arquitectes, incorporar altres visions, com per exemple la del col·lectiu d'ambientòlogues.

El procés d'execució i transformació de l'entorn de Sants, l'edifici de l'estació i la Plaça dels Països Catalans han de quedar integrats per evitar que l'espai públic es quedi per fer.

**Parc de l'Espanya Industrial: disseny arquitectònic obsolet, no resol les necessitats ciutadanes i climàtiques actuals. Integrar-lo al projecte. Resoldre bé el canvi de cota entre els espais del parc i els de l'estació.*

5. **Assumir i desplegar ja l'urbanisme tàctic com a eina fonamental d'aprofitament de les oportunitats del "mentrestant", de la pedagogia del canvi, i del futur impacte de les obres en les dinàmiques quotidianes i comercials dels barris.**

Urbanisme tàctic pel mentrestant: aparcament de motos. Cobrir des de ja necessitats dels barris sense esperar als ritmes de les obres. Es demana que es vagi amb molta cura en la planificació de les obres per les afectacions a la vida quotidiana i a l'economia que poden tenir. Preveure espais alternatius de transició per activitats quotidianes (com ara l'skateboarding) mentre durin les obres. Prevenir i gestionar conflictes d'interessos que puguin aparèixer entre els diferents agents a l'espai públic (en particular, l'ús de la zona de pàrquing de motos).

6. **Incorporar l'escala humana i el vincle identitari com a variables fonamentals en la presa de decisions de disseny, gestió i planificació dels entorns de Sants. Mantenir les referències socioeconòmiques i paisatgístiques.**

Escala humana i vincle identitari: per tal que la transformació global estructuri la vida quotidiana dels barris, l'escala de l'actuació (edifici i espai públic) ha de tenir sentit de connexió i treballar l'escala humana com element fonamental. Reforçar (i no esborrar) els trets característics de l'entorn (com ara la carretera de Sants). Potenciar la visibilització dels entorns pròxims (els 3 barris, els eixos comercials, etc.). Incorporar l'antic mural de Subirats a l'estació com a vincle amb la memòria del barri.

7. ***Revisar les condicions d'incorporació del tanatori al barri en relació als objectius de millora sociourbana dels entorns de Sants.**

No ha d'interferir negativament en la vida quotidiana dels veïns i veïnes dels barris. Futur projecte de tanatori: es qüestiona la seva coherència, considerant que dificulta els usos del barri que reforcen la vida quotidiana del veïnat, com ara l'habitar, els horts urbans, els jocs infantils, entorns verds,... que tenen voluntat de revitalització sociourbana.

ESTRUCTURA URBANA I MOBILITAT

1. Reforçar la idea d'una mobilitat pacificada on les connexions dels i les vianants han de ser les prioritàries: garantir la permeabilitat entre els barris de Sants i de l'Eixample.

Tenir cura de totes les transicions des dels espais circumdants. Resoldre les continuïtats dels espais públics dels entorns, les diferents cotes, i generar uns recorreguts fàcils, atractius i ben senyalitzats per tal d'arribar a llocs d'interès als entorn.

Assegurar que els espais públics queden lliures davant el desplaçament de trànsit a la banda mar, i a la banda sud i les repercussions que pugui tenir cap a la plaça Països Catalans i el Parc de l'Espanya Industrial, per tal de que no quedi aïllat. Aquest últim aspecte s'ha de planificar amb molta cura. Mantenir una doble visió que relacioni l'edifici de l'estació amb el seu entorn per tal de definir un tot coherent. Que l'estació de Sants sigui lloc de connexions i no de destinació final.

2. La transformació de l'entorn de Sants ha d'implicar menys contaminació (de l'aire i en general) per a la vida quotidiana dels barris.

Reduir el soroll a les vies de trànsit és una bona estratègia, així com emprar extensivament el verd urbà per connectar espais i barris.

Els carrers Numancia i Tarragona han de deixar de ser autopistes urbanes per on arriben tots els vehicles des de l'entrada a la Diagonal, per reduir la quantitat de trànsit privat i contaminació a l'Eixample. També per deixar de donar prioritat al cotxe i permetre una bona connexió des de l'Eixample (Av Roma i Av Tarradelles) fins a la Pl. dels Països Catalans. Garantir l'equilibri en la circulació dels transport, assegurant que als carrers secundaris i entorn de Sants, no es generi pressió de trànsit rodat. Es proposa connectar de manera ciclista l'Av. Tarradelles, Numancia, Tarragona, Av. Roma i barri de Sants.

3. Potenciar al màxim la intermodalitat, i que inclogui totes les formes de desplaçament sostenible.

La permeabilitat urbana com a facilitadora de intermodalitats reals (a peu, bicicleta, mobilitat elèctrica compartida, transport públic...), des de la visió dels viatgers però també des de la dels transportistes. Garantir les zones de càrrega i descàrrega i l'accessibilitat de la mercaderia per als comerços de l'entorn. Assegurar la intermodalitat entre Rodalies, Metro i Bus amb criteris de qualitat i accessibilitat, minimitzant els recorreguts i amb visuals directes.

Definir de manera clara l'espai per vianants i bicicletes, que no sigui un espai difús, que estigui integrat al disseny per a que realment sigui un espai guanyat per la gent. Hi han diversos models de carrils bici depenent dels usos i compatibilitats i que en la mesura del possible cal atendre a aquest aspecte i generar una xarxa més diversa.

4. Incorporar la pedagogia en mobilitat sostenible a la proposta en general i als espais de connexions i mobilitat en específic.

Crear un aparcament gran i ben dimensionat de bicicletes, garantir un pas segur de ciclistes i vianants cap a equipaments educatius i reforçar el ciclisme com mode d'arribar a l'estació. L'aparcament ha d'estar ben connectat amb metro, bus i serveis de Renfe. Permeabilitat de la bici per circular de forma segura per tots els entorns. Establir un espai per a l'escola de ciclisme a l'actual parking de motos, que es troba molt desaprofitat. Què l'espai públic pugui ser usat com a part de les eines pedagògiques en el món de l'educació.

5. Distribució i equipament de les parades de transport públic de manera eficient i de qualitat, agrupant-les i integrant-les en tot l'àmbit.

Fer un disseny de les parades de bus de línia i interurbà que eviti l'efecte acordió quan els autobusos estan parats i que faciliti la fluïdesa al pas del transport públic. Millorar la integració dels autobusos perquè les parades i els recorreguts siguin accessibles a tothom, garantint la interconnexió dels viatgers. En concret, millorar els intercanvis de bus, així com millorar la senyalització interna i externa per saber on són les parades, els taxis, metro, carrers... i les connexions amb metro i rodalies. Establir, de manera coherent, les parades del bus turístic.

És comparteix a les sessions com l'ubicació actual de l'Estació d'Autobusos genera un efecte de barrera que impedeix un recorregut continu. Hi ha debat entorn a la nova ubicació de l'estació d'autobusos en c/Numancia-Tarragona, i el recorregut i distància amb l'estació de Sants per a les persones viatgeres, pot generar dificultats de desplaçaments i connexions aquesta distància. Facilitar la participació veïnal en el projecte per a la nova ubicació de la Terminal d'Autobusos.

6. Incorporar la perspectiva de gènere i el criteri d'inclusió a tota la proposta de mobilitat, i específicament al transport urbà nocturn i als espais del subsòl.

S'assenyala que l'estació de Sants i l'entorn s'ha de pensar també en el seu ús nocturn i generar una proposta que afavoreixi espais de qualitat tant en superfície com en el subsòl. Garantint que siguin espais inclusius com element transversal a tot el projecte.

Important l'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, però també per veïnes i veïns que visquin prop de l'estació.

Cal pensar en els punts de càrrega de cadires motoritzades com un espai de relació, donat que les persones usuàries d'aquestes cadires han de romandre al punt de càrrega, facilitar llocs per a que siguin els possibles acompanyants i donar una qualitat al disseny. Hi ha debat en relació amb la necessitat de traslladar la parada de taxis al subsòl, caldrà que compleixi totes les condicions de salubritat, comoditat, accessibilitat i seguretat.

7. Espais d'arribada i recollida de viatgers exprés ben definits i delimitats, assegurant una bona convivència i un ús racional dels espais per a que siguin funcionals, inclusius i accessibles.

Resoldre de manera clara les arribades de taxi i cotxe privat, les parades i punts d'espera, la pujada i baixada de viatgers amb equipatge per evitar aglomeracions de trànsit i estada de viatges,... Evitar tenir als taxis amb el motor engegat fent l'espera de clients. Definir la gestió dels petits transports col·lectius, vehicles de 7-9 places que s'utilitzen per part de persones assistents a congressos, corporate...etc. Incorporar espais tipus "Petó i Adéu" (en dubte que això funcioni de manera efectiva per a viatgers que vagin o surtin de l'estació de tren).

8. Les estratègies de mobilitat sostenible han de quedar integrades a l'espai públic, des del punt de vista de l'accessibilitat, la usabilitat i la pedagogia.

Integrar la mobilitat sostenible amb l'espai públic: per tal de fer uns accessos als transports públics fàcils, còmodes, agradables i que siguin ben reconeguts per la població. En aquest sentit, es diu que l'espai urbà ha de ser didàctic i pedagògic, ha d'educar en l'ús de transport públic eficient per facilitar que la població que és encara usuària del transport privat vagi cap a una mobilitat més sostenible i faci ús dels transports urbans. Es qüestiona la idoneïtat del HUB de mobilitat sostenible, donat que, tot i tractar-se d'opcions de mobilitat zero emissions, no deixa de ser transport privat i aquest HUB pot reduir l'espai públic disponible.

Soterrar la platja de taxis: per millorar la capacitat i la qualitat dels espais públics dels entorns.

EDIFICI DE L'ESTACIÓ DE SANTS*1. L'edifici ha de ser permeable, amb llum natural, i funcionalment integrat amb l'espai públic i la seva vida quotidiana.**

Que els condicionants no siguin només de dins cap enfora, sinó també de fora cap endins: s'ha de generar un espai amable com a transició entre l'estació i els espais públics, per als habitants i per als visitants. Es necessiten banys públics i gratuïts tant a l'edifici de l'estació com als entorns, per garantir un bon manteniment de l'espai públic i resoldre necessitats de les persones. Interiorment, s'han de millorar les condicions d'accessibilitat i la qualitat dels seus espais d'estada.

2. L'escala de l'edifici ha de respectar el context urbà i quotidià, ha de ser contingut en volumetria i avançament de façanes cap a l'exterior.

Hi ha la necessitat de conèixer la proposta volumètrica i perimetral de l'edifici per poder valorar el seu impacte i poder fer propostes concretes sobre el propi espai públic dels voltants, doncs els plantejaments exteriors poden variar molt en funció de la proposta arquitectònica. Ha d'incloure continguts culturals, i no només comercials, aparador de la cultura local per als viatgers. Ha de tenir accesos a les 4 façanes i al subsòl, i permetre el creuament de la manera més directa possible.

3. Incorporar criteris d'excel·lència en sostenibilitat en tots els àmbits. Fer especial atenció a les façanes i els seus impactes visuals i climàtics sobre l'espai públic.

Integrat i sostenible: que l'edifici s'integri amb l'entorn i incorpori criteris de sostenibilitat absoluta en tots els àmbits, especialment la façana. Verd, vegetació i aigua a l'interior de l'edifici. Cuidar el disseny per a que no promogui efectes d'illa de calor a l'espai públic (reflexió de llum cap a les places, concentració de calor,...).

4. Vincular als entorns d'accés i a l'interior de l'edifici espais d'estacionament de qualitat i d'alta capacitat per bicicletes i VMPs en general: diversos, segurs, accessibles i tecnificats. Aprofitar la intermodalitat i fer un estacionament de bicis de gran tamany situada davant de la porta principal i amb gran capacitat per albergar tot tipus de bici: elèctriques, convencionals, de càrrega...etc. Estacionaments de bicis cobert, de curta durada, per facilitar els accessos a altres transports. En aquest àmbit s'assenyala que a l'estació s'haurien de reservar llocs d'aparcament de transport rodat no motoritzat i que aquest hauria d'estar en relació a les connexions sostenibles que es preveuen generar a la proposta.**5. Cal garantir l'equilibri comercial i empresarial entre els plantejaments comercials d'ADIF i les dinàmiques econòmiques locals, en particular del comerç de proximitat.**

En termes generals i per als tres eixos comercials (Associació Creu Coberta, Sants Establiments Units i Sants-Les Corts) s'assenyala una preocupació davant l'ampliació de l'edifici de l'Estació de Sants. De quina manera garantir l'equilibri comercial i empresarial de l'entorn de Sants, per tal de que el projecte impacti de manera positiva en els comerços i negocis dels barris dels voltants i no generi competències. Els comerços assenyalen que els espais que guanya l'estació no haurien degenerar un nou centre comercial ja que pressionaria encara més l'estabilitat dels comerços de proximitat. Part dels serveis que demandin les persones usuàries de l'estació han d'estar proveïts per la xarxa comercial de l'entorn.