

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu per la definició de l'entorn de l'Estació de Sants

Sessió temàtica 1: estructura urbana i mobilitat

Data: dimecres, 3 de març de 2021

Lloc: trobada digital (<https://meet.google.com>)

Assistència:

Total assistents: 75 persones (de les quals 16 de l'Ajuntament de Barcelona, i 5 d'ADIF)

Entitats inscrites a la sessió: AMB, Monbus, Arquitectes del Baix, AVVEE, AGVA studio, ADES. Centre d'Arquitectura, AAVV Hostafrancs, Plataforma Stop Tanatori, Podem Barcelona, FECAV, IERMB, Rebobinart, ONCE, Associació per a la Promoció del Transport Públic, Afa Escola Pràctiques, FAVB, Associació de Comerciants Creu Coberta, Associació per a la Promoció del Transport Públic, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre Social de Sants, Estació d'Autobusos de Sants, AFA Institució Montserrat, Albareda Enginyeria, Plataforma de veïns Avinguda Madrid, Associació de Famílies d'Infants EBM El Fil (AFI El Fil), SNT4EVER, Casc antic, Sants Establiments Units, Associació Fotogràfica Sants (Afosants), AFA Xirinacs, Bicicleta Club de Catalunya - BACC, Institut Barcelona Esports, Club Petanca Sants, Etsab UPC, ACC-Aturem el Canvi Climàtic, Club Béisbol Softbol Barcelona.

Desenvolupament de la sessió:

La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst, i treballant en les diferents sales digitals estructurades al respecte. Després de la presentació tècnica a la sala digital principal, es passa a treballar per sales digitals reduïdes. Els resultats, tant de les converses com de la eina digital (Padlet.com) emprada en la sessió, s'aglutinen en base als objectius exposats, de la següent manera: Es va recollir el document "Proposta Nova Xarxa de Bus" proporcionat per una de les participants.

Estructura urbana i espai públic

- Garantir la continuïtat d'espai verd a tot l'entorn de l'estació.
- Generar un espai amable com avantsala de l'estació i també per a les persones que arriben i surten de la mateixa, que no sembli un lloc perdut i inhòspit.
- Potenciar la visibilització dels entorns pròxims (els 3 barris, els eixos comercials...). En general, cal connectar millor l'espai amb el seu voltant.
- Les places són elements fonamentals de l'entorn i han de deixar de ser elements durs i sense activitat, per tant s'haurien combinar diferents usos i fer que fossin el més verds possible. Molt important el manteniment, per garantir que no esdevinguin espais grisos i sense activitat.
- Es necessiten banys públics i gratuïts tant al espai estació com als entorns per evitar que la gent utilitzi el carrer per fer les seves necessitats.
- S'han de treballar molt bé els espais d'ombra com element de sostenibilitat i lluita contra el canvi climàtic, fent ús d'arbrat de port gran als llocs on es pugui per les característiques de l'espai.
- Resoldre les sortides d'emergència de l'estació de manera que estiguin ben integrades amb l'entorn, i que no suposin un obstacle per a recorreguts, visuals...
- Integrar el Parc de l'Espanya Industrial amb el projecte i afavorir una connexió entre els dos àmbits.

- Millorar els espais públics dels entorns de Sants com espais de barri, apropar-los a l'entorn i incorporar usos socials en relació a les necessitats dels barris propers. No sols com espais de pas per fer ús dels transports sinó que tinguin en compte altres dinàmiques socials i incorporar-les.
- Oportunitat de vincular espais públics integrant el projecte de Sants amb la millora de l'Avinguda de Roma, seria la manera de vincular a aquest sistema d'espais públics els de l'Esquerra de l'Eixample.
- Actualment, la confortabilitat de l'espai públic no existeix perquè és un espai desagradable que no està pensat per acompanyar la vida quotidiana. Més que tot, pensant amb els i les vianants ja que ara és molt complicat per travessar a peu.
- Incorporar la perspectiva de l'alumnat dels centres educatius que co-existeixen i fan servir l'entorn.
- Integrar la perspectiva de gènere en el disseny dels espais públics.
- És essencial que la transformació de l'entorn de Sants impliqui menys contaminació (de l'aire i en general) per a la vida quotidiana dels barris. Insonoritzar vies de trànsit és una bona estratègia, així com emprar extensivament el verd urbà per connectar espais i barris.
- 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. Contradiccions entre l'aprofitament utilitarista del subsòl i la necessitat d'emprar-lo per infraestructura urbana climàtica.
- Habilitar mecanismes i espais que promouen les expressions culturals i artístiques.
- Reconèixer les activitats i persones usuàries actuals, especialment el col·lectiu skater.
- Es reivindica també el col·lectiu de gent gran, per habilitar espais per fer esport a l'espai públic.
- Reivindicació de no construir el tanatori previst als entorns de Sants, allunyar-lo dels habitatges. Es posa en dubte la conveniència de la relació d'aquest edifici amb els entorns verds, que tenen voluntat de revitalització sociourbana.

Estructura urbana i mobilitat

- Millorar la connexió amb la Pl. Països Catalans, actualment genera un efecte barrera.
- Establir un espai per a escola de ciclisme a l'actual parking de motos, que es troba molt desaprofitat.
- Reforçar el ciclisme com mode d'arribar a l'estació i de moure's pels entorns.
- 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 entorns.
- 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 seguin els possibles acompanyants i donar una qualitat al disseny.
- Fer una reforma coordinada dels entorns que faciliti la connexió dels diferents equipaments educatius amb l'espai públic i l'estació. Vincular amb el Pla Protegim les Escoles.
- Garantir un pas segur de ciclistes i vianants cap a equipaments educatius, cuidar aquests recorreguts.
- Buscar una alternativa clara a l'Estació d'Autobusos que elimini l'edifici actual pel seu efecte de barrera que impedeix un recorregut continu.
- S'han de 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... Evitar tenir als taxis amb el motor engegat fent l'espera de clients.
- Es valoren positivament els espais tipus "Petó i Adéu", però es posa en dubte que qixò funcioni de manera efectiva per a viatgers que vagin o surtin de l'estació de tren.
- 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.

- Planificar bé els possibles canvis de línies de transport públic que es puguin veure afectades per l'actuació de manera que no es perdi la possibilitat de fer el mateix ús, com a mínim, que es fa en l'actualitat.
- Treballar molt decididament l'intercanvi modal bicicleta-tren generant un gran aparcament intel·ligent, segur i que faciliti aquesta intermodalitat.
- La permeabilitat urbana com a facilitadora de intermodalitats reals, des de la visió dels viatgers però també des de la dels transportistes.
- Es important que la connexió des de nord a sud no hagi de passar forçosament per donar la volta a tota l'estació.
- Cal resoldre millor la continuïtat de la AV. Roma amb l'estació.
- Permeabilitat de la bici per circular de forma segura per tots els entorns, integrant les connexions en bici a la xarxa existent de bicicleta garantint també els accessos a tots els espais de connexió amb altres transports. La intermodalitat ha d'afavorir la mobilitat en bici.
- Es demana la integració en el nou sistema viari del carril bici, com una manera de segregarlo amb eficàcia de les zones peatonals, que van a a una altra velocitat. Així mateix, l'espai dedicat al vehicle privat pot "renegociar-se" amb l'espai que necessita la bicicleta.
- Facilitar l'entrada de bicis als trens.
- Millorar la integració dels autobusos perquè les parades i els recorreguts siguin accessibles a tothom.
- Crear un aparcament gran de bicicletes, fins i tot com una eina del "mentrestant" per millorar l'entorn a curt termini mentre es fan les obres de llarg termini.
- Hi ha preocupacions que aquests objectius ja establerts siguin massa ambiciosos. Més que tot perquè això s'ha de conservar, mantenir i vigilar.
- Vetllar per una accessibilitat universal. Es veu important l'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, però també per veïnes i veïns que visquin prop de l'estació.
- Entendre que la mobilitat també pot ser un esport, i que la gran quantitat de metres quadrats que s'alliberen pot ser una oportunitat.

L'edifici de l'estació

- L'edifici ha de ser permeable i integrat totalment amb l'espai públic. Que els condicionants no siguin només de dins cap enfora, sinó també de fora cap endins.
- Cuidar el disseny per a que no promogui efectes d'illa de calor a l'espai públic (reflexar la llum cap a les places, concentrar calor...).
- Aprofitar la intermodalitat i fer un estacionament de bicis de gran tamany situat 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.
- Incorporar la perspectiva de la ciutadania i del veïnat a la presa de decisions pel que fa a l'edifici.
- Integrar els elements auxiliars (sortides emergència, instal·lacions...) a l'espai públic. Que siguin una oportunitat de millora de l'entorn i viceversa.