

# Acta de sessió

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

**Sessió restringida: entitats del Pacte per la Mobilitat de Barcelona**

Data: dimarts, 23 de febrer de 2021

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

## Assistència:

Pacte per la Mobilitat (42 assistents): AMB (Ruth Lamas, Hector Lagunilla, Jose Luis Quesada), COAC (Ricard BAF), AEVAC (Pilar Bellot, Jose Adell Duacastella), Catalunya Camina (Ole Thorson), CETOP (Francesc Xandri), Agències de Viatges (Martin Sarrate), SABA (Rafael de León), CECCP (Oriol Juncadella), Gremi d'Hotelers (Laura Hevia), TMB (Raul Millán, Jan Morales), PIMEC Comerç (Alvaro Clapés), Sindicat del Taxi (Carlos Fernández), Eixample Respira (Genís D.), Europcar (Cristina Soriano), Fundación RACC (Joan Domingo), PTP (Jordi Porta Pruna), FECAV (Mireia Ruiz), Santiago Canals, Sebastià Sánchez, Olga Fernández, Carmen San Miguel, Juan Vallejo, Carme Gibert, Aída Alemany, Ana Sequeros, Carina Torres, Carles Ribera, Cristina Soriano, Daniele Marioni, Jaume Roca, Jesús Pozo, Jordi Herms, Jose Manuel Jurado, Lilo Vilasante, Montserrat Garcia, Noelia Baldayo, Xavier Pérez, Lluís Llanas, Carles Benito.

Ajuntament de Barcelona (16 assistents): Ecologia Urbana (Maíta Fernández Armesto, Miquel Rusalleda, Víctor Ferrer, Adrià Gomila, Ivan Balanyà, Gabriel Gallart, Manel Gil, Manuel Valdés, Muriel Gimenez), Barcelona Regional (Josep Bohigas, Jordi Mercadé, Juan Carlos Montiel), Districte de l'Eixample (Francesc Magrinyà, Elisenda Capella), Districte de Sants-Montjuïc (Carolina López, Ancor Mesa)

ADIF (3 assistents): Josep Llobet, Elena Múgica, Raquel Quirós.

Equip de dinamització (4 assistents): Cooperativa \*estel (Arnau Boix, Marc Deu), MonoDestudio (Jordi Quiñonero, Gema Jover).

Total: 65 assistents

## 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:

Objectiu: Potenciar la mobilitat sostenible per assolir els objectius fixats al PMU2024

- Molt positiu mantenir una doble visió que relacioni l'edifici de l'estació amb el seu entorn per tal de definir un tot coherent. S'apunta que és important que l'edifici de l'estació no creixi cap al sud, per permetre una bona dimensió dels espais per a bicicletes i vianants.
- S'assenyala que la prioritat, en termes generals, haurien de ser els i les vianants. I que s'ha de garantir la permeabilitat entre els barris de Sants i l'Eixample.
- Que l'estudi de l'espai públic afectat per la mobilitat arribi fins al carrer Nicaragua.

- Donat que Sants és un punt neuràlgic per al transport públic, si es vol que aquest sigui competitiu amb el transport privat s'ha de garantir que sigui àgil i amb proximitat.
- En aquest sentit es destaca que aquest ha de ser un dels punts principals de la transformació.
- Millorar la connexió amb METRO, tant dins de l'estació com a les boques que pugui haver als entorns. Es parla en concret de la L5.
- Fer una aposta forta per la intermodalitat que inclogui totes les formes de desplaçament (a peu, bicicleta, mobilitat elèctrica compartida, transport públic...).
- S'afegeix com estratègia quant a mobilitat en bici, la necessitat de promoure diversos models de carril-bici integrant-los amb l'entorn que siguin compatibles a amb els diversos tipus de mobilitat que pot haver a l'entorn de Sants, sent el criteri central afavorir les mobilitats sostenibles. Hi ha diversos models de carrils bici depenen dels usos i compatibilitats i que en la mesura del possible cal atendre a aquest aspecte i generar una xarxa més diversa.
- Es recalca la necessitat de dimensionar bé l'aparcament de bicicletes que es faci a la nova estació.
- S'assenyala la necessitat de potenciar la línia de bus nit per a assegurar i garantir una línia nocturna que atengui a criteris d'inclusió des de la perspectiva de gènere. Incorporant línies segures i confortables a la nit.
- S'afegeix als objectius la necessitat d'unificar les parades dels transports urbans i potenciar les línies de bus; així com generar espais d'oportunitat per a la càrrega elèctrica.
- Algunes persones assistents exposen els seus dubtes en relació a que l'estació d'autobusos -a llarg termini- es desplaci a Pl. Espanya. Algunes persones proposen soterrar-la en la mateixa ubicació on es troba ara.
- En relació als autobusos, també es destaca que sovint es necessita espai i temps per fer la "càrrega/descàrrega" de grups nombrosos, i que això pot allargar-se en el temps, de manera que s'acaba ocupant força espai. Algunes persones també proposen segregat busos amb carrils dedicats.
- Cal tenir present que anem cap a un model de repartiment de mercaderies urbanes a demanda. És un servei clarament a l'alça que cal integrar.
- Hi ha una proposta concreta per desviar el flux de busos Tarragona-Josep Tarradellas per Roma-Nicaragua, per beneficiar els i les vianants i les bicicletes al nus viari.

#### Objectiu: Reduir els impactes de trànsit dins l'àmbit

- 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 siga un espai guanyat per la gent. Es planteja el dilema de per on passar el carril-bici transversal principal (banda muntanya vs banda mar).
- Que el projecte plantegi una bona distribució de parades de transport públic agrupades i integrades en tot l'àmbit.
- Contradiccions sobre el tractament cap al vehicle privat: s'apunta com a fonamental l'estudi d'aparcament per a vehicle privat, però també es proposa restringir les vies de circulació rodada, deixant pas només a taxi i transport públic.
- Establir, de manera coherent, les parades del bus turístic.
- Definir la gestió dels petits transports col·lectius, vehicles de 7-9 places que s'utilitzen per part de persones assistents a congressos, corporate...
- 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 Tarradellas) fins a la plaça dels Països Catalans.
- En relació amb l'objectiu de potenciar el circulació rodada s'assenyala que cal repensar la línia de autobusos per integrar-la amb l'estació de Sants i fer una arribada a aquest punt sense

desviar-ho a l'estació de l'AVE, degut a que el lloc de trobada és Sants i no tant el nou emplaçament de l'AVE.

- Caldrà tenir cura amb el tractament dels cotxes si passen per la part sud de l'àmbit, ja que si sumem la calçada amb el canvi de cota actual pot convertir-se en una barrera amb l'altra banda.
- Diverses de les persones que participen a la trobada destaquen el paper de Sants com a espai de pas, amb diferents modes de transport, i no només com a destinació final.

Objectiu: Alliberar la superfície d'aparcaments i aturades que es poden produir al subsòl

- Plantejar amb cura l'accés a l'estació de persones amb equipatge que normalment utilitzen transport privat.
- Si el servei de lloguer de vehicles es localitza al subsòl tenir previst el gàlib de vehicles de més alçada que un turisme normal, donat que d'aquests també se'n lloguen.
- En relació a alliberar espais del subsòl s'afegeix la necessitat d'incorporar la perspectiva de gènere a tots aquests espais i a tota la proposta del projecte en general. 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.
- Algunes persones assistents posen en dubte la necessitat de traslladar la parada de taxis al subsòl, caldrà que compleixi totes les condicions de salubritat, comoditat, accessibilitat...

Altres aspectes:

- Donat que els problemes de mobilitat interna de l'edifici de l'estació es donen per la concentració d'ús comercial, fer un plantejament de l'edifici que no impliqui un centre comercial encobert que pugui tornar a reproduir els mateixos problemes.
- Millorar la senyalització interna i externa per saber on són les parades, els taxis, metro, carrers...
- Es fa un qüestionament en relació amb la contradicció aparent entre promoure la intermodalitat i per altra banda eliminar l'estació d'autobusos en superfície. Assenyalant que aquest projecte hauria de ser un bon moment per modernitzar i adequar l'estació d'autobusos de Sants.
- Es comenta que l'espai que s'alliberi en superfície ha de ser flexible, ja que el projecte ha de durar molt anys, i no sabem quines necessitats tindrem d'aquí un temps.
- L'estació i els seus entorns són un important centre d'atracció de població flotant, i en aquest sentit cal coordinar bé la transformació amb l'oferta d'allotjament turístic que hi ha.
- Es comenta que la proposta tècnica de traslladar l'estació d'autobusos a una altra ubicació és una oportunitat perduda per a dignificar-la. Seria més efectiu per a les usuàries i per a l'aposta per la intermodalitat mantenir-la allà on es troba ara.