

Informe parcial (marzo 2021)

Criterios de intervención urbana surgidos en el proceso participativo para la definición del entorno de la Estación de Sants

Aportaciones de las sesiones:

1. Sesión restringida: entidades del territorio
2. Sesión restringida: Pacto por la Movilidad
3. Sesión restringida: comercio
4. Sesión: el futuro de la plaza dels Països Catalans y entornos de la estación de Sants
5. Sesión temática 1: estructura urbana y movilidad
6. Sesión temática 2: espacio público y relación con el entorno
7. Sesión de exposición de conclusiones

SÍNTESIS Y RELATO COMPARTIDO

El relato compartido surgido de las sesiones participativas de la fase “Debate: criterios de intervención urbana” del proceso participativo para la definición del entorno de la Estación de Sants se estructura a partir de los tres apartados que han servido hasta ahora para exponer los planteamientos iniciales del proyecto de mejora:

1. Estructura urbana y espacio público
2. Estructura urbana y movilidad
3. El edificio de la estación

En cada uno de estos apartados se enumeran los criterios de intervención que se han sintetizado a partir de las aportaciones que se han hecho en todas las sesiones participativas. Después de enunciar cada criterio, se añade una explicación con más detalle para facilitar la comprensión del relato directo que han hecho las participantes en el proceso.

En términos generales, hay un gran acuerdo con los objetivos presentados por el Ayuntamiento de Barcelona en las distintas sesiones participativas. Por encima de todo, la prioridad es que los entornos de Sants se vuelvan amables, sanos y vitalistas, poniendo la vida cotidiana por delante de la estética o el patrimonio urbanos y arquitectónicos.

No obstante, se quiere hacer notar que hay una demanda clara de más información, de abrir espacios de información y participación de detalle con los colectivos y los agentes sociales, educativos y comerciales de los barrios para garantizar la incorporación de todas sus perspectivas. Existe la voluntad ciudadana y vecinal de incorporar su perspectiva a la toma de decisiones también del edificio de la estación.

El codiseño de determinados ámbitos o aspectos con los agentes del territorio facilitaría la asunción del proyecto de transformación como propio, y la reconquista y reapropiación cotidiana de los espacios públicos: la comunidad educativa, los y las jóvenes, los colectivos formales e informales (skaters, artistas urbanos...).

Es importante también considerar los usos flexibles en los entornos de la Estación de Sants, que no se generen espacios excesivamente acotados y que posibiliten un uso espontáneo del espacio público resultante. Que existan los espacios o los mecanismos que faciliten las expresiones culturales, artísticas y cotidianas del vecindario.

Los aspectos de este documento que, a pesar de recogerse como demandas o propuestas de mejora, no forman parte del ámbito de proyecto o no estaban contemplados como objeto de debate en el proceso participativo para la definición de los entornos de la estación de Sants se marcan con un asterisco ().*

ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIO PÚBLICO

1. **Entender el ámbito de actuación y su conexión en los barrios como entornos ecológicos continuos. El verde urbano como herramienta de mejora fundamental del espacio público, tanto desde el punto de vista ambiental como sociourbano. Prioridad en soluciones de verde que generen sombras.**

Se señala la necesidad de dar continuidad a la red de corredores climáticos y biológicos existentes e integrar Sants y sus entornos y las conexiones a esta red para dar homogeneidad. Se habla de permeabilidad de los materiales, de reducción de contaminación ambiental y reducción acústica de vías de tráfico. Interconexión de los ejes verdes de L'Eixample con la rambla de Sants, que tiene que llegar próximamente al río Llobregat.

Priorización del verde urbano: generar sombras vegetales del Paseo de Sant Antoni en Av. de Roma para no tener que pasar necesariamente por dentro de la estación y que sea un paseo confortable en verano. La revegetación tendría que priorizar árboles de gran porte y jardineras, si es preciso, reestudiando las profundidades de subsuelo disponibles o las posibilidades técnicas sobre las losas actuales. Siempre que se incorpore verde a pie de calle, prestar atención a las dinámicas en el espacio público de peatones y de animales de compañía, incorporando buena señalética, zonificando y haciendo pedagogía de usos. Planificar espacios para animales de compañía.

2. **El sistema de espacios públicos de los entornos de Sants tienen que garantizar la integración y la fluidez de la vida cotidiana de los barrios, como espacios de paso y conectividad de calidad, y como espacios de estancia y encuentro**

Refuerzo de los espacios de encuentro de calidad: la estructura urbana de los espacios públicos tiene que garantizar unos entornos amables, con vocación para no solo caminar por ellos, sino también para permanecer: confortables, seguros, con calidad ecológica y social y con perspectiva de género. Así se tendría que resolver la continuidad hacia la Avenida Roma, la zona entre la Modelo y la estación, el Parque de l'Espanya Industrial, y en general en todas las vías que estructuran el entorno y los espacios públicos.

Red de espacios públicos conectada: todos los espacios centrales, como la plaza dels Països Catalans, deben contemplar la conexión a esta red, ampliándolos, integrándolos y generando espacios que vayan de fachada a fachada. Resolver de manera clara y accesible la continuidad de los espacios existentes a diferentes cotas. Se deben incorporar espacios o dinámicas de convivencia intergeneracional y hay una importante necesidad de espacios públicos y equipamientos vinculados a las actividades deportivas.

3. **Aprovechar la renovación urbana para implementar infraestructuras que reduzcan los efectos del cambio climático.**

Reducción de los efectos del cambio climático: integrar estrategias para reducir el impacto climático sobre la ciudad y los barrios: ante fenómenos climáticos disruptivos (como lluvias abundantes, ventoleras...) hacen falta elementos y e infraestructuras urbanas de absorción o de minimización de este impacto. El diseño de una nueva iluminación para conseguir entornos urbanos de calidad y seguros se tiene que aprovechar para integrar criterios de sostenibilidad y ahorro energético en la infraestructura urbana. Contradicciones entre el aprovechamiento utilitarista del subsuelo y la necesidad de utilizarlo para infraestructura urbana climática.

4. **Revalorización integral y contundente de las plazas dels Països Catalans y Joan Peiró: ambiental, social y patrimonialmente. La propuesta tiene que ser transdisciplinaria y resolver las necesidades vecinales, y extenderse al Parque de l’Espanya Industrial.**

Plaza dels Països Catalans y de Joan Peiró: son elementos fundamentales y deberían actualizarse y revalorizarse, incorporando elementos bioclimáticos y más usos de recreo y estancia.

Reconocimiento de colectivos, coexistencia y resolución de conflictos con los usos actuales. Valoración positiva del uso que ha hecho el colectivo de skaters de la pl. Països Catalans haciendo que sea un espacio con vida.

Replantar las construcciones de salidas de emergencia para que no sean un obstáculo: integrarlas o enrasarlas. Añadir mobiliario urbano y vegetación, que las convierta en espacios de encuentro. Muy importante el mantenimiento para garantizar que no se conviertan de nuevo en espacios grises y sin actividad. Que la plaza dels Països Catalans no tenga una visión exclusiva desde el colectivo de arquitectos, incorporar otras visiones, como, por ejemplo, la del colectivo de ambientólogas.

El proceso de ejecución y transformación del entorno de Sants, el edificio de la estación y la plaza dels Països Catalans tienen que quedar integrados para evitar que el espacio público se quede por hacer.

**Parque de l’Espanya Industrial: diseño arquitectónico obsoleto, no resuelve las necesidades ciudadanas y climáticas actuales. Integrarlo en el proyecto. Resolver bien el cambio de cota entre los espacios del parque y los de la estación.*

5. **Asumir y desplegar ya el urbanismo táctico como herramienta fundamental de aprovechamiento de las oportunidades del “mientras tanto”, de la pedagogía del cambio, y del futuro impacto de las obras en las dinámicas cotidianas y comerciales de los barrios.**

Urbanismo táctico para el “mientras tanto”: aparcamiento de motos. Cubrir desde ya necesidades de los barrios sin esperar a los ritmos de las obras. Se pide que se vaya con mucho cuidado en la planificación de las obras por las afectaciones a la vida cotidiana y a la economía que pueden tener. Prever espacios alternativos de transición para actividades cotidianas (como el skateboarding) mientras duren las obras. Prevenir y gestionar conflictos de intereses que puedan aparecer entre los diferentes agentes en el espacio público (en particular, el uso de la zona de parking de motos).

6. **Incorporar la escala humana y el vínculo identitario como variables fundamentales en la toma de decisiones de diseño, gestión y planificación de los entornos de Sants. Mantener las referencias socioeconómicas y paisajísticas.**

Escala humana y vínculo identitario: para que la transformación global estructure la vida cotidiana de los barrios, la escala de la actuación (edificio y espacio público) tiene que tener sentido de conexión y trabajar la escala humana como elemento fundamental. Reforzar (y no borrar) los rasgos característicos del entorno (como la carretera de Sants). Potenciar la visibilización de los entornos próximos (los tres barrios, los ejes comerciales, etc.). Incorporar el antiguo mural de Subirats a la estación como vínculo con la memoria del barrio.

7. ***Revisar las condiciones de incorporación del tanatorio en el barrio en relación con los objetivos de mejora sociourbana de los entornos de Sants.**

No tiene que interferir negativamente en la vida cotidiana de los vecinos y vecinas de los barrios. Futuro proyecto de tanatorio: se cuestiona su coherencia, considerando que dificulta los usos del barrio que refuerzan la vida cotidiana del vecindario, como el habitar, los huertos urbanos, los juegos infantiles, entornos verdes... que tienen voluntad de revitalización sociourbana.

ESTRUCTURA URBANA Y MOVILIDAD

1. Reforzar la idea de una movilidad pacificada donde las conexiones de los y las peatones deben ser las prioritarias: garantizar la permeabilidad entre los barrios de Sants y de L'Eixample.

Cuidar de todas las transiciones desde los espacios circundantes. Resolver las continuidades de los espacios públicos de los entornos, las diferentes cotas y generar unos recorridos fáciles, atractivos y bien señalizados con el fin de llegar a lugares de interés en los entornos.

Asegurar que los espacios públicos quedan libres ante el desplazamiento de tráfico en el lado mar y en el lado sur y las repercusiones que pueda tener hacia la plaza dels Països Catalans y el parque de l'Espanya Industrial, con el fin de que no quede aislado. Este último aspecto se tiene que planificar con mucho cuidado. Mantener una doble visión que relacione el edificio de la estación con su entorno con el fin de definir un todo coherente. Que la estación de Sants sea un lugar de conexiones y no de destino final.

2. La transformación del entorno de Sants tiene que implicar menos contaminación (del aire y en general) para la vida cotidiana de los barrios.

Reducir el ruido en las vías de tráfico es una buena estrategia, así como utilizar extensivamente el verde urbano para conectar espacios y barrios.

Las calles Numància y Tarragona tienen que dejar de ser autopistas urbanas por donde llegan todos los vehículos desde la entrada a la Diagonal, para reducir la cantidad de tráfico privado y contaminación en L'Eixample. También para dejar de dar prioridad al coche y permitir una buena conexión desde L'Eixample (Avda. Roma y Avda. Tarradelles) hasta la pl. dels Països Catalans. Garantizar el equilibrio en la circulación del transporte, asegurando que en las calles secundarias y en torno a Sants no se genere presión de tráfico rodado. Se propone conectar de manera ciclista la Avda. Tarradelles, Numància, Tarragona, Avda. Roma y el barrio de Sants.

3. Potenciar al máximo la intermodalidad y que incluya todas las formas de desplazamiento sostenible.

La permeabilidad urbana como facilitadora de intermodalidades reales (a pie, bicicleta, movilidad eléctrica compartida, transporte público...), desde la visión de los viajeros, pero también desde la de los transportistas. Garantizar las zonas de carga y descarga y la accesibilidad de la mercancía para los comercios del entorno. Asegurar la intermodalidad entre Cercanías, Metro y Bus con criterios de calidad y accesibilidad, minimizando los recorridos, y con visuales directos.

Definir de manera clara el espacio para peatones y bicicletas, que no sea un espacio difuso, que esté integrado en el diseño para que realmente sea un espacio ganado por la gente. Hay varios modelos de carriles bici dependiendo de los usos y compatibilidades y que en la medida de lo posible hay que atender a este aspecto y generar una red más diversa.

4. Incorporar la pedagogía en movilidad sostenible a la propuesta en general y a los espacios de conexiones y movilidad en específico.

Crear un aparcamiento grande y bien dimensionado de bicicletas, garantizar un paso seguro de ciclistas y peatones hacia equipamientos educativos y reforzar el ciclismo como modo de llegar a la estación. El aparcamiento tiene que estar bien conectado con metro, bus y servicios de Renfe. Permeabilidad de la bici para circular de forma segura por todos los entornos. Establecer un espacio para la escuela de ciclismo en el actual parking de motos, que se encuentra muy desaprovechado. Que el espacio público pueda usarse como parte de las herramientas pedagógicas en el mundo de la educación.

5. Distribución y equipamiento de las paradas de transporte público de manera eficiente y de calidad, agrupándolas e integrándolas en todo el ámbito.

Hacer un diseño de las paradas de bus de línea e interurbano que evite el efecto acordeón cuando los autobuses están parados y que facilite la fluidez en el paso del transporte público. Mejorar la integración de los autobuses para que las paradas y los recorridos sean accesibles a todo el mundo, garantizando la interconexión de los viajeros. En concreto, mejorar los intercambios de bus, así como mejorar la señalización interna y externa para saber dónde están las paradas, los taxis, metro, calles... y las conexiones con metro y cercanías. Establecer, de manera coherente, las paradas del bus turístico.

Se comparte en las sesiones cómo la ubicación actual de la Estación de Autobuses genera un efecto de barrera que impide un recorrido continuo. Hay debate en torno a la nueva ubicación de la estación de autobuses en c/ Numància-Tarragona, y el recorrido y distancia con la estación de Sants para las personas viajeras pueden generar dificultades de desplazamientos y conexiones en esta distancia. Facilitar la participación vecinal en el proyecto para la nueva ubicación de la Terminal de Autobuses.

6. Incorporar la perspectiva de género y el criterio de inclusión en toda la propuesta de movilidad, y específicamente en el transporte urbano nocturno y en los espacios del subsuelo.

Se señala que la estación de Sants y el entorno se tiene que pensar también en su uso nocturno y generar una propuesta que favorezca espacios de calidad, tanto en superficie como en el subsuelo. Garantizando que sean espacios inclusivos como elemento transversal en todo el proyecto.

Importante el aparcamiento para personas con movilidad reducida, pero también para vecinas y vecinos que vivan cerca de la estación.

Hay que pensar en los puntos de carga de sillas motorizadas como un espacio de relación, dado que las personas usuarias de estas sillas tienen que permanecer en el punto de carga, facilitar lugares para que se sienten los posibles acompañantes y dar una calidad al diseño. Hay debate en relación con la necesidad de trasladar la parada de taxis al subsuelo, deberá cumplir todas las condiciones de salubridad, comodidad, accesibilidad y seguridad.

7. Espacios de llegada y recogida de viajeros exprés bien definidos y delimitados, asegurando una buena convivencia y un uso racional de los espacios para que sean funcionales, inclusivos y accesibles.

Resolver de manera clara las llegadas de taxi y coche privado, las paradas y puntos de espera, la subida y bajada de viajeros con equipaje para evitar aglomeraciones de tráfico y estancia de viajes... Evitar tener los taxis con el motor puesto en marcha haciendo la espera de clientes. Definir la gestión de los pequeños transportes colectivos, vehículos de 7-9 plazas que se utilizan por parte de personas asistentes a congresos, corporate, etc. Incorporar espacios tipos "Beso y adiós" (en duda que eso funcione de manera efectiva para viajeros que vayan o salgan de la estación de tren).

8. Las estrategias de movilidad sostenible tienen que quedar integradas en el espacio público, desde el punto de vista de la accesibilidad, la usabilidad y la pedagogía.

Integrar la movilidad sostenible con el espacio público: con el fin de hacer unos accesos a los transportes públicos fáciles, cómodos, agradables y que sean bien reconocidos por la población. En este sentido, se dice que el espacio urbano tiene que ser didáctico y pedagógico, tiene que educar en el uso de transporte público eficiente para facilitar que la población que es todavía usuaria del transporte privado vaya hacia una movilidad más sostenible y haga uso del transporte urbano. Se cuestiona la idoneidad del HUB de movilidad sostenible, dado que, a pesar de tratarse de opciones de movilidad *zero emisiones*, no deja de ser transporte privado y este HUB puede reducir el espacio público disponible.

Soterrar la playa de taxis: para mejorar la capacidad y la calidad de los espacios públicos de los entornos.

EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE SANTS*1. El edificio tiene que ser permeable, con luz natural, y funcionalmente integrado con el espacio público y su vida cotidiana.**

Que los condicionantes no sean solo de dentro hacia afuera, sino también de fuera hacia adentro: se tiene que generar un espacio amable como transición entre la estación y los espacios públicos, para los habitantes y para los visitantes. Se necesitan baños públicos y gratuitos tanto en el edificio de la estación como en los entornos, para garantizar un buen mantenimiento del espacio público y resolver necesidades de las personas. Interiormente, se tienen que mejorar las condiciones de accesibilidad y la calidad de sus espacios de estancia.

2. La escalera del edificio tiene que respetar el contexto urbano y cotidiano, tiene que ser contenido en volumetría y adelantamiento de fachadas hacia el exterior.

Está la necesidad de conocer la propuesta volumétrica y perimetral del edificio para poder valorar su impacto y poder hacer propuestas concretas sobre el propio espacio público de los alrededores, pues los planteamientos exteriores pueden variar mucho en función de la propuesta arquitectónica. Debe incluir contenidos culturales, y no solo comerciales, escaparate de la cultura local para los viajeros. Debe tener accesos a las cuatro fachadas y al subsuelo, y permitir el cruce de la forma más directa posible.

3. Incorporar criterios de excelencia en sostenibilidad en todos los ámbitos. Prestar especial atención a las fachadas y sus impactos visuales y climáticos sobre el espacio público.

Integrado y sostenible: que el edificio se integre con el entorno e incorpore criterios de sostenibilidad absoluta en todos los ámbitos, especialmente la fachada. Verde, vegetación y agua en el interior del edificio. Cuidar el diseño para que no promueva efectos de isla de calor en el espacio público (reflexión de luz hacia las plazas, concentración de calor...).

4. Vincular a los entornos de acceso y al interior del edificio espacios de estacionamiento de calidad y de alta capacidad para bicicletas y VMPs en general: diversos, seguros, accesibles y tecnificados. Aprovechar la intermodalidad y hacer un estacionamiento de bicis de gran tamaño situado delante de la puerta principal y con gran capacidad para albergar todo tipo de bicis: eléctricas, convencionales, de carga, etc. Estacionamientos de bicis cubierto, de corta duración, para facilitar los accesos a otros transportes. En este ámbito se señala que en la estación se tendrían que reservar sitios de aparcamiento de transporte rodado no motorizado y que este tendría que estar en relación con las conexiones sostenibles que se prevén generar en la propuesta.**5. Se debe garantizar el equilibrio comercial y empresarial entre los planteamientos comerciales de ADIF y las dinámicas económicas locales, en particular del comercio de proximidad.**

En términos generales y para los tres ejes comerciales (Asociación Creu Coberta, Sants Establiments Units y Sants-Les Corts) se señala una preocupación ante la ampliación del edificio de la Estación de Sants. De qué forma garantizar el equilibrio comercial y empresarial del entorno de Sants, con el fin de que el proyecto impacte de forma positiva en los comercios y negocios de los barrios de los alrededores y no genere competencias. Los comercios señalan que los espacios que gana la estación no deberían generar un nuevo centro comercial, ya que presionaría todavía más la estabilidad de los comercios de proximidad. Parte de los servicios que demanden las personas usuarias de la estación tienen que estar provistos por la red comercial del entorno.