



Procés participatiu per la definició dels entorns de l'Estació de Sants

Informe final [30/05/2021]

ÍNDEX

ÍNDEX

Justificació del procés

1. Context

2. Bases metodològiques

3. Desenvolupament del procés

Debat: criteris d'intervenció urbana (febrer-març 2021)

Debat: característiques dels espais públics (abril-maig 2021)

4. Conclusions de la 1a fase de debat (març 2021)

SÍNTESI I RELAT COMPARTIT

ESTRUCTURA URBANA I ESPAI PÚBLIC

ESTRUCTURA URBANA I MOBILITAT

*EDIFICI DE L'ESTACIÓ DE SANTS

5. Conclusions de la 2a fase de debat (maig 2021)

SÍNTESI I RELAT COMPARTIT

QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

Justificació del procés

El debat en temes relacionats amb l'urbanisme i les transformacions urbanes s'està tornant un element fonamental de cara a desenvolupar projectes de ciutat. La transformació de l'estació de Sants i dels seus entorns és, evidentment, un d'aquests projectes de calat que necessita contrastar els seus posicionaments de partida amb la visió de les persones que en fan ús de l'espai.

A aquest projecte aquest debat té més importància si cap, pel fet de totes les implicacions a nivell urbà que existeixen, la diversitat de persones a les que afecta, d'escales des de barri a metropolitanes i fins i tot internacionals... un projecte així ha de ser entès per la ciutadania, al mateix temps que el projecte ha d'entendre a la ciutadania.

Per arribar a aquest enteniment és necessari definir la proposta en base a criteris coherents i compartits que tinguin en ment totes les afectacions, els beneficis i perjudicis que provoca l'actuació, el conflicte que comporta la unilateralitat és un risc que es soluciona generant equilibri en presa de decisions de disseny i fent una lectura oberta i integral amb criteris de sostenibilitat, gènere, justícia social, equitat... més enllà d'uns criteris exclusivament urbanístics.

Aquesta és la resposta que pensem que necessita un projecte amb tantes implicacions urbanes i socials i amb una xarxa de persones i entitats vinculades al projecte tan mobilitzada. Amb aquest procés eixa és la resposta que hem intentat donar i que pensem que es pot aprofitar com a punt de partida d'un treball de continuïtat donada la durada de la transformació en el temps.

1. Context

L'Ajuntament de Barcelona i ADIF van signar un protocol de col·laboració per regular la nova ordenació de l'entorn urbà i ferroviari de l'Estació de Sants; el qual ha de permetre la transformació integral de l'àmbit de l'Estació de Sants i el seu entorn.

El protocol contempla la redacció, per part d'ADIF, d'un projecte d'ampliació i millora de l'Estació de Sants integrada en el model de ciutat que incorpori un projecte de remodelació de la plaça Països Catalans compatible amb les necessitats ferroviàries i els condicionants urbans actuals i de futur.

En el protocol es va establir que l'Ajuntament de Barcelona lideraria el procés participatiu per a la redacció dels projectes esmentats. El present informe en relata el desenvolupament i les conclusions de l'esmentat procés participatiu.

2. Bases metodològiques

S'ha dut a terme un procés de diàleg obert, a partir de la facilitació d'informació prèvia als moments de participació per tal que totes les persones participants tinguessin context, sapiguessin en quin moment en es troba la redacció del projecte, i es pogués debatre en conseqüència.

Ha sigut un procés de treball acumulatiu, una suma d'escales i perspectives que s'han anat encaixant per tal d'obtenir uns resultats que representessin la màxima diversitat possible d'entre les participants. Concretament el procés ha sumat dues escales, l'escala de *barri-ciutat* i l'escala dels *espais públics* específics. En quant a les perspectives, s'ha treballat a tres nivells de convocatòria (sessions específiques, sessions temàtiques i sessions obertes), a les quals s'ajustava la heterogeneïtat/homogeneïtat de les participants, i s'incorporaven les escales urbana o d'espai públic necessàries.

A l'escala de *barri-ciutat* preteníem obtenir una visió de conjunt de les implicacions urbanes de la transformació, i per fer-ho vam definir les següents accions:

- Sessions restringides amb col·lectius, grups i entitats sectorials: aportaven una visió específica d'uns grups homogenis, resultant en una perspectiva molt experta sobre els entorns de Sants.
- Sessions obertes temàtiques: aquestes sessions incrementaven la diversitat dels grups, doncs generaven certa barreja entre les perspectives específiques, i entre elles i el veïnat no organitzat. El que es pretenia era tractar aspectes concrets amb una visió integrada per totes les perspectives específiques.

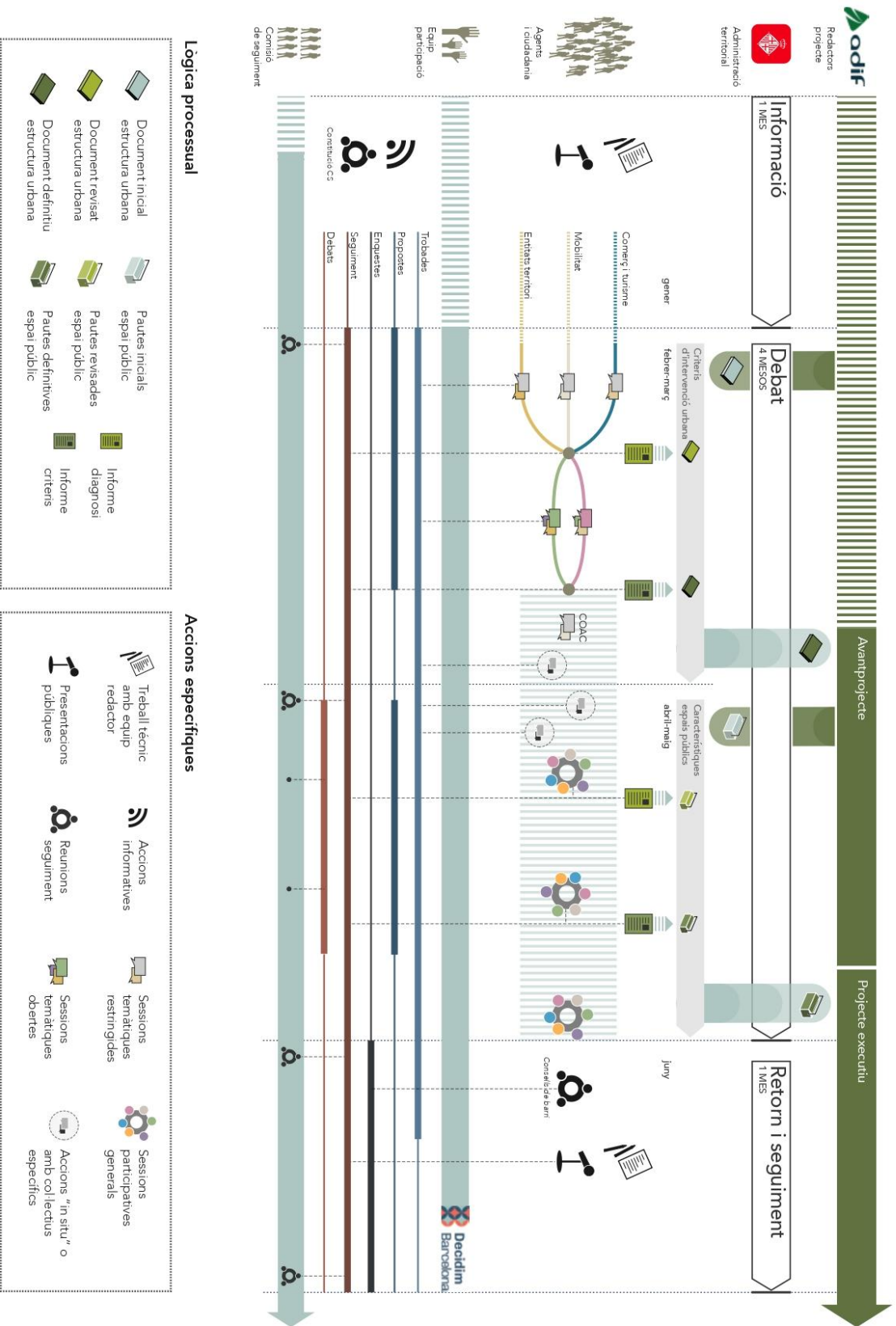
A l'escala dels *espais públics* s'ha treballat la visió de la peça urbana i les seves implicacions a nivell de disseny. Es va replicar el procés de l'escala de barri-ciutat, tot incrementant el nombre d'agents i la seva heterogeneïtat:

- Sortides a l'espai públic: aquestes sessions, per la pròpia dinàmica de reflexió que generen, es treballen en grups reduïts, i amb una informació molt qualitativa provinent de la pròpia experiència que tenen de l'espai el conjunt de persones que hi fan la passejada.
- Sessions amb col·lectius específics: com les sessions sectorials de la fase anterior, s'aporta una visió concreta d'un grup amb necessitats, a priori, homogènies.
- Sessions obertes: amb grups que venen de la suma de les sessions anteriors i de les dues escales, s'afinen de manera pormenoritzada els diagnòstics de cada espai i els criteris d'intervenció.

Totes aquestes sessions tenien un moment inicial en el qual es donava context sobre l'estat del projecte en redacció.


De manera paral·lela a les sessions, es varen anar construint esborranys dels documents de resultats de cada fase en base a les actes de cada sessió. Aquests esborranys es compartien posteriorment a les respectives sessions de conclusions de cada fase, moment en el qual es feia retorn del seu contingut. Finalment, s'elaboraven els documents definitius, incloent les esmenes presentades en el retorn, i es tancava cada fase de treball amb una reunió de la Comissió de Seguiment del procés.

VISIÓ GLOBAL DEL PROCÉS DE PLANIFICACIÓ I PARTICIPACIÓ PER A LA MILLORA DE L'ESTACIÓ DE SANTIS I ENTORN



Infografia que mostra la visió global del Procés Participatiu dels Entorns de l'Estació de Santis.



PROCESO PARTICIPATIVO PARA LA DEFINICIÓN DE LOS ENTORNOS DE LA ESTACIÓN DE SANTOS			
MAPA DE AGENTES	ENTIDADES TERRITORIO	COMERCIO Y TURISMO	MOVILIDAD
 <p>EBM El Timbal y EBM Pau / Escola Jaume I y Pràctiques / LES Emperador Carles / Escola Oficial d'Idiomes / Consorci de Normalització Lingüística / Facultat de Biblioteconomia / Residència d'estudiants</p>	<p>Plataforma Stop Tanatori</p> <p>AW Contra la Contaminació Acústica Cercle de Sants</p> <p>AVCI El Triangle de Sants</p> <p>Casal Autogestionat de Joves de Sants</p> <p>Centre Social de Sants - AWV Sants</p> <p>Coordinadora d'Entitats per la Lleialtat Santsenca (CELS)</p> <p>Federació d'Associacions i Comissions de Carrers de la Festa Major de Sants</p> <p>Col·lectiu Feministes de Sants</p> <p>Trama Feminista de Sants</p> <p>Skaters plaça</p> <p>CAP Numància</p> <p>Centres Educatius específics (Sants)</p> <p>Castellers de Sants</p>	<p>Comerços entorn (prospecció)</p> <p>Eix Sants - les Corts</p> <p>Associació Artesans de Sants</p> <p>Sants Establiments Units</p> <p>Mercat Temporal Estació de Sants</p> <p>Mercat de Sants</p> <p>Associació de Comerciants de Mercat Nou</p>	<p>Empreses de lloguer de cotxes</p> <p>Grup de Gestió Estació d'Autobusos</p> <p>Aparcaments propers (sota hotel)</p>
	<p>Barrio Sants</p> <p>Comissió de Festes Alternatives</p> <p>AW d'Hostafrancs</p> <p>Gestors CC Casinet d'Hostafrancs i CEM Espanya Industrial</p> <p>Federació d'Associacions, Entitats i Comissions d'Hostafrancs (FAECH)</p>	<p>Associació Udols</p> <p>Secretariat Entitats Sants, Hostafrancs i la Bordeta (SHB)</p> <p>Equip de Civisme i Parcs i Jardins</p>	<p>Associació de Comerciants de la Creu Coberta</p>
Barrio Hostafrancs	<p>Associació Udols</p> <p>Secretariat Entitats Sants, Hostafrancs i la Bordeta (SHB)</p> <p>Equip de Civisme i Parcs i Jardins</p> <p>AW Esquerra de l'Eixample</p> <p>Camí Amic</p>	<p>Eix Nou Eixample</p>	<p>BACC</p> <p>ACAVE (turismo)</p> <p>STAC (taxi)</p> <p>FECAP (autocares)</p> <p>TMB (transporte públic)</p> <p>Gremi del Motor (coches)</p> <p>TRANSCALIT (transporte)</p>
Distrito de Sants	<p>AW Esquerra de l'Eixample</p> <p>Camí Amic</p>	<p>Eix Nou Eixample</p>	<p>BACC</p> <p>ACAVE (turismo)</p> <p>STAC (taxi)</p> <p>FECAP (autocares)</p> <p>TMB (transporte públic)</p> <p>Gremi del Motor (coches)</p> <p>TRANSCALIT (transporte)</p>
Distrito de l'Eixample	<p>Eixample Respira</p> <p>Entitats diversitat funcional: ONCE, DINCAI, ECOM</p> <p>FAVB</p> <p>COAC</p>	<p>Barceló Sants</p> <p>AC Sants</p> <p>Expo Hotel Barcelona (Selenta Group)</p> <p>Cosmo Apartaments Sants</p> <p>Botigues Estació</p>	<p>BACC</p> <p>ACAVE (turismo)</p> <p>STAC (taxi)</p> <p>FECAP (autocares)</p> <p>TMB (transporte públic)</p> <p>Gremi del Motor (coches)</p> <p>TRANSCALIT (transporte)</p>
Ciudad de Barcelona			

Infografía que muestra la previsió inicial dels agents participants al Procés Participatiu.

3. Desenvolupament del procés

Cronològicament, el debat del procés participatiu es va estructurar en dos grans fases, amb objectius diferents per a cadascuna, i amb les següents sessions:

Debat: criteris d'intervenció urbana (febrer-març 2021)

Objectiu principal:

Informar sobre la planificació i el calendari general i sobre els dos moments participatius previstos.
Compartir i debatre els criteris per a la transformació de l'espai.

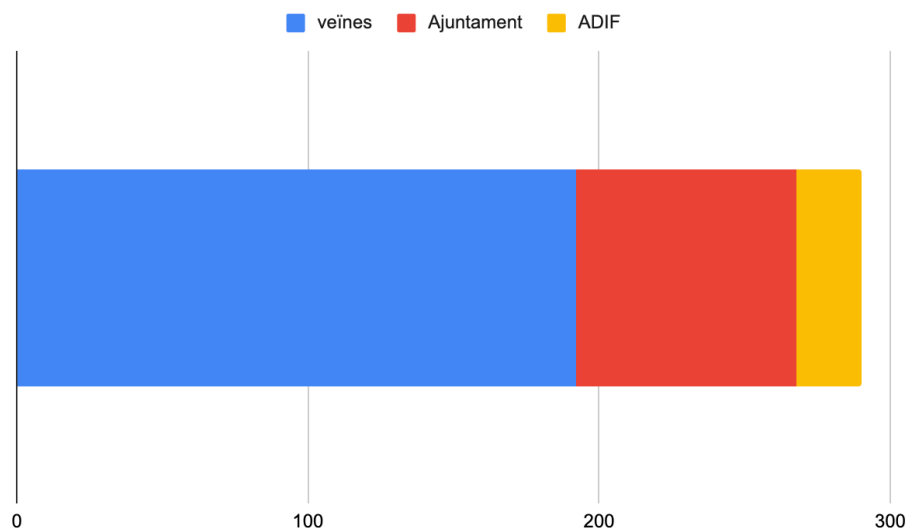
Sessions:

1. Sessió restringida: entitats del territori
Data: dilluns, 22 de febrer de 2021
Assistència: 29 persones [Veïnat (15p), Ajuntament de Barcelona (11p) ADIF (3p)]
2. Sessió restringida: Pacte per la Mobilitat
Data: dimarts, 23 de febrer de 2021
Assistència: 61 persones [Veïnat (42p), Ajuntament de Barcelona (16p) ADIF (3p)]
3. Sessió restringida: comerç
Data: dimarts, 17 de març de 2021
Assistència: 20 persones [Veïnat (6p), Ajuntament de Barcelona (10p) ADIF (4p)]
4. Debat COAC+CECCP: el futur de la plaça dels Països Catalans i els entorns de l'estació de Sants
Data: divendres, 5 de març de 2021
Assistència: Variable (emissió digital en streaming) entre 125 i 150 espectadores.
5. Sessió temàtica 1: Estructura urbana i mobilitat
Data: dimecres, 3 de març de 2021
Assistència: 75 persones [Veïnat (54p), Ajuntament de Barcelona (16p) ADIF (5p)]
6. Sessió temàtica 2: Espai públic i relació amb l'entorn
Data: dimecres, 10 de març de 2021
Assistència: 65 persones [Veïnat (47p), Ajuntament de Barcelona (14p) ADIF (4p)]
7. Sessió de presentació de conclusions (fase criteris d'intervenció urbana)
Data: dimarts, 23 de març de 2021
Assistència: 40 persones [Veïnat (28p), Ajuntament de Barcelona (9p) ADIF (3p)]

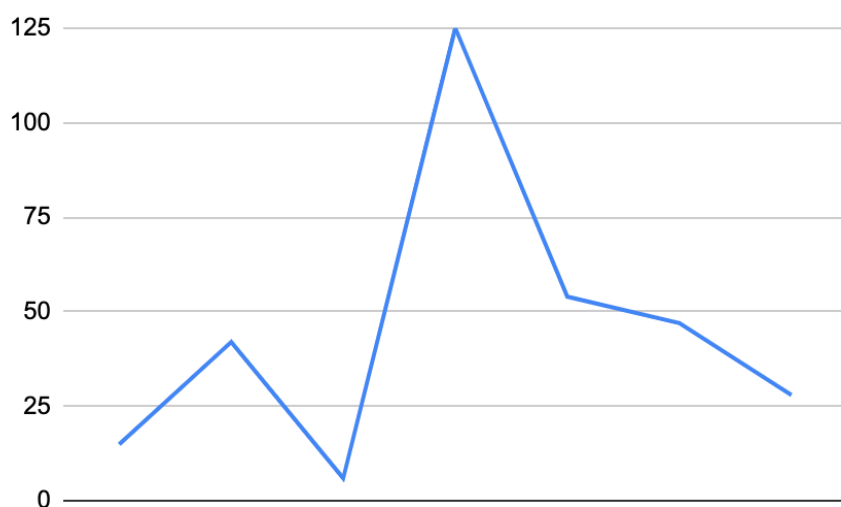
Participació:

En aquesta fase han participat 415 persones, incloent veïns i veïnes, personal de l'Ajuntament de Barcelona i personal d'ADIF. S'inclou en aquest total les espectadores de la sessió 4 (Debat COAC+CECCP) que es va emitir en streaming.

A continuació en desglossen les dades en els següents gràfics:



Participació total acumulada en la primera fase de debat: 192 veïnes, 76 tècniques i polítiques de l'Ajuntament, i 22 tècniques d'ADIF. No inclou les dades de la sessió 3 (Debat COAC+CECCP).



Progressió de la participació veïnal en la primera fase de debat: els valor baix correspon a una sessió restringida amb comerciants, i el valor alt a la sessió 4 (Debat COAC+CECCP) que es va emitir en streaming.

Debat: característiques dels espais públics (abril-maig 2021)**Objectiu principal:**

Debatre criteris i propostes per a la transformació i urbanització de la plaça Països Catalans i els espais públics de l'entorn de l'estació.

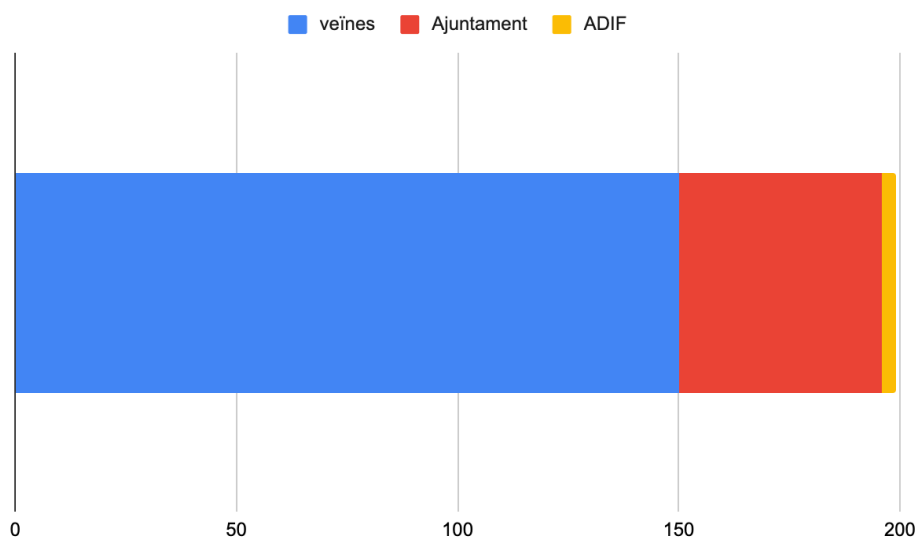
Sessions:

1. Sessió restringida: accessibilitat, diversitat funcional i gent gran
Data: dijous, 22 d'abril de 2021
Assistència: 26 persones [Veïnat (20p), Ajuntament de Barcelona (6p)]
2. Sessió restringida: col·lectiu skater
Data: dijous, 22 d'abril de 2021
Assistència: 12 persones [Veïnat (8p), Ajuntament de Barcelona (3p) ADIF (1p)]
3. Sessió restringida: centres educatius (equips tècnics i AFAs)
Data: dimecres, 28 d'abril de 2021
Assistència: 20 persones [Veïnat (11p), Ajuntament de Barcelona (8p) ADIF (1p)]
4. Treball participatiu a centres educatius (infants i adolescents)
Data: dimarts, 27 d'abril i divendres, 30 d'abril de 2021
Assistència: 28 infants i adolescents
5. Sessió restringida: passejades participatives
Data: dissabte, 8 de maig de 2021
Assistència: 30 persones [Veïnat (22p), Ajuntament de Barcelona (8p)]
6. Sessió temàtica 3: Diagnòstic i criteris d'intervenció a l'espai públic
Data: dimecres, 12 de maig de 2021
Assistència: 45 persones [Veïnat (30p), Ajuntament de Barcelona (15p)]

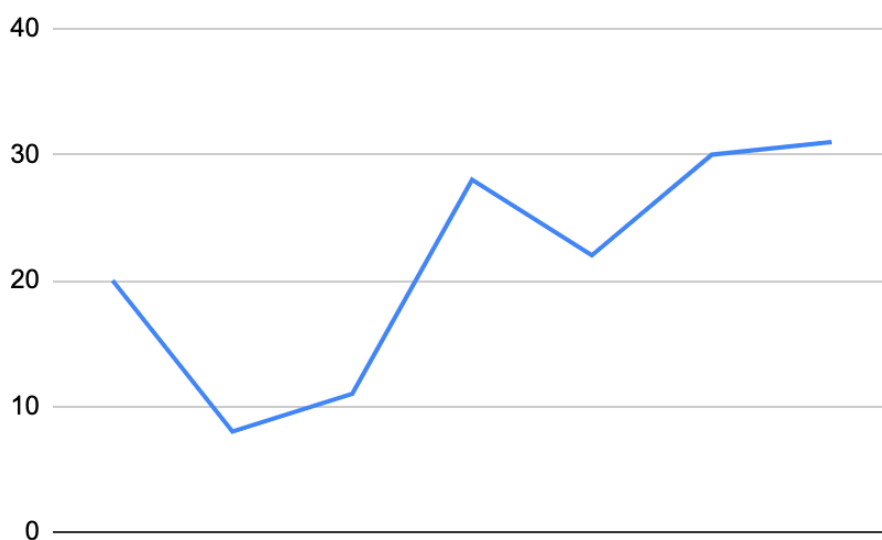
Participació:

En aquesta fase han participat 199 persones, incloent veïns i veïnes, personal de l'Ajuntament de Barcelona i personal d'ADIF.

A continuació en desglossem les dades en els següents gràfics:



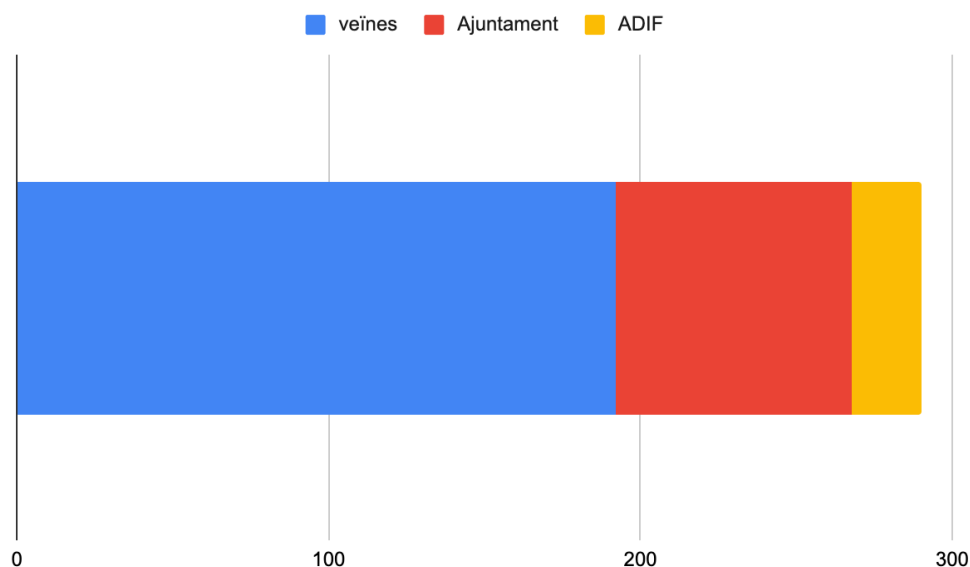
Participació total acumulada en la segona fase de debat: 150 veïnes, 46 tècniques i polítiques de l'Ajuntament, i 3 tècniques d'ADIF.



Progressió de la participació veïnal en la segona fase de debat: els valors més baixos de l'inici corresponen a sessions restringides de col·lectius específics.

Dades absolutes

Podem dir que en total, al procés participatiu, han participat 614 persones, incloent veïnes i veïnes, personal de l'Ajuntament de Barcelona i personal d'ADIF. Aquestes dades no corresponen a quantitat de persones diferents, sinó a "assistències", és a dir, que una persona participant comptabilitza cada vegada que ha assistit a una sessió.



Participació absoluta en el global del procés participatiu: 467 veïnes, 122 tècniques i polítiques de l'Ajuntament, i 25 tècniques d'ADIF.

4. Conclusions de la 1a fase de debat (març 2021)

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

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'implacar 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.

5. Conclusions de la 2a fase de debat (maig 2021)

Característiques dels espais públics sorgits al procés participatiu per la definició de l'entorn de l'Estació de Sants

SÍNTESI I RELAT COMPARTIT

El relat compartit sorgit de les sessions participatives de la fase “Debat: característiques dels espais públics” del procés participatiu per la definició de l'entorn de l'Estació de Sants s'estructura amb dos grans apartats: qualitat de l'espai públic, i usos i activitats.

En cadascun d'aquest apartats es recopilen les aportacions que s'han anat fent en totes les sessions participatives, tant les de diagnòstic com les de propostes. Alhora, aquestes aportacions s'ordenen segons la zona dels entorns de l'Estació de Sants a que fan referència. D'aquesta manera, l'índex d'aquest document quedaria així:

1. Qualitat de l'espai públic
 - a. Diagnosi
Conjunt de l'àmbit / Plaça dels Països Catalans / Plaça Joan Peiró / Banda mar / Banda muntanya
 - b. Propostes
Conjunt de l'àmbit / Plaça dels Països Catalans / Plaça Joan Peiró / Banda mar / Banda muntanya
2. Usos i activitats
 - a. Diagnosi
Conjunt de l'àmbit / Plaça dels Països Catalans / Plaça Joan Peiró / Banda mar / Banda muntanya
 - b. Propostes
Conjunt de l'àmbit / Plaça dels Països Catalans / Plaça Joan Peiró / Banda mar / Banda muntanya

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 ().*

QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

Diagnosi:

Conjunt de l'àmbit:

- **Carència de zones d'ombra, vegetació, biodiversitat, de fonts d'aigua, lavabos públics,** espais per associacions,...
- Defectes a l'asfaltat (enfonsaments) sobre la llosa ferroviària.
- Espais abandonats i amb manteniment insuficient.
- **No és un espai amable per a infants,** a banda és molt insegur, sobretot per a pre-adolescents (11-12 anys) que comencen a anar sols als equipaments educatius.

Àmbit plaça Països Catalans:

- **Plaça dura i degradada. Mala accessibilitat** i frontera amb l'Eixample. És una barrera amb pocs usos lúdics. Mala qualitat. Mala connexió amb l'Eixample pels vianants. Genera desorientació.
- No hi ha espai ajardinat amb ombres i llocs per asseure's i estar/descansar.
- És **exclusivament d'skaters**.
- **Dificultats per creuar la plaça,** i per accedir a l'entrada de l'estació per part dels viatgers.
- Conflictes de convivència entre persones turistes que arriben a l'estació i veïns i veïnes que volen gaudir d'aquest espai.
- Estació i plaça estan "partides" per un carrer amb tràfic intens vinculat a taxis i estació.
- **No convida a estar,** més bé és un espai que expulsa i que s'evita. En general els espais són poc apropiables, no es pot fer un ús social en contrast amb el parc de l'Espanya Industrial que és molt més acollidor.
- És poc accessible, hi ha escales per travessar la plaça, graons i desnivells en el terreny que poden provocar caigudes. No hi ha referències per persones amb visibilitat reduïda. Per a una persona cega és molt difícil d'arribar des del carrer Tarragona a l'estació sense ajuda perquè no hi ha referències ni punts d'orientació.
- **Falta il·luminació.**
- **Sortides emergència AVE** donen sensació de provisionalitat constant. Les sortides d'emergència funcionen com amagatalls a l'espai públic.
- **Poca sensació de seguretat,** excepte en alguns moments del dia que es pot considerar un espai segur perquè hi ha moltes persones alhora i presència policial.
- Els espais d'ombra que existeixen estan bé i s'han de mantenir.
- Hi ha molt soroll a l'entorn així que no permet romandre-hi. El fet que hi hagi tant soroll funciona com un factor de desorientació per les persones amb visibilitat reduïda.
- Ascensor del metro/estació de Sants molt inadequat en l'actualitat per la localització i els trajectes complementaris necessaris per arribar-hi o sortir-ne.

Àmbit Joan Peiró:

- Actualment plaça dura, lletja i fantasmagòrica. **Sense cap atractiu ni continuïtat amb l'entorn.**
- No és una plaça, no té espais delimitats.
- **Massa espai ocupat pels taxis.** Els taxis trenquen la connectivitat amb el barri. S'ha de pensar bé on posen els taxis perquè l'important és que es solucioni aquest problema i no traslladar-ho.
- Sortides d'emergència: massa racons, sensació d'inseguretat.
- Poca mirada al vianant, **és un espai no accessible.**
- Falta il·luminació.
- És un espai on el formigó predomina.
- Falta connectivitat amb Creu Coberta i amb el parc de l'Espanya Industrial.

Àmbit banda mar (contacte amb parc de l'Espanya Industrial):

- Zona àmplia que **acull una diversitat d'usos.**
- Poc bonica però ha acabat sent prou pràctica i un pas "no fosc" respecte la banda muntanya.
- Els marges del parc amb **escales de pendent exagerada** limita tant la continuïtat dels espais com les possibilitats d'ús.
- La situació de les grades és un element de perillositat per a persones amb discapacitat visual i altres col·lectius al no tenir avisos ni barreres de protecció.
- Hi ha moltes barreres a l'entorn que tenen com a resultat la desconexió amb l'àmbit més immediat.
- Les parades informals de vehicles converteixen un entorn accessible en un entorn no accessible.
- Conflictivitat amb els usuaris/es de patinets relacionat amb la seguretat de les persones amb discapacitat visual i altres col·lectius.

Àmbit banda muntanya (estació de busos)

- L'únic pas de vianants és entre busos i aparcament. **Zona molt "fosca". Sensació de perill,** cal una mirada àmplia amb perspectiva de gènere.
- **Estació d'autobusos que bloqueja accessibilitat,** seguretat i continuïtat de l'accés a les escoles. Poc pràctica i gens acollidora, manca de manteniment i vigilància. Alt nivell de trànsit i de soroll, sobretot a l'entorn de l'estació d'autobusos. Neteja deficient dels carrers de l'estació d'autobusos.
- Augment de trànsit al carrer Puiggarí, amb la construcció del tanatori, perjudicaria directament als alumnes de l'escola bressol i va en contra del projecte Protegim les Escoles.
- Existència de tanques i biondes en organització diferents espais, no compatibles amb un ús continu de l'espai, tampoc com a element de mobiliari urbà.

Propostes

Conjunt de l'àmbit:

- **Ús del verd** en la modalitat que el sòl permeti. Diversitat de vegetació, cura i manteniment. Necessitat molt important d'ombra. Si no és possible amb arbrat, pèrgoles (valorar pèrgoles solars). Jardí vertical.
- **Fer un parc, una anella verda, que envolti tot l'entorn de l'edifici.** Que tingui continuïtat de disseny. Prioritzar les rutes que farien els/les vianants. Major connexió entre tots els espais lliures, barri de Sants i, sobretot, Eixample.
- Fer un **disseny integrat**, que no sigui una repetició d'espais aïllats amb tanques, combinar un espai diàfan amb espais més recollits.
- **Treure les sortides d'emergència AVE** i substituir-les per plataformes metàl·liques enrasades per recuperar les visuals de les dos places a peu pla.
- **Mobiliari urbà** de caràcter social (zona de picnic). Espais de joc infantils i aparells de gimnasia per a la gent gran. Zona per a mascotes. Bancs de fusta llargs no individuals. A l'hora d'escollir materials, pensar en el seu comportament amb la incidència dels raigs solars, mirar de no implementar bancs metàl·lics, per exemple, si no hi ha ombra.
- **Material sostenible per les voreres**, amb un tractament del sòl que mitigui l'efecte illa de calor. Que els paviments siguin més difícils d'embrutar. Paviment adaptat per a conservar la temperatura tant a l'hivern com a l'estiu.
- Considerar l'**existència d'espais d'aparcament** per a motos i cotxes. Tenir en compte els recorreguts necessaris per als vehicles d'emergència.
- Proposta de **contrastar** amb els col·lectius vinculats a diversitat funcional d'un **"avantprojecte" de wayfinding/accessibilitat**, que garanteixi la fàcil comprensió dels espais públics, l'accés a l'estació i el moviment als entorns de Sants a tothom. Identificar inequívocament l'estació, i organitzar els espais amb elements urbans clars i ordenats en fileres i franges. Passos de vianants accessibles, amb ajuda per a persones amb discapacitat. S'ha de garantir el compliment de la normativa d'accessibilitat i garantir l'accessibilitat universal. Tenir en compte també que els viatgers i visitants de Barcelona ho faran servir i que els ha de ser útil i aclaridor, ha de fer incís en la senyalètica i fer certa pedagogia sobre l'espai.
- Per **millorar l'orientació i l'accessibilitat universal**, es proposa ubicar punts d'informació (punts amics) per orientar-se i anar referenciant els diferents serveis existents a l'entorn de l'estació. Aquests punts poden servir també per a gent que no coneix la ciutat. Que aquests punts estiguin prop dels serveis de transport però que també hi hagi informació que doti de continuïtat als camins que cal recórrer per arribar a l'estació així com per creuar-la. Proposta d'autobús/taxi porta a porta per garantir l'accessibilitat a l'estació.
- Entendre el **concepte de "encaminaments" de manera àmplia i integral**: paviments podotactils, però també que la pròpia urbanització et vagi guiant, una seqüència lògica d'espais,... Idea dels "punts de trobada" a l'entorn de l'estació de Sants, que facilitin l'arribada a l'edifici de l'estació independentment de per on accedeixis als entorns.
- La **il·luminació** a tot l'entorn i tant de dia com de nit, també ha de tenir en compte les diferents sensibilitats de les persones cegues o amb visibilitat reduïda. Els rètols han de complir aquestes normatives que ja estan força fixades pel que fa a mida i contrast de lletra. Cal un projecte d'il·luminació innovador i atractiu que revaloritzi tota aquesta zona degradada a la nit.
- Espai adaptat a les noves tecnologies relacionat amb la **recàrrega de mitjans de transport** elèctric. Aprofitar les pèrgoles existents (Països Catalans i Joan Peiró) per a col·locar plaques solars que alimenten l'enllumenat públic. Bona cobertura, wifi gratuït.
- Promoure la **sensació de seguretat** basada en la densitat i diversitat d'usos i usuàries presents a l'espai públic.

Àmbit plaça Països Catalans:

- Reactualitzar la plaça intentant **combinar el manteniment d'alguns elements històrics que la caracteritzen, amb un increment del confort**, la vegetació, l'ombra, brolladors...
- Recuperar les **fonts/brolladors** decoratives/de joc que hi havien originalment a la plaça dels Països Catalans (als anys 80). Recuperar el **banc corregut de fusta original** de la plaça.
- **Recuperar pèrgoles** existents i adequar-les perquè donin més ombra, naturalitzant-les, sinó és possible posar molt arbrat. Recuperar també els elements d'il·luminació que hi eren adscrits, per donar més sensació de seguretat.
- **Connexió amb els carrers de l'Eixample** directament des de la plaça amb semàfors sense haver de donar voltes com a l'actualitat.
- **Connexió amb Av. Roma** intentant eliminar el muret límit de la plaça Països Catalans, que es pugui travessar pel centre plaça i arribar centralment a estació de Sants des d'Eixample. Que Av. Roma sigui naturalitzada i peatonalitzada, acabar l'eix verd que està iniciat des del c/ Casanovas. Fer un passadís verd que doni continuïtat a l'Av. Roma.
- **Connectar amb l'Av. Tarradellas** per fomentar l'eix per vianants i bicicletes i enllaçar-lo amb la plaça i amb Francesc Macià.
- **Connectar amb la vida de barri**. Generar un passadís de circulació, pensat pel vianant a on el flux de cap a on dirigir-se estigui clar. Delimitar els marges amb espais verds. També, tractar l'espai com a node agradable i integrador, per tal de connectar físicament, simbòlicament i perceptivament l'estació amb el barri. Millorar la connectivitat en general tot al voltant de la plaça. Assegurar una connexió digna i accessible cap al Parc de l'Espanya Industrial.
- **Orientació i accessibilitat**. Indicacions i senyalització correcta a la plaça de direccions cap a l'estació de Sants, les parades de bus i metro.
- Anivellar el terreny, pacificar la plaça. Utilització de paviment no lliscant, no porós. Es prefereix el granit actual. Crear encaminaments i rampes que segueixen la normativa d'accessibilitat. Si es fa plataforma única s'ha de seguir la normativa d'accessibilitat amb encaminaments a les cantonades. També els botons del paviment han de ser més marcats perquè es noten més. És important que abans de prendre les decisions que consultin els col·lectius.
- **Mantenir l'skate i compatibilitzar-lo amb els altres espais**, donant-li un lloc diferenciat per la intensitat d'ús (no un skatepark), amb una modulació de l'espai que defineixi diferents "territoris" amb alternatives d'ús per a totes les persones. Establir mapes i senyalització que facilitin la convivència d'usos marcant usos preferents. Mantenir elements originals de la plaça per a l'skate: memòria històrica de l'skateboarding. El paviment original de la plaça és ideal per a l'skate.
- Fer **refugi climàtic**. Incorporar elements naturals. Crear noves zones d'ombra.
- **Mobiliari urbà** accessible. Posar bancs, taules de ping-pong, fonts,... El mobiliari urbà que es posi que es faci servir com a punts de referència per les persones amb visibilitat reduïda.
- Augmentar la **il·luminació** i que aquesta tingui sentit amb els nous usos de l'espai.
- Que les parades de bus que s'hauran de canviar d'ubicació es reparteixin al llarg del carrer que serà peatonal.
- Facilitar el **pas dels vehicles d'emergència** tot i que estigui pensat que sigui peatonal el carrer.
- Augmentar el **manteniment**, donar-li continuïtat amb allò que es construeix.
- **Serveis higiènics** públics i gratuïts.

Àmbit Joan Peiró:

- Afegir alguns **espais de parterre** a la plaça Joan Peiró (si l'estructura aguanta) o canviar una mica la topografia.
- **Millorar el Passeig de Sant Antoni** com a passeig veïnal de veritat i que connecti amb la plaça Joan Peiró.
- **Refugi climàtic.** Aprofitar les pèrgoles per fer ombra i per posar plaques solar que donin energia per la il·luminació i inclús subministrament a entitats de la zona. Utilització de la pèrgola per incorporar verd (plantes enredaderes) i afegir-ne més. Molts espais d'ombra.
- **Recorreguts de vianants accessibles i segurs.** Generar carrils de circulació pensats pels vianants i delimitar-ho amb zones verdes. Les zones pavimentades han de seguir la normativa d'accessibilitat, més que tot si es fan plataformes úniques.
- Augmentar **il·luminació**.
- **Integrar el comerç** a la plaça, com a part del barri.
- Tractar tot l'entorn amb **permeabilitat i visibilitat**. Una simbiosis entre tot el que passa tan a l'interior com a l'exterior.
- **Alliberar el barri de la pressió del tràfic** de vehicles. Que pensin el pla de mobilitat i la intermodalitat, d'una manera integral i amb escala de ciutat. Utilització asfalt sonoreductor. Fer carrils pel pas dels vehicles d'emergència. Eliminació de la zona de taxis i que sigui un espai no edificable.
- Assegurar una connexió digna i accessible cap al Parc de l'Espanya Industrial.

Àmbit banda mar (contacte amb parc de l'Espanya Industrial):

- **Millorar l'accessibilitat i la connectivitat al parc**, creant una altra entrada per a vianants. Refer l'accés "accessible" al parc. Millorar el manteniment a diferents espais, entre ells, l'actual entrada accessible (rampa existent) al parc.
- Crear un camí que voregi el llac al final de les escales i que la gent hi pugui transitar. Fer un pont que uneixi aquesta zona de l'estació amb l'interior del parc.
- **Modificar el desnivell** entre el parc i l'estació.
- **Manteniment d'una vorera àmplia** per l'ús dels vianants. Els metres de vorera que es cedeixin a la calçada es poden compensar amb una plataforma sobre el pàrquing.
- Preveure una **línia d'ombra**, amb vegetació en testos grans o altres elements que millorin el confort climàtic al passejar.
- **Pacificar** les vies.

Àmbit banda muntanya (estació de busos)

- En general, **augmentar la presència de verd**, i aprofitar al màxim tots els espais on s'hi pot plantar per preveure arbres de gran port. A la resta d'espais, utilitzar altres estratègies de verd, però amb el mateix objectiu: renaturalitzar, proporcionar ombres,... Incidir també amb la naturalització en el mur del carrer Puiggarí.
- **Mantenir la pèrgola actual** de l'estació d'autobusos com a element naturalitzable. Mantenir-la perquè genera ombra i pot admetre tant elements de vegetació com plaques solars.
- **Carril VMP costat muntanya**: campanya d'informació i delimitació i senyalètica ben visible per evitar conflicte entre persones usuàries i vianants.
- **Nova terminal d'autobusos a Plaça Espanya** / Av. Maria Cristina substituint l'actual en carrer Viriat. Fer un enllaç eficaç entre l'estació de Sants i la futura estació de busos (bus "llançadora").
- **Es qüestiona el trasllat de l'estació d'autobusos**. Amb certes millores (algunes ja previstes), la qualitat de l'espai i el servei que dona, justificarien que no es traslladi. Tal com està ara, la intermodalitat està resolta de manera eficaç.
- **Plaça davant de l'edifici de l'antic Happy Park: projecte d'urbanisme tàctic immediat**, mentre no es duen a terme les obres de reforma de l'entorn de l'Estació de Sants. Regularització dels pàrquings de moto. Canalitzar els aparcaments que es trauran creant un pàrquing mig públic mig privat que doni sortida a les necessitats d'aparcament veïnal.
- **Zona verda** en els entorns.
- **Millorar l'accessibilitat del metro**, augmentar el nombre d'ascensors per poder fer-ne ús.
- **Vincles dels entorns i camins escolars** amb els nous espais verds: accessos des dels centres educatius i possibilitat de vincular programació educativa a l'espai públic.
- Molta cura a la **continuitat dels carrers del barri** cap als entorn de l'estació, i minimitzar els recorreguts transversals per anar al parc de l'Espanya Industrial.
- **Algun espai de grans dimensions** i lliure de mobiliari per esdeveniments de gran format.
- **Garantir la seguretat i la no conflictivitat** amb el disseny de l'espai públic (evitar "angles morts"). Mirada de gènere a la banda muntanya sobretot. És una zona sentida com perillosa.

*Edifici:

- Potenciar la **transparència visual**, tant de l'Estació de Sants, com dels elements de sortida d'emergència que apareixen a les places. Estaria bé que fossin de vidre, però amb cura dels efectes que puguin tenir en quant a reflexos del sol, efecte illa de calor...
- La futura estació **hauria de ser accessible i permetre l'entrada en les 4 direccions**. Reformar els accessos per creuar per l'estació de busos per a que siguin adaptats a persones amb mobilitat reduïda, persones amb carros, etc. No presència de barreres que sigui una continuïtat.
- **Incorporar verd** a la coberta de l'edifici Estació.
- **Mantenir la volumetria de l'estació**, que no hi hagi una altra torre, que ja n'està envoltat.
- Com a un **servei d'accessibilitat** de l'estació, es proposa que hi hagi punts per demanar assistència fora, prop dels autobusos o prop del lloc per on tu arribes.

USOS I ACTIVITATS:

Diagnosi

Conjunt de l'àmbit:

- **Carència de banys públics.**
- **Falten usos per activitats de barri.**
- Falten espais adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.
- **Carència d'espais de jocs.**

Àmbit plaça Països Catalans:

- Molt **poca activitat i diversitat**: skaters i poc més.

Àmbit Joan Peiró:

- **Poca activitat.** Poc ús o gens.
- Falten zones per estar, per fer-ne ús més enllà del trànsit. No hi ha cap banc. No hi ha zones per a infants.
- Problema recent de "punt de trobada" de riders (aparcament informal es converteix en barrera urbana no accessible).

Àmbit banda mar (contacte amb parc de l'Espanya Industrial):

- **Zona de pas** per vianants i bicicletes. Espai de trobada de grups joves, balls regionals de diferents països, aprenentatge per anar en bicicleta i patins per criatures, ha millorat l'ús del drac.
- Hi ha moltes coses que funcionen com la **jugabilitat** amb el tobogan. S'han de reforçar.
- Zona del **tobogan perillós** per persones amb discapacitat visual i altres col·lectius (geometria, materials,...).
- Els **paviments** de les zones d'urbanisme tàctic no són accessibles visualment parlant. Desorienten, no deixen clar qui pot fer què i on.

Àmbit banda muntanya (estació de busos)

- Ús recent de la plaça darrera de l'antic Happy park per part dels infants de les escoles. **Necessitat d'espai d'esbarjo** en sortir de l'escola.
- **Autocars de les escoles**: han de pujar i baixar a Numància, perquè a l'estació no està permès aparcar, i tampoc al carrer Enric Bargès.
- Aparcament de motos al carrer Puiggarí: espai molt mal aprofitat. El volum de motos que hi aparquen és molt baix.

Propostes

Críteris generals:

- **Usos per tothom.** Ús per totes les edats. Establir espais que puguin ser interessants per a adolescents, molt vinculats a socialització. Accessibilitat diversa i també entre barris. Generar alternatives d'ús per atreure a diferents tipus de gent i evitar competències per l'espai.
- Procurar mantenir espais per **permetre les activitats actuals** (ball, trobada, bicicletes i patins, skaters).
- **Generar un espai per gaudir en convivència d'usos**, en el qual es pugui estar tranquil, espai "aïllat" de sorolls, vehicles, velocitats, asfalt... Millora del verd i zona de descans i gaudi per grans, famílies i criatures. Necessitem ombra, sentir-nos segures i verd!
- **Espai per organitzar esdeveniments.** Concerts, mercats, conferències.
- Generar des de districte un **programa d'activitats** anuals que tinguin lloc a la plaça.
- **Dissenyar espais d'alta experiència sensorial:** herba, sorra, arbustos, jardineria, petites ombres artificials, pèrgoles vegetades, espais d'estada còmodes i tranquils i d'altres més actius i de joc, incorporar estructures de joc de materials amables i sostenibles i aigua.
- Polivalència dels espais amb el mínim de tancaments possibles per a **prioritzar la convivència dels diferents usos i activitats.**
- **Escultures i ornamentals** decoratius amb artistes del barri.
- Zona de disposició de bicis, patinets elèctrics,...
- Facilitar **subministrament d'aigua i electricitat per a usos/activitats de temporada:** mercat artesanal, decoracions nadalencques,...

Àmbit plaça Països Catalans:

- **Mantenir usos i l'àrea d'activitat actual dels skaters.** Amb les mesures de convivència que s'acordin amb altres col·lectius (espais, horaris,...). Possibilitat de vincular educació i esport dels centres educatius a projectes d'aprenentatge i pràctica de l'skate. Espai d'skate NO com a skatepark, sino amb els propis elements urbans, mobiliari quotidià, resistents i compatibles amb tothom.
- **Usos polivalents de la plaça.** Crear un espai d'usos polivalents que doni resposta a necessitats d'infants, joves, famílies i persones de la tercera edat. Que aquests espais estiguin delimitats sense que hi hagi barrera física (valla) sinó utilitzant diferents paviments, zones de colors per a la seva definició. Permeabilitat entre zones. Zona de descans ubicada on menys contaminació acústica hi hagi.
- **Definir una normativa d'usos adequada:** amb la definició d'hores a les que es pot patinar (sobretot per respectar el descans), espais i establir qui pot fer ús dels diferents mòduls, cosa que podria establir-se mitjançant una senyalètica adequada.
- **Pensar en la plaça com un entorn jugable** (el gat amagat), amb diversos recursos pedagògics: la ciutat educadora.

Àmbit Joan Peiró:

- **Crear un espai polivalent amb varietat d'usos.** Repensar l'espai amb diferents elements: bancs, taules, espais per fer exercici, zones per estar-s'hi. Zona escacs, taules, bancs, font, zona per patinar... Integració, vida.
- **Fer servir tècniques i dissenys que ja funcionen al barri** com el parc amb el soterrament de les vies, creant muntanyetes naturals (que no cal tocar el terreny i les vies que existeixen actualment).
- Aquesta plaça, en diferència amb la plaça dels Països Catalans, ha de tenir una **escala de barri**, i tractar-la així. Com un espai més del barri i no un espai que et porta al barri.



Àmbit banda mar (contacte amb parc de l'Espanya Industrial):

- Es poden fer servir **torres il·luminació Peña-Ganchegui com a miradors** als entorns estació de Sants i així evitar la frontera visual que suposa l'edifici de l'estació. Que ho gestionin agents cívics.

Àmbit banda muntanya (estació de busos)

- **Recuperar Can Climent per a usos ciutadans**, i també el seu entorn com a zona verda i amb espais agradables. Amb jocs per infants a prop de les escoles.
- **Urbanisme tàctic immediat**. Aparcament de motos carrer Puiggarí: reurbanització provisional de l'espai, desenvolupant algun projecte d'urbanisme tàctic que permeti a les famílies de l'escola i veïns fer ús d'aquest espai, els infants de les escoles no tenen "temps urbà" per esperar les reformes generals de l'estació.
- **Hort urbà** (si hi ha gent disposada a mantenir-lo).
- Autoritzar pujada i baixada dels **autocars escolars** a l'estació d'autobusos o al carrer **Enric Bargès**.