

# Informe parcial (març 2021)

## Críteris 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 el cas d'aquest informe resumit, a 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. A l'informe complet, 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.
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
3. Aprofitar la renovació urbana per implementar infraestructures que redueixin els efectes del canvi climàtic.
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.
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.
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.
7. \*Revisar les condicions d'incorporació del tanatori al barri en relació als objectius de millora sociourbana dels entorns de Sants.

## 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.
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.
3. Potenciar al màxim la intermodalitat, i que inclogui totes les formes de desplaçament sostenible.
4. Incorporar la pedagogia en mobilitat sostenible a la proposta en general i als espais de connexions i mobilitat en específic.
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.
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.
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, inclusivament i accessibles.**
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.

\*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.
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.
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.
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.
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.