

Imagina el nou Ecobarri de Ca n'Ametller

Ajuntament de Sant Cugat

**INFORME RESUM WORKSHOP 2
Propietaris i promotors**

24 de novembre de 2021



AJUNTAMENT DE
SantCugat

Organitzat per:



AJUNTAMENT DE
SantCugat



BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ

Equip de facilitació



ARC Mediación Ambiental
arc@mediacionambiental.com

ARC Mediación Ambiental procura contribuir al desenvolupament sostenible utilitzant productes de baix impacte ambiental, prioritant l'ús del transport públic i portant a terme una gestió eficient dels recursos.

Seguint aquestes directrius, es recomana imprimir aquest document a doble cara, utilitzant paper 100% reciclat post-consum lliure de clor.

Index

1. BREU INTRODUCCIÓ	4
2. DESENVOLUPAMENT DEL WORKSHOP	5
3. ASSISTENTS	6
PARTICIPANTS	6
4. RESULTATS	7
EIX 1. INFRAESTRUCTURA VERDA I EQUIPAMENTS	7
EIX 2. TEIXIT	9
EIX 3. MOBILITAT	11
EIX 4 - DESENVOLUPAMENT	13

1. Breu introducció

L'Ajuntament de Sant Cugat ha impulsat un procés participatiu sobre el Pla Estratègic d'Urbanisme que preveu crear una nova centralitat urbana d'àmbit metropolità a l'entorn de l'estació inter modal de l'Hospital General de Catalunya, una de les darreres taques de sòl del municipi.

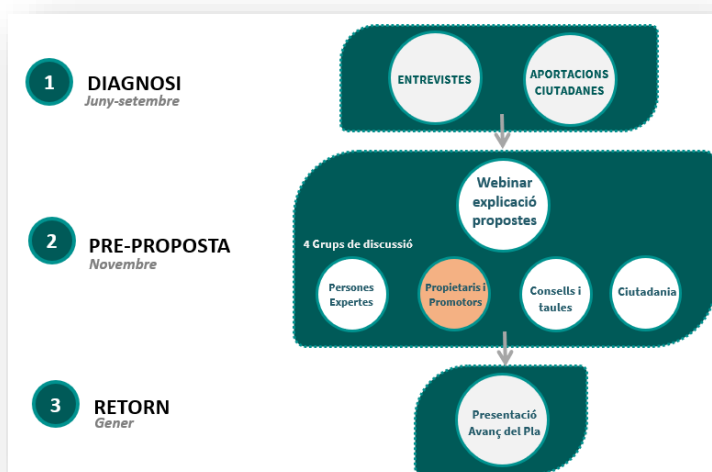
Per això està treballant conjuntament amb l'AMB i Barcelona Regional per redefinir el Pla General Metropolità (PGM) a Sant Cugat del Vallès **planificant el darrer creixement urbà de la ciutat per als propers 20 anys.**

Ens trobem doncs en una fase, **prèvia al tràmit de modificació del PGM**, que es vol obrir a un **debat reflexiu** a través d'un procés de participació ciutadana sobre com es vol fer aquest nou creixement. Aquesta contribució de **la ciutadania servirà per millorar la diagnosi i la futura planificació urbanística d'aquesta unitat de sòl** significativament gran, clau per Sant Cugat i estratègica a escala metropolitana.

Aquest **nou creixement** ha de permetre **repensar, dins d'un nou model urbanístic**, aspectes com ara l'habitatge públic i assequible, la mobilitat sostenible, generar noves zones de centralitat comercial i d'activitat, l'eficiència energètica en les noves construccions, o la relació amb els espais naturals propers, entre d'altres.

El procés de participació s'ha desenvolupat durant el darrer semestre de 2021. Primer es van fer unes **entrevistes per fer una primera prospectiva sobre els temes clau a plantejar a l'abordar aquest nou creixement.** Posteriorment es va fer una presentació de retorn a les persones entrevistades. En aquest [enllaç](#) es pot descarregar tota la documentació generada fins ara (informe entrevistes, per exemple.)

El dia 16 de novembre es va celebrar una sessió informativa (webinar). La gravació de la sessió es pot veure en aquest [enllaç](#). Aquesta sessió va ser l'inici del procés participatiu. A partir d'aquesta sessió, s'han desenvolupat 4 workshops. Aquest informe recull les aportacions del segon dels workshops, celebrat el dia 24 de novembre.



2. Desenvolupament del workshop

Aquesta sessió de treball va tenir lloc el dia **24 de novembre de 2021, en horari de 12 a 14.30 hores**, a la Casa de Cultura, C. Castellví, 8 Sant Cugat.

L'objectiu de la sessió era debatre sobre algunes qüestions clau pel desenvolupament urbanístic del futur ecobarri de Ca n'Ametller.

Per assolir aquests objectius, es va seguir aquest **ordre del dia**:

- 12.00 - Benvinguda i contextualització de la sessió.**
- 12.05 - Breu explicació de la dinàmica de la sessió.**
- 12.10 - Presentació dels quatre eixos de debat per part de BR.**
- 12.25 - 1ª PART – Treball per grups (30 + 30 = 60')**
- 13.35 - 2ª PART – Debat plenari (60')**
- 14.25 - Conclusions i properes passes.**
- 14.30 - Cloenda.**

3. Assistents

Han assistit un total de 15 persones, 9 participants, 4 de l'Ajuntament de Sant Cugat; 2 de Barcelona Regional i 2 persones de l'equip de dinamització.

Participants

Han participat els següents promotors i propietaris: Aquidos Arquitectes, Cugatland Developments, Culmia, Organ, Inmobiliaria Mar, SLU (La Llave de Oro), Ruisanchez Arquitectes, Hospital General de Catalunya, Promusa.

4. Resultats

Eix 1. Infraestructura verda i equipaments

1. Els reptes

- **La proposta dels dos eixos verds principals** amb funcions d'espais connectors i com espais de trobada i lleure els **semblen lògiques i raonables**. No veuen una altra via d'ordenació alternativa a la que es planteja.
- Es plantegen alguns **dubtes** importants en relació a l'impacte de intercanviador com ara:
 - ✓ Una cop construït l'intercanviador, què passarà amb tot el tema de **l'aparcament al voltant de l'Hospital General** i el pàrquing dels treballadors.
 - ✓ Com **afectaran a l'entorn de l'Hospital General aquestes noves confluències de transport** vinculades a la posada en marxa de l'intercanviador.
 - ✓ Es proposa deixar una bossa de sòl per l'aparcament (sembla que vora d'intercanviador ja es preveu alguna fórmula d'aparcament dissuasori, on es pugui deixar el cotxe per agafar el tren).
- **Limitacions que pot tenir la zona verda pel fet de soterrar d'intercanviador.**
- Zones que no es podran utilitzar pel tema del **risc químic**. Com quedarà finalment tot plegat?
- S'està d'acord en que es **reparteixin els equipaments**, però es proposa **centrar-nos en una gran peça** (en aquest cas l'Hospital) i **mirar de desenvolupar equipaments compatibles** a aquesta gran peça: en aquest cas per exemple residències d'estudiants, co-living o similars.
- **Revisar els condicionants que obliguen a les noves construccions a fer aparcaments per als vehicles privats**. Ara mateix el promotor té l'obligació de fer dues plantes de pàrquing soterrat. Si la idea és anar cap a un ecobarri, caldria revisar aquesta obligació constructiva que no fa res més que seguir promovent l'ús del cotxe privat. Ara mateix a Sant Cugat s'exigeixen unes ratios de places de pàrquing per superfície construïda que caldria adaptar pel cas de l'ecobarri de Can Ametller. Sant Cugat es troba entre les ciutats capdavanteres amb les ratios més elevades de l'àrea metropolitana.
- Aprofitant l'impuls de noves zones verdes, caldria **reduir les zones verdes comunitàries tancades**. Enfocar els habitatges més de cara als parcs existents o futurs enlloc de crear espais de gaudi tancats d'ús privatiu. Des del punt de vista estrictament dels promotors, la percepció és diferent, ja que la zona verda privativa ha estat un reclam que busca molta gent que ve a viure a Sant Cugat.

Potser no s'hauria de perdre del tot aquest model per l'habitatge lliure. Es veritat que amb el temps hi ha un perfil de gent gran que va venir a Sant Cugat de més jove, que amb el pas del temps deixa d'aprofitar aquestes zones privatives comunitàries. En la decisió final també comptarà com es preveu fer el manteniment de tots aquests espais verds comunitaris. S'ha de tenir en compte que potser l'habitatge de protecció oficial, en comparació a l'habitatge lliure, no podrà fer front al manteniment d'aquestes zones verdes comunitàries.

2. Recomanacions

- **Promoure nous usos (també productius) pels espais lliures.** Es podrien impulsar **horts urbans** o maneres d'utilitzar els espais lliures (no necessàriament privats ni comunitàries) per fer-ne un ús per part d'una **ciutadania diversa (gent jove i gent gran)**. Aquest tipus d'activitat, afavorint que hi participin diferents col·lectius) ajuden a que la gent es faci seu el barri i incrementen el sentiment de pertinença. Potser seria una bona solució pels espais verds comunitaris de l'HPO que no podríem mantenir com a jardí.
- **Plantejar per l'ecobarri unes noves ràtios a la baixa en relació a l'obligatorietat de crear places de pàrquing en funció de la superfície construïda.**

Eix 2. Teixit

1. Els reptes

- Preocupa força el tema de la **viabilitat econòmica**. És un àmbit on hi ha diversos propietaris i diferents condicions sòls (sòls no consolidats, sòls urbanitzables, sòls no-delimitats) amb una proposta molt costosa que és la de cobrir l'R8. La situació de partida genera alguns dubtes sobre si la intervenció serà econòmicament viable i sobre com trobar un equilibri amb les càrregues. Si en aquest sector hi ha d'haver una part d'habitatge lliure però també una part important també d'habitatge protegit pot ser complicat que l'operació global sigui viable econòmicament (recordem que l'HPO no paga les càrregues) sense fer créixer molt el sostre (que no és la voluntat).
- També **preocupa la viabilitat tècnica del cobriment**. Serà una obra força complexa.
- Assegurar la **gestió dels diferents polígons en el que es divideix l'àmbit d'actuació i la coordinació del calendari per executar l'obra** en una sola fase o d'un sol cop (si aquesta fos la intenció). Això aniria molt bé que es formulés a partir d'un **òrgan gestor, una mena de consorci** que aglutinés a tothom (públic, públic-privat implicant a diferents sectors) i que fos l'encarregat de generar els projectes. Només a través d'un òrgan gestor superior d'aquest estil es podria fer la primera execució tota de cop (si més no la relativa a les grans infraestructures com ara la de soterrament).
- Es recorda que el focus s'inversió més potent és precisament cobrir el pas del ferrocarril: Això es difícil executar-ho per parts, perquè qualsevol de les parts perquè sigui rentable, ha de ser d'un volum tant gran que segurament perquè surti a compte s'ha d'executar tot junt. Sinó és difícil de gestionar-ho. Gestionar aquest volum d'inversió inicial tant potent vol dir que a nivell de finançament has de tenir unes reserves previes (via subvencions o el que sigui) que convé gestionar des d'un òrgan que tingui prou força com per aglutinar, consensuar i amb capacitat de decisió per anar a captar finançament propi.
- Pensar en la **compatibilitat d'usos del terciari**. Si es planteja mixtura d'usos caldrà tenir molt present quin tipus de terciari es vol promoure i quines implicacions té això en la **dimensió de les parcel·les**. Potser caldria diferenciar zones de terciari amb parcel·les grans i terciari amb parcel·les més petites que estiguin barrejades amb el teixit residencial.
- Apostar per la **mixtura d'usos entre el teixit residencial i el productiu** amb l'objectiu de crear condicions urbanes i evitar els carrers buits ens trobem a moltes parts del municipi.

- Per aconseguir **habitatge assequible** el repte és incloure qualsevol tipologia de gestió de l'habitatge (pública, pública-privada) que promogui el lloguer, dinamitzi la venda o impulsi les cooperatives d'habitatge.
- Resoldre els **problemes de mobilitat de la carretera de Rubí** on són freqüents els col·lapses de tràfic. En principi, amb l'intercanviador aquesta mobilitat és reduïda. En qualsevol cas **la carretera de Rubí hauria de tenir condicions urbanes i hauria de ser un eix d'activitat**.
- És bàsic **posar en marxa l'intercanviador**. És una peça clau de la transformació i ha d'anar associat amb la mixtura d'usos.
- S'imaginem **illes petites-mitjanes amb mixtura d'usos**. El més important és aconseguir que en el nou espai urbà s'afavoreixi la interacció i la convivència entre els diferents usos (que no es faci un plantejament d'usos segregats incloses les activitats productives, que arribin a conviure amb el teixit més residencial).
- Potser el planejament no ha de definir uns gèlbers o unes **alçades màximes**: Potser és millor que dins de cada unitat es posin uns percentatges i després cada projecte ho defineix. El que és important és **reflexionar com s'han de concebre les edificacions per permetre la convivència de diversos usos**. Per exemple s'haurien d'**evitar la profusió de tanques de separació**. Si volem mixtura d'usos les façanes dels edificis on hi haurà els locals han de ser accessibles.

2. Recomanacions

- **Constitució d'un òrgan gestor tipus Consorci.**
- Condicions d'edificació per permetre o **afavorir l'apropament del carrer a l'edificació i la convivència amb la mixtura d'usos**.
- **Acondicionament urbà de la carretera de Rubí**
- **Contemplar totes les tipologies possibles de gestió de l'habitatge** per tal de facilitar l'accés a la vivenda.

Eix 3. Mobilitat

1. Reptes

- Treballar la **mobilitat d'aquest àmbit de forma conjunta** amb la resta del municipi, especialment tenint en compte **Mira-Sol i Rubí**. Es tracta d'una mateixa "illa" que s'hauria d'abordar de forma coordinada, per exemple la connexió dels autobusos i d'altres medis s'hauria de planificar des d'una mirada més ample en relació a aquests nuclis adjacents.
- **Pacificar el vial de la carretera de Rubí** amb carrils bici i reforçar la peatonalització de l'eix Sant Cugat-Rubí tendint a una connectivitat més natural.
- **La carretera de Rubí es podria convertir en una avinguda metropolitana.** Aquesta proposta ja està sobre la taula i integraria part de les reflexions que s'han fet (facilitar l'accés als vianants, carrils bici segregats, millora del transport públic, etc).
- **Aglutinar l'activitat econòmica al voltant dels eixos cívics**, sense arribar a sectorialitzar els usos per parcel·la (evitant la segregació) i **reforçar la mixtura amb presència de tots els sectors** (barrejats).
- **Associar altres usos no comercials a d'intercanviador.** Es valora positivament que s'hi desenvolupin activitats però es proposa que siguin de tipus "no comercial. Potser seria millor orientar-lo cap a equipament o inclús que una part fos amb finalitat residencial.
- En els **carrils bici, es proposa diferenciar entre itineraris ràpids i directes** que facilitin el desplaçament funcional (per exemple per anar a la feina) **dels itineraris més orientats al gaudi i al passeig** (més imbricats amb els espais verds que es desenvolupin en aquest àmbit en un futur) . Es tractaria de planificar-ho en funció de les amplades dels carrers i les vies, de les distàncies, etc..
- **La gestió de l'aparcament al voltant de l'Hospital serà clau.** Ja ho és ara però encara ho serà més si es posa en marxa d'intercanviador i la zona concentra cotxes de usuaris que s'hi aproparan per agafar el tren o l'autobús.
- **Rebaixar les exigències de places d'aparcament/ per vivenda de la zona residencial del nou barri.** Seria coherent en un model de barri on es vol reduir el trànsit del vehicle privat. Es podria ampliar al debat fins i tot a si cal que cadascú tingui el seu aparcament o s'habiliten zones comuns on deixar els cotxes i entrar al barri a peu, en bici o en transport públic.
- **Millorar les connexions en transport públic cap al centre.** Ara mateix la majoria de gent que viu a l'àmbit d'actuació o a prop, es desplaça en cotxe per anar al centre històric. Inclouria el **reforç de la xarxa d'autobusos** en el radi dels 15 minuts.
- **Augmentar la freqüència de l'R8 perquè sigui realment útil** pel desplaçament de persones (ja que està pensada bàsicament per transportar mercaderies). Es

tractaria de **reforçar les connexions als dos nivells (Vollpelleres i Mira-Sol)**. S'ha de potenciar i **aprofitar el potencial que té el municipi amb les seves 8 estacions de tren i ferrocarril**.

- **Afavorir la “contenció” (venir a treballar a l'ecobarri i quedar-se a viure-hi)**. Es tractaria que el propi ecobarri sigui atractiu i generador d'ofertes de treball. Així el barri no es limitaria a ser un simple receptor o emissor de gent que entra o surt per anar a treballar, sinó que una bona part de la mobilitat seria interna gràcies a la proximitat entre els llocs de residència i els centres de treball.
- Transport públic Rubí-Sant Cugat? S'ha pensat alguna cosa? Carretera de Rubí avinguda metropolitana.

Eix 4 - Desenvolupament

1. Reptes

- A nivell de planejament caldria **revisar algunes obligacions i restriccions de competència municipal** per tal d'afavorir algunes de les propostes que s'estan fent.
- Habilitar **espais de recàrrega de bateries per vehicles elèctrics** associats a la producció d'energies alternatives dins del propi barri.
- **Promoure el car-sharing** i altres mesures col·laboratives que facilitin el fet de compartir vehicles en els desplaçaments privats.
- **Urbanitzar de manera diferenciada el que són els eixos principals-estructurants** (que concentren els serveis més necessaris pels edificis) i **els eixos viaris secundaris** que es poden mantenir més naturalitzats. Les seccions, els materials, les intensitats lumíniques haurien de ser diferents.
- **Els espais lliures que estaran dins de la mixtura més urbana també s'han de tractar de forma diferenciada en relació a l'eix del Torrent de la Guinardera** i zones properes que han de ser molt més naturalitzats i menys intervinguts.
- Possibilitat d'**impulsar una comunitat energètica municipal**, associada a la producció d'energia solar de l'ecobarri.
- **Preveure les tasques de manteniment posteriors** un cop l'ecobarri està en marxa. Cal urbanitzar de manera que l'Ajuntament no es vegi forçat a gastar molts diners de forma permanent pel manteniment. S'ha d'orientar tot cap a un tipus de manteniment que resulti econòmic i fàcil.
- **Oportunitat per certificar que és un ecobarri.** Els valors de l'ecobarri (de qualitat de vida i sostenibilitat) són una molt bona targeta de presentació pels promotors i els clients ho veuran com un valor afegit..
- **Com es finançarà tot**, també és un gran repte. Les estructures i els materials a emprar s'han de poder pagar i s'han de fer bé els comptes tenint present per exemple que l'aposta per HPO (recordem que estem parlant d'un 50% d'habitatge protegit) limita la capacitat de suportar totes les càrregues derivades. També s'ha d'acabar de concretar com es posarà en marxa la part executiva del projecte, sabent que a l'inici es requerirà una inversió de base molt important i després s'anirà desenvolupant per fases.
- Els **fons "Next Generation"**, orientats cap a la sostenibilitat, podrien ser una font de finançament per una inversió estratègica com aquesta.
- Optimitzar la **recollida selectiva de residus**.
- **Aprofitar les aigües grises** i utilitzar **aigua regenerada pel reg**.
- Utilitzar **materials que afavoreixin la permeabilitat dels sòl** i contribueixin a contrarestar els efectes tipus "illes de calor".

- **Fer pedagogia entre la població resident.** Treballar amb la població que anirà a viure a l'ecobarri perquè prengui consciència de les particularitats i el privilegi de **viure en un àmbit amb molta qualitat de vida en el que també hi podran treballar** (un barri on hi pots habitar i també treballar)

2. Recomanacions

- Promoure iniciatives de cotxe compartit i punts de recàrrega de cotxes elèctrics.
- Urbanitzar integrant i minimitzant els costos de manteniment posterior
- Mirar que l'ecobarri opti a algun tipus de certificació.
- Explorar la possibilitat de fer-hi arribar fons "Next Generation"
- Crear comunitats energètiques.

24 de novembre de 2021