

Acompanyament al procés participatiu en el Pla Estratègic d'Urbanisme

Ajuntament de Sant Cugat

PRINCIPALS APORTACIONS RESULTANTS DE LES ENTREVISTES PRÈVIES

4 d'octubre de 2021



AJUNTAMENT DE
SantCugat

Organitzat per:



AJUNTAMENT DE
SantCugat

Equip de facilitació



ARC Mediación Ambiental
arc@mediacionambiental.com

ARC Mediación Ambiental procura contribuir al desenvolupament sostenible utilitzant productes de baix impacte ambiental, priorititzant 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. LLISTAT DE PERSONES ENTREVISTADES	5
3. METODOLOGIA	6
4. IDEES FORÇA RESULTANTS DE LES ENTREVISTES	6
4.1. PRINCIPALS CONSIDERACIONS SOBRE EL PROCÉS	6
ASPECTES POSITIVS.	6
RECOMANACIONS.	7
PRECAUCIONS	8
4.2. MANCANCES URBANÍSTIQUES ACTUALS DEL MUNICIPI DE SANT CUGAT	9
4.2.1. SOBRE EL MODEL URBANÍSTIC DE CIUTAT.	9
4.2.2. SOBRE EL MODEL RESIDENCIAL I L'HABITATGE	11
4.2.3. SOBRE LA MOBILITAT	12
4.2.4. SOBRE ELS ESPAIS LLIURES I D'OCI PROPERS	15
4.2.5. SOBRE ELS TEIXITS URBANS	16
4.2.6. MANCANCES EN RELACIÓ A LA GESTIÓ EFICIENT DE L'ENERGIA I L'AIGUA	16
4.2.7. MANCANCES EN RELACIÓ A EQUIPAMENTS I SERVEIS DE LA CIUTAT	16
4.2.8. ALTRES	17
4.3. SOBRE ELS REPTES URBANÍSTICS FUTURS DE SANT CUGAT	18
4.3.1. REPENSAR EL MODEL DE CIUTAT	18
4.3.2. "DE-CREIXEMENT URBANÍSTIC"	20
4.3.3. PLANEJAMENT I RELACIÓ AMB ELS MUNICIPIS VEÏNS.	22
4.3.4. HABITATGE	23
4.3.5. DENSIFICACIÓ I LES ALÇADES	27
4.3.6. IMPULSAR NOVES CENTRALITATS I RELIGAR ELS BARRIS	29
4.3.7. MIXTURA D'USOS I FOMENT DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA.	31
4.3.8. MOBILITAT	32
4.3.9. EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I EN L'ÚS DE L'AIGUA.	36
4.3.10. BARRIS SALUDABLES I INCLUSIUS I AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE	38
4.3.11. ESPAIS VERDS I LA RELACIÓ AMB COLLSEROLA	38
4.3.12. MILLORA DE SERVEIS A LA CIUTAT	39
4.3.13. MILLORA DE FUNCIONAMENT DE L'ADMINISTRACIÓ LOCAL.	40
4.3.14. TRANSFORMACIÓ DE LA CIUTADANIA – VINCLE AMB LA CIUTAT	41
4.3.15. PRODUCCIÓ I CONSUM D' ALIMENTS DE PROXIMITAT.	41
4.3.16. REPTES DE CARA AL DESENVOLUPAMENT DEL FUTUR ECOBARRI	42

1. Breu introducció

L'Ajuntament de Sant Cugat vol impulsar un procés participatiu sobre el Pla Estratègic d'Urbanisme que preveu crear una nova centralitat urbana d'àmbit metropolitana 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 es desenvoluparà sobretot cara la tardor. Abans però es volen fer un seguit d'**entrevistes per fer una primera prospectiva sobre els temes clau a plantejar a l'abordar aquest nou creixement.**

Es per això que, abans que l'Ajuntament expliqui en una sessió informativa els criteris i objectius d'aquest nou creixement, s'ha entrevistat a 28 persones rellevants per saber: a) quina és la seva percepció sobre aquest procés participatiu; b) quines són al seu entendre les principals **mancances** actuals a la ciutat; c) quins són els **principals reptes urbanístics futurs** de Sant Cugat; d) Pistes sobre experiències d'altres llocs que podrien ser interessants per Sant Cugat.

Les entrevistes tenen per objectiu contribuir a identificar quins poden ser els criteris a aplicar als nous desenvolupaments urbanístics de la ciutat.

2. Llistat de persones entrevistades

En total hem entrevistat a títol individual a les següents 28 persones:

Albert Cortina	Jordi Menéndez
Albert De Pablo	Jordi Prat
Alberto Valcarcel	Josep Lluís Lobo
Anna Riuró	Juanjo Cortés
Carles Castell	Kristian Herbolzimer
Carme Farré	Lluís Recoder
Eva Serrat	Magalí Robin
Gemma Vidal	Mariona Sarrias
Imma Amat	Martí Rius
Iona Casadevall	Paco Carbó
Isabel Castinyeira	Simona Cerri
Joan Barba	Tana Collados
Joan Franquesa	Xavier Barbany
Jordi Castelló	Xavier Humet

A totes elles els agraïm molt la bona disposició i qualitat de les aportacions i reflexions que ens han fet arribar.

3. Metodologia

Les entrevistes tenien un format semi-obert per videoconferència a través de Zoom. Menys una, totes s'han fet individualment i de mitjana han durat una hora. La persona entrevistada ha fet les seves aportacions sobre el procés participatiu, sobre les mancances actuals i reptes urbanístics futurs de la ciutat i han aprofitat per suggerir-nos algunes experiències que poden ser inspiradores per Sant Cugat.

El tractament del buidatge de l'informe és agregat. Es tracta d'un document d'avanç de caràcter intern que fem arribar a Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Sant Cugat, responsable del contracte.

El buidatge té dos nivells de lectura. Un en titulars (negreta) que destaca la idea força i un text explicatiu que desenvolupa l'aportació feta pels entrevistats.

4. Resultats de les entrevistes

4.1. Principals consideracions sobre el procés

Aspectes positius:

- a) Una **oportunitat per transversalitzar el treball de les diferents àrees de l'Ajuntament** (ex. urbanisme i mobilitat)
- b) Obrir espais per fer **una revisió una mica més crítica de la ciutat**. És l'ocasió de fer una revisió crítica a com es plantegen per inèrcia les coses des de l'urbanisme.
- c) Bona **oportunitat de repensar la ciutat** i poder escoltar la ciutadania
- d) Obrir la participació a la ciutadania està bé des de la perspectiva comunicativa d'explicar a la gent el què s'està fent
- e) **S'aprecia molt aquest treball qualitatiu** que s'està fent amb aquestes enquestes. Això evita treballar en formats participatius que es limita més a plantejar ocurrencies que poden ser votades
- f) Oportunitat de **coordinar-se millor amb les entitats local menors**

Recomanacions:

- g) **No generar falses expectatives.:**
- ✓ Garantir que el procés es fa a l'empara **d'un marc legislatiu que permetrà desenvolupar d'una manera efectiva les accions** que s'acordin.
 - ✓ Estar segurs que hi ha els diners per executar el projecte.
 - ✓ Explicar molt bé què es pretén amb el procés.
 - ✓ Evitar que el procés simplement acompanyi a una decisió ja presa.
- h) **Garantir la capacitat d'incidència de les persones participants:**
- ✓ Però s'ha d'explicar molt bé que el fet de participar no suposa de ple dret que les aportacions siguin vinculants.
- i) **Garantir el màxim consens a nivell polític.** En temes com el planejament urbà (sòl urbà programable sobre el que es vol reflexionar), que és una decisió estratègica a mig i a llarg termini, cal el màxim consens a nivell polític perquè al llarg del temps implicaran a diversos equips de govern
- j) Fer un **retorn sobre l'impacte de la participació.** L'interessa que quedi molt clara la cadena que seguiran les aportacions que es puguin anar fent al llarg del procés
- k) Establir un **pla de seguiment dels resultats**
- l) **Partir d'una bona diagnosi prèvia** sobre quins són els problemes que té avui Sant Cugat. Llavors es pot entrar a discutir sobre les oportunitats que la programació de nou sòl urbà ens permetria tenir per resoldre els problemes de fons de la ciutat. També es demana:
- ✓ Fer una diagnosi participada. Clau que partint d'un bon **mapeig d'actors se'ls impliqui també en la fase de diagnòstic perquè les propostes responguin a les necessitats reals demandades per la ciutadania.** Ajudaria a fer un bon autodiagnòstic i facilitaria l'aprenentatge per afinar més en la fase propositiva
 - ✓ Compartir tota la informació tècnica i dades associades per poder analitzar amb criteri el què està passant. convé disposar de les dades endreçades per analitzar totes les alternatives i valorar les conseqüències de les decisions.
- m) S'ha de mirar que en un projecte tant complex **la informació sigui comprensible per a diferents perfils de gent.** S'ha de ser didàctic per no espantar a la gent, sabent que la ciutadania té el dret a saber i a poder-se implicar activament
- n) És molt important **no enfocar aquest nou desenvolupament de manera aïllada.**
- o) Millor **promoure una participació de caràcter més representatiu** a través d'entitats. En els grups de discussió millor plantejar-ho per invitació i la participació més oberta en tot cas que sigui a través del web i més endavant en la fase d'informació pública del procés de tramitació.
- p) Important el **benchmarking:** buscar altres experiències a d'altres països que han intentat resoldre problemes com els que tenim.
- q) Potser millor que encarregar grans estudis tècnics a una consultora hagués estat millor **Implicar a 4-5 persones expertes independents bones coneixedores del lloc,**

- r) Cal **recuperar la confiança**. L'antecedent de Can Cabassa ha fet molt mal. No es pot repetir, perquè va generar unes expectatives que després no es van complir. Tampoc s'ha treballat bé a nivell comunicatiu Can Regull.

Precaucions:

- s) **Evitar que siguin els processos top-down, massa tecnificats**, generats en els despatxos i que sovint es perden massa coses pel camí que no apareixen al retorn.
- t) **En el debat sobre el model de ciutat la component ideològica pesa molt i pot dificultar la concertació**. En el cas de Sant Cugat hi ha una confrontació de model entre dues representacions polítiques molt clares.
- u) Caldrà mediar entre una mirada més global i estratègica (metropolitana) i una més local i concreta a nivell de barri. El **procés participatiu ha d'ajudar a fer confluïr i arribar a acords entre aquestes dues mirades**.
- v) **En el llenguatge. Evitar posar l'enfocament en l'idea d'intervenir en el "darrer sector" de la ciutat i en el " creixement "de la ciutat**. Sant Cugat ha "crescut" molt més que el que s'ha "desenvolupat".
- w) Convindria obrir un **debat de fons previ sobre si Sant Cugat ha de seguir creixent o no**. Potser abans de fer res nou cal rehabilitar i restaurar els teixits que ja tenim. També caldria **prèviament disposar d'un estudi exhaustiu del sostre d'habitatges de Sant Cugat**. Fins que no tinguem aquesta informació, parlar de fer vivendes i promocions no té massa sentit
- x) Pel tipus de projecte que estem parlant **són molt importants les opinions expertes**.
- y) **El sector econòmic està sub-representat a la ciutat**. Essent com és un atractiu el HUB econòmic de la ciutat (amb un PIB equivalent al de Sabadell i Terrassa, amb més de 60.000 persones que hi treballen té molt poc pres i presència en el òrgans participatius de la ciutat (com ara el Consell de Ciutat).
- z) **Tenir en compte agents implicats que sense ser residents santcugatencs tenen un paper clau** en el funcionament de Sant Cugat: la UAB, el Campus d'ESADE, l'Escola d'Arquitectura, Ferrocarrils de la Generalitat, etc...no estan "dins" la ciutat però haurien d'implicar-se en les taules de debats.
- aa) **Acompanyar el procés amb el màxim d'informació disponible**. És un tema complex i cal que les persones que participin comparteixin la informació de base per opinar de forma argumentada i contextualitzada en un enfocament global de Sant Cugat dins l'àrea metropolitana i escala de país.
- bb) **Aprofitar la proximitat de l' Escola d' Arquitectura** i els tallers de projecte (TAP) per explorar junts (Escola i Ajuntament) les mancances i reptes de la ciutat.

4.2. Mancances urbanístiques actuals del municipi de Sant Cugat

4.2.1. Sobre el model urbanístic de ciutat.

a) Reflexions generals sobre el model

- **El motor del desenvolupament urbanístic ha estat més l'especulació que no la cerca de la millora de la qualitat de vida de la ciutadania.** Troba a mancar plans de ciutat a 15 o 25 anys. Recorda que el Pla General Metropolità del 1976 deia de no construir en pendents de més del 20% i a Sant Cugat hi ha moltes zones urbanitzades que sobrepassen aquest valor.
- **El planejament a Sant Cugat s'ha definit, però la relació entre les peces no és bona.** Ni amb l'enllaç físic, ni amb els fluxos.
- **Actuacions sense una visió integral de la ciutat.** És el cas dels carrils bici. Molts d'ells no tenen continuïtat ni lògica en el traçat d'origen a final (ex Can Mates / Parc Central).
- **És una ciutat massa cara.** Molta gent de Can Mates va a comprar a Rubí. La diferència de preu a igualtat de producte és significativa i això cal tenir-ho en compte. Que Sant Cugat estigui entre el municipis amb una renda per càpita mitja de les més altes és un miratge per a moltes famílies que han de tirar endavant amb recursos més modestos. L'elevat nivell de vida de la ciutat expulsa a molta gent.
- **Creixement amb poca sensació de barri i espai públic poc viu.** Sant Cugat té aspectes molt positius com ara la connectivitat amb BCN, ser un punt neuràlgic al costat de la B-30, amb sector terciari i logístic, contacte intens amb l'entorn natural . Els creixement que s'han fet s'ha recolzat en aquests espais verds, com ara el del Parc Central, el que mostra que l' infraestructura verda serveix per fer ciutat. Però el model de ciutat dispersa té les seves mancances. Una d'elles és que aquest creixements nous que hi ha hagut a la ciutat no s'han acompanyat amb la idea de barri. O vius a casa o vas al nucli històric o com a molt a Mira-sol. La resta de creixements estan orfes d'aquesta idea de barri i això provoca que augmenti molt el trànsit i les aglomeracions de la gent que es troba tota en un mateix punt.

b) Principals mancances que genera aquest model portes endins

- **L'especialització per zones que té Sant Cugat por arribar a ser un problema amb conseqüències greus sobre la mobilitat.** Un casc antic relativament divers però , les zones més residencials tipus Mira-Sol i Valldoreix, les zones més de serveis les escoles i els polígons industrials queden massa allunyades separades de la resta i això té moltes implicacions en la mobilitat. Llocs de treball i escoles queden massa allunyades. S'han deixat fer massa pisos sense analitzar les conseqüències sobre la mobilitat de la

ciutat. Ha mancat previsió en la planificació i el resultat és el col·lapse de les rondes i l'excés de tràfic rodat.

- **Sant Cugat és una ciutat complicada per la gent jove.** Sant Cugat es una ciutat acollidora sobretot per un perfil mig de gent que ja s'ha pogut situar a la vida i disposa de certs recursos. Els joves en canvi no disposen d'espais propis afavoridors de la convivència, ni ho tenen fàcil per poder accedir a l'habitatge i quedar-se a la ciutat. S'ha de treballar més en **polítiques de foment de la vivenda social** i ajudes per aquest perfil de gent més jove
- **Sant Cugat es una ciutat que expulsa població des de fa molts anys.** Molta gent no es pot permetre els preus que té i això fa que la ciutat absorbeixi població d'alt poder adquisitiu. Això té un doble efecte. Un és l'increment del preu del sòl i l'habitatge i l'altre és l'empobriment de la diversitat social del municipi. Es converteix amb un municipi bombolla benestant, econòmicament estratificat. En aquest sentit es una ciutat poc inclusiva.
- **Acumulem una col·lecció de nyaps (estètics) propis del *desarrollisme*.** Es tracta d'edificis d'una altra etapa amb mitjaneres poc afortunades que formen part d'un conjunt de construccions sobre les que caldrà intervenir d'aquí no massa quan se'ls esgoti la seva vida útil.
- **En alguns casos s'ha construït on no tocava.** Per exemple dins la Serra de Collserola (Les Planes, La Floresta, el sector de Can Barata, Torre Negra). Aquest és un debat històric, perquè molts d'aquests habitatges estaven fora d'ordenament tot i que progressivament han anat consolidant drets. En alguns cassos recents, com ara les finques de Can Borrull que es troben en zona inundable de la riera, s'hauria d'haver revertit l'actuació enlloc de consolidar-la. Hi hauria d'haver una política més valenta per part de l'Ajuntament.
- **El tema de les clavegueres i la gestió de conques és força desastrós.** Tot i no ser estrictament un tema urbanístic es vol deixar constància que si es vol gestionar el territori d'una forma integral cal millorar el valor ambiental de rieres com la de Valldoreix on s'hi barregen aigües pluvials i residuals perquè els col·lectors s'han fet malbé, dificultant la seva recuperació ambiental.
- **El centre s'hauria de preocupar de millorar dos "darreres" de la ciutat.** Són dos espais degradats sobre els que caldria intervenir. Un és la Plaça Barnils i l'altre és la Plaça del Celler Cooperatiu (quan no s'hi fa res queda massa fosc).

c) Mancances del model portes enfora – la relació amb l'entorn

- **Sant Cugat viu d'esquena a les ciutats veïnes.** Caminant o en bici es molt difícil arribar a Rubí per exemple. Cap a Cerdanyola és més fàcil però s'ha de conèixer.

4.2.2. Sobre el model residencial i l'habitatge

a) Sobre les conseqüències del model residencial.

- **S'està desaprofitant el potencial de les zones residencials.** Son cases relativament grans ubicades en parcel·les també grans que funcionen bé per famílies tradicionals, d'un cert poder adquisitiu. Però l'evolució d'aquestes unitats familiar (la gent es fa gran, els fills marxen, se separen matrimonis, etc) fa que en relativament poc temps els habitatges quedin sobredimensionats.
- **Els joves no se senten reflectits en el model d'habitatge de protecció que s'ofereix.** Actualment les polítiques públiques es centren en la provisió d'habitatge de protecció oficial o lliure. El model d'habitatge de protecció que s'ofereix va dirigit a una família estàndard de quatre persones; pare i mare i dos fills, dos o tres habitacions etc. Aquest model segueix essent massa car per ells i a més actualment hi ha altres models de famílies (monoparentals, persones que volen viure soles, separats que s'ajunten i a vegades viuen com a parella i a vegades ajunten els fills d'ambdós) que no tenen les mateixes necessitats residencials.

b) Sobre la manca d'habitatge

- **La manca d'habitatge és un dels problemes més greus de Sant Cugat.** D'acord que és un problema comú a d'altres municipis però aquí s'agreuja per dues raons: a) es una ciutat on les famílies joves (fills/filles) de la primera onada de residents no poden satisfer les seves expectatives de continuar residint a la ciutat; b) la creació de sòl urbà per fer nou habitatge assequible és molt limitat.
- **Manca habitatge assequible.** Per molts santcugatencs i per força gent que voldria quedar-se a viure i no pot. Aquesta manca d'habitatge, a part no cobrir un dret fonamental té implicacions en l'augment de **petjada ecològica de la ciutat** pels desplaçaments associats a la feina de gent que va amunt i avall perquè no es pot plantejar quedar-se a viure a la ciutat on treballen.
- **Manca vivenda social.** A Sant Cugat no s'hi poden quedar ni els fills dels santcugatencs (a no ser que heretin casa). És malauradament un problema bastant generalitzable a molts municipis.
- **Pèrdua progressiva de gent jove que no pot accedir a l'habitatge.** El model de creixement de Sant Cugat ha portat a que no hi hagi oferta d'habitatge assequible pels joves i això fa que no es puguin arrelar a Sant Cugat i que la ciutat perdi capital humà i sentiment de pertinença. Caldria **ampliar l'habitatge dotacional públic** pels joves i perquè la ciutat és cara i quan la gent es fa gran (tercera edat) no pot mantenir les cases. Aquestes persones grans també marxen buscant un tipus de vivenda més petita i amb la venda de la casa es procuren un complement a la pensió. Els joves i la gent gran serien poblacions vulnerables.
- **Cal conèixer el sostre d'habitatges de Sant Cugat.** Abans de res, caldria prèviament disposar d'us estudi exhaustiu del sostre d'habitatges de Sant Cugat. Fins que no tinguem aquesta informació parlar de fer vivendes i promocions no té massa sentit.

Que manquen habitatges protegits es gairebé segur perquè els nostres fills han de marxar del poble, però no s'ha de créixer a qualsevol preu. S'ha de fer amb qualitat. Abans de plantejar-se créixer s'han de resoldre molts problemes relacionats amb el caos de mobilitat, la manca de serveis sanitaris-hospitalaris, places als centres d'ensenyament, o la manca de residències públiques per la gent gran. Un cop sabem com millorar la qualitat de vida de tots els veïns, llavors parlem de quants pisos manquen. Considera un despropòsit la proposta que s'ha fet recentment per Can Ragull o el cas de l'edifici del nou concessionari de la Mercedes. S'ha d'evitar que Sant Cugat sigui això.

c) Sobre la densificació

- **El model de ciutat jardí resulta massa car.** Potser caldria demostra-ho numèricament, però segurament a l'actualitat és un model econòmicament insostenible. Tampoc veu que sigui un problema densificar la ciutat en aquesta unitat d'intervenció que s'allunya de la ciutat, entenent que es vol **augmentar l'alçada de forma raonable**, no construint gratacels. Ell prefereix "sacrificar" si convé *skyline* de Sant Cugat si a canvi es pot aconseguir que els joves i la gent gran no marxi de la ciutat. Fent planta+2, no es trenca pràcticament el model. El que s'ha de fer és **repartir l'habitatge dotacional per tota la ciutat**.

4.2.3. Sobre la mobilitat

a) Portes endins

- **A la ciutat li falta estructura a nivell de mobilitat, pensant sobre tot en transport públic.** La xarxa de transport públic és caòtica i molt pobre. Els Ferrocarrils marquen uns punts de centralitat que són molt forts, però a part d'això la xarxa de transport públic és molt millorable: hi ha moltes línies, els autobusos tarden a passar, fan moltes voltes, etc. En definitiva no estructuren gens la ciutat. En aquest diagnòstic, sembla que hi ha força consens.
- **L'estació de RENFE està infrautilitzada.** Això és un problema històric juntament amb el fet de que no estigui interconnectada amb l'estació nova que van fer a Volpelleres.
- **A les zones residencials, hi ha molts llocs on les voreres són molt estretes.** D'alguna manera s'ha perdut l'oportunitat d'afavorir el pas per vianants i facilitar l'accessibilitat a persones que per exemple hagin d'anar amb cadira de rodes.
- **Abusem del cotxe en distàncies que es podrien cobrir a peu, en bicicleta o patinet elèctric.** També molta gent, que viu segurament a menys de 3 km del centre, abusa de l'ús del cotxe. **Son distàncies amb un gran potencial de canvi modal.** La gent ha de canviar de mentalitat i percebre que les coses estan més a prop del què sembla i s'han de promoure mesures que facin els itineraris siguin atractius, més amables i es percebin com a més segurs. Aquí té un paper fonamental l'anar a peu, per sota d'un km, la bicicleta, la bici i el patinet elèctrics, ja que poden donar cobertura a una

majoria d'aquests desplaçaments. Es poden fer canvis importants en poc temps. Si apliquem una isocrona de 15', a peu es pot fer 1km o 1,2 km, però amb bicicleta gairebé et pots creuar el municipi. També hi ha l'eix que va a Rubí per exemple que es pot fer en bici seguint el ferrocarril. Sols manca condicionar alguns trams però permetria anar a Rubí de forma alternativa en un quart d'hora.

- **En les zones residencials disperses els bus urbà és poc útil.** No hi ha la compacitat mínima perquè les línies de bus siguin prou atractives. No es pot donar bona cobertura i per tant la demanda de servei és baixa i així s'entra en escalada. En aquests àmbits la bicicleta (elèctric) i el patinet elèctric tenen un potencial de creixement important. El bus s'ha de relegar a àmbits més compactes o d'enllaç entre nuclis i polígons.
- **La mobilitat interna és massa dependent del cotxe privat.** La mobilitat externa (de Sant Cugat amb la resta de l'àrea metropolitana) es pot resoldre bé millorant les estacions de tren que ja tenim. La mobilitat interna (per ex. per anar de Can Mates a l'Ajuntament), al ser una ciutat difosa és molt més complicat, depèn molt del cotxe privat, i sols es pot alleugir reforçant noves centralitats de la ciutat, proveïdores de serveis, al voltant de les estacions de ferrocarril.
- **La mobilitat a Sant Cugat és un problema greu.** Pràcticament tot s'ha de fer en cotxe. Les opcions d'anar a peu o en bici són puntuals i depenen força del perfil dels residents (a Mas Gener hi ha molta gent gran; a Can Cabassa molta gent amb canalla, etc). Manca un servei eficient de busos. Anar amb cotxe al centre des de Can Cabassa són 5' i en bus es triga gairebé una hora. També és veritat que després hi ha problemes per aparcar el cotxe al centre. En qualsevol cas es vol constatar que són molts els aspectes en els que es podria millorar la mobilitat. S'hauria de facilitar: l'accés al centre, donar alternatives a la bici en zones com Valldoreix, gent que treballa a Sant Cugat i ha d'entrar concentrada a determinades hores col·lapsant els accessos, els aparcaments. El fet de ser Zona 1 del tren també afavoreix que gent de Rubí o dels voltants s'apropi a Sant Cugat per deixar el cotxe i agafar el tren cap a Barcelona en una altre franja de tarifes. També s'ha de vigilar amb la gestió als voltats de HGC perquè hi accedeix amb cotxe molt personal, pacients i visitants.
- **La mobilitat es complica molt pels que viuen lluny del centre.** Manquen busos i si vas amb canalla acabes agafant el cotxe. Caldria mirar com facilitar l'accés al centre o al centre comercial. Sobre el tema de les bicicletes (cas de Mira-sol) se n'hauria de fer més publicitat. L'Ajuntament hauria de preocupar-se més dels carrils bici fora del que és el centre (hi ha projectes fets que no s'implementen).
- **Manquen serveis públics de transport.** És un tema complicat de resoldre tractant-se d'una ciutat dispersa. Falten més busos i incrementar la freqüència. Tot i les dificultats sorprèn que no res resolgui aquest tema veient que Sant Cugat té més habitants que algunes capitals de comarca. Pel que fa al moviment interior, el tren tampoc fa el fet. Ella per anar amb tren a Sant Cugat nucli des d'on viu de Valldoreix, necessitaria 45'.
- **Aparcaments dissuasoris insuficients.** N'hi ha un a l'entrada de Cerdanyola. Però són insuficients.

- **Velocitat descontrolada dels vehicles en moltes de les vies perifèriques** i interiors de Sant Cugat. Aquesta situació posa en risc la possibilitat que els cotxes comparteixin vials amb bicicletes i patinets. D'altra banda, l'accés a les autopistes s'està convertint en autopistes urbanes perquè no hi ha control de velocitat (no hi ha ni policia local ni limitadors de velocitat per a detectar aquestes infraccions) quan la velocitat màxima permesa es de 30km/h. Aquest excés de velocitat és perillós també prop d'algunes de les escoles i centres de formació ubicats fora del centre.
- **Transport local poc desenvolupat.** La xarxa és correcte però la freqüència és baixa i els busos potser haurien de ser més petits, ser elèctrics o de gas. Si es vol rebaixar l'ús del cotxe la xarxa de busos hauria de ser més eficient i sostenible.
- **Millorar la gestió de les zones d'aparcament.** Les zones verdes d'aparcament de Sant Cugat limiten molt l'accés al centre. Si no es vol que la gent s'hi apropi en cotxe, caldria millorar la comunicació de l'aparcament dissuasiu amb el centre o habilitar algun espai més proper al nucli. La zona al voltant del Teatre Auditori també està impossible per aparcar. També s'hauria de millorar la gestió dels aparcaments gratuïts com el de Valldoreix on la gent deixa el cotxe i agafa el tren per anar a Barcelona, ocupant tant d'espai que els veïns no poden aparcar al voltant de l'estació.
- **La mobilitat actual és un caos.** A Mas Gener, vora l'HGC de bon matí hi ha retencions importants. És un col.lapse. Si ara hi hem d'afegir més vivendes, hi cabran amb els seus cotxes?. El tren rutlla. El bus va pitjor. Fan molt recorregut i van força buits. Els parquings llançadores per accedir al centre poden ajudar.
- **Millorar la convivència bicicletes i vianants.** S'ha d'ordenar aquesta mobilitat per evitar conflictes d'usos.
- **La mobilitat per la gent gran del Casal de la Floresta, les Planes o Valldoreix és complicada.** No tenen bona comunicació amb els centres sanitaris públics i per l'Hospital s'ha d'anar a Terrassa (l'Hospital Públic de referència). Es un tema recurrent a la Taula de la Gent Gran parlar del cost en temps i diners que suposen aquests desplaçaments necessaris per raons de salut

b) Portes enfora – en relació amb l'entorn

- **Són dolentes les connexions de Sant Cugat amb els equipaments metropolitans .** Per exemple amb el Port i l'aeroport, entre altres raons perquè les 9 estacions de tren que hi ha (7 de FCG i 2 RENFE) no tenen una política comuna de treball coordinat.
- **Tenim molt mal resulta la curta i mitja distància (menys de 7-8 km).** En temes de mobilitat Sant Cugat té una situació de partida privilegiada (estacions de tren, facilitat de connexió amb Barcelona,té força urbanitzacions amb una cobertura de transport públic que no tenen moltes altres urbanitzacions de Catalunya) però no hem sabut teixir el transport urbà i de proximitat amb Rubí i Cerdanyola, ni amb els parcs d'activitat econòmica, especialment amb l'eix de la B-30 ni amb les zones terciàries i d'oficines o amb els parcs tecnològics. Això genera una quantitat exagerada de desplaçaments amb cotxe.

- En l'eix **Rubí-Sant Cugat-Cerdanyola** el tren no es massa útil. En aquests casos **es troba a faltar un servei de bus de més alta capacitat amb més freqüència tipus METROBUS, BusExprés o algun sistema tramviari**. També **Rubí-Sant Cugat- la UAB-Can Barberà** és un àmbit que s'hi ha d'anar amb cotxe perquè està mal servit de transport públic que no pot ser el tren (hauria de ser tipus bus llançadora). La transformació de la B-30 per cosir aquest àmbit és molt interessant, especialment la part nord.
- **La mitja i llarga distància caldria millorar la transversalitat**. Amb Barcelona (a nivell radial) funciona però amb les ciutats de la segona corona falla. Per exemple per anar a Vilafranca, Granollers o Tarragona o Girona s'ha d'acabar passant per Barcelona ciutat. Estem en ple corredor i hi podríem accedir de forma molt més directe però no hi ha un servei de mitja distància o trens semidirectes que ens permetin enllaçar aquestes ciutats i vertebrar més tots els vallesos i Catalunya. Per exemple a l'HGC tenim una línia que passa un cop cada hora i tenim dues estacions que no estan tampoc tant lluny (Renfe-Rubí al costat de l'HG i rodalies Sant Cugat al costat de Vopelleres que tenen un tren cada hora però podrien tenir un tren semidirecte que et porti a Girona en 45' o a Vilafranca. Fer-ho ara suposa gairebé dues hores.
- **Col·lapse circulatori a tots els nusos de circulació d'entrada i sortida de la ciutat**. El problema de mobilitat a la ciutat és important. Millorar això va més enllà de les polítiques de bonisme, amb les que la majoria hi estarem d'acord (per ex: en alliberar de cotxes l'entorn històric). **Calen estudis per millorar la xarxa viària i fer un Pla de Mobilitat**. Pensem que a part de la mobilitat interna, cada cop ve més gent de Barcelona a treballar a Sant Cugat que no es queden a dormir.
- **La xarxa per sortir de Sant Cugat per l'AP7 és complicada**.

4.2.4. Sobre els espais lliures i d'oci propers

- **Cal condicionar els espais lliures i d'oci propers**. Collserola s'està quedant petita. Cal guanyar espais lliures de qualitat d'una certa grandària. Cal millorar la gestió dels vessants de Collserola i l'ús públic per evitar concentracions de gent i sobrefreqüentació. A Sant Cugat hi ha molt d'oci periurbà vinculat a fer passejades tranquil·les i caminadetes curtes (de 2-3 km) que no entren en zones sensibles del Parc. A Valldoreix, Mira-sol, voltants de la B-30 (amb sòl agrícola i natural que té la seva rellevància, com ara els Estanys del Alous que molts sancugatencs desconeixen). Caldria també tenir una visió més metropolitana de connexió de tots aquests espais (amb Rubí i Cerdanyola) sabent que fins ara l'AP és una barrera molt marcada.

4.2.5. Sobre els teixits urbans

- **Manca més activitat econòmica prop de la vivenda.** A Sant Cugat s'ha d'afavorir més la mixticitat d'usos
- **Els serveis i activitats no estan prou descentralitzats.** A Volpelleres està costant molt que es consolidin equipaments tant bàsics com la biblioteca, el centre cívic o el mercat municipal. És un barri molt jove, amb una mitjana d'edat de 30 anys i per tant té unes necessitats importants que cal cobrir amb certa urgència, com per exemple les escoles per la canalla (cas recent de la Mirada) o parcs infantils. Però ara mateix, **els nens amb 8-14 anys no tenen espais esportius d'oci a l'aire lliure** com ara una pista d'skate. El problema és que **s'han format petites ciutats però sense serveis.**

4.2.6. Mancances en relació a la gestió eficient de l'energia i l'aigua

- **Desajustos en el funcionament de les plaques solars i el reciclatge d'aigües grises aplicades a l'habitatge.** A Volpelleres per exemple tots els edificis tenen plaques solars i reciclatge d'aigües grises, però sovint funcionen deficientment.

4.2.7. Mancances en relació a equipaments i serveis de la ciutat

- **La recollida selectiva.** La gent és bastant incívica i no compleix amb els dies acordats per la recollida selectiva. Com a conseqüència hi ha un cert abandonament de l'espai públic per acumulació de brossa i restes d'obres.
- **A Can Cabassa li manca un espai verd de proximitat i qualitat.** Can Mates no té problemes i Sant Joan I mas Gener són casetes. On es fa més visible aquesta mancança de verd és a Can Cabassa.
- **Reforçar els punts de llum.** L'enllumenat de l'entorn de l'HGC no funciona hi ha zones bastants hostils si els vols fer a peu quan es fa fosc.
- **Incrementar els equipaments vinculats a la salut.** A Sant Cugat li manca un CAP i l'hospital de referència està a Terrassa.
- **El creixement residencial no s'ha acompanyat dels corresponents serveis a la població.** Sant Cugat és una ciutat molt gran sense hospital públic a prop. Sant Cugat s'ha fet gran sobretot en edificis construïts però sense pensar en els serveis necessaris que han d'acompanyar aquestes zones de creixement residencial (com per exemple Can Mates). Calen escoles, escoles bressol, instituts, atenció sanitària.
- **Manquen espais d'oci pels joves.** Hi ha molt poca cosa pels joves. Caldria fer més amigable la ciutat pels joves.
- **Millorar les estacions de recàrrega elèctrica pels cotxes.** Està bé crear una zona de baixes emissions però els punts de recàrrega de cotxes elèctrics però no acaben de

rutllar i possiblement siguin insuficients per una ciutat on hi ha bastants cotxes d'alta gama, elèctrics.

- **No s'entén que els caps de setmana els Centres d'Atenció Primària estiguin tancats.** O als estius.
- **Manquen pistes de bàsquet i fútbol d'accés lliure.** L'entorn natural és molt interessant per practicar l'esport individual però manquen equipaments esportius que responguin a la demanda creixent de molts clubs que es van creant. Tot i que ja hi ha alguns exemples com el del Turó de Can Mates i el Parc Infantil, faltes pistes d'accés lliure per la pràctica oberta del bàsquet o fútbol sense haver de reservar pista. Un model interessant és el que s'ha fet al Parc del Poblenou de Barcelona.
- **Manca un hospital públic.** És un tema que escapa de les competències municipals. Fa anys es parlava de fer una Hospital Públic que també donés servei a Castellbisbal i Rubí.
- **Deteriorament progressiu de Volpelleres.** Tot i ser un dels barris més nous, després de la crisi del 2008 s'ha reprès la construcció de més cases i això ha comportat amb les obres un deteriorament important de l'espai públic quan la urbanització era pràcticament nova.
- **S'ha de replantejar la pavimentació de moltes zones.** La Plaça Octavià és un desastre per la gent gran. Hi ha un risc elevat de trencar-se una cama, especialment la gent de més de 70 anys. És irregular i sobretot rellesca.
- **Manquen espais per organitzar conferències per a més de 100 persones d'aforament.** A Sant Cugat no hi ha un espai públic per organitzar conferències, xerrades i debats. Des de l'Aula d'Extensió Universitària quan organitzen actes els han de fer a l'Arxiu Nacional.
- **S'han de dedicar més recursos a la conservació dels casals d'avis.** Alguns dels edificis tenen filtracions. Calen millors connexions per cable a internet i posar a disposició tauletes i ordinadors per evitar l'aïllament d'algunes persones grans que s'ha accentuat durant la pandèmia.

4.2.8. Altres

- **El tema turístic a Sant Cugat està pràcticament oblidat.** Sant Cugat no està al lloc que li pertany vista la importància de la ciutat que tenim. És un tema a millorar força, vinculant-ho a la promoció de la ciutat i a la millora de la retolació dels elements patrimonials o recorreguts de descoberta més destacats.

4.3. Sobre els reptes urbanístics futurs de Sant Cugat

4.3.1. Repensar el model de ciutat

- **Estem en un moment de confrontació de dos models urbanístics de ciutat.** Durant dècades ha prevalgut un model de ciutat associat a la demanda d' un tipus de ciutadania de classe mitjana benestant que ara comença a estar en declivi, tant a Sant Cugat com a l'àrea metropolitana per diverses raons. Com alternativa a aquest model trobem un urbanisme més social , més lligat a unes classes mitjanes no tant benestants o classes populars que reclamen respostes a un seguit d'emergències econòmiques i habitacionals que posen en qüestió el lema del que ha fet bandera el municipi : "Sant Cugat sostenible i verda".
- **És molt car mantenir el model de ciutat que tenim i hem heretat.** Amb aquest empobriment general que s'està produint comença a resultar molt car mantenir l'espai públic sense degradar (manteniment de parcs, carrers, llums) i en bon estat.
- **Desenvolupament urbanístic versus creixement urbanístic.** El model actual de Sant Cugat comença als anys 80. Fins llavor, era **un poble madur** i es va anar construint a la demanda, començant per les casetes d'estiueig. En el PGM de 1976 a Sant Cugat se li assigna un paper d'especialitat metropolitana. És un dels municipis que està en una situació de molt bona connectivitat, sense pendents i amb 9 estacions de ferrocarril (tot i que la xarxa és la mateixa de 1950). Per aquestes mateixes línies actualment hi passa el ferrocarril amb la freqüència dun metro. Això és desenvolupament, no creixement. **El desenvolupament es basa en aprofitar el què ja hi ha. Els actius bàsics de Sant Cugat són els mateixos que quan era un poble madur.**
- **Potenciar el paper que té Sant Cugat per posició i vocació.** Entén que Sant Cugat s'ha de col·locar en aquest context metropolità però s'ha de potenciar la seva posició i vocació a base de que el seu interior a nivell municipal funcioni molt bé. Això s'ha de fer potenciant els seus actius com ara el ferrocarril , connexions viàries molt bones, la seva història –no és un poble dissenyat ex-novo-, hi ha un trenat previ. Els grans espais lliures apareixen en substitució de la vinya i ara s'ha substituït per edificacions, parcs i equipaments. Això malauradament no ha transcendit prou a l'ensenyament local.
- **No trencar amb el model el model difós d'habitatge.** Pensa que és una de les singularitats de Sant Cugat i el veu com un model d'èxit tot i que té els seus problemes. No veu cap guany amb el canvi de model. Turo de Can Mates o Volpelleres, barris nous de model difós no són deficitaris.
- **És el moment de replantejar el model de ciutat.** Sant Cugat ha crescut molt de pressa. Fins ara des de l'Ajuntament s'ha intentat mantenir el model de ciutat-jardí convertint en element de referència la tipologia d'habitatges unifamiliars que trobem a molts dels

barris. La sensació però és que sempre s'ha anat una mica a remolc. La ciutat ha anat creixent ràpid i com que hi havia recursos s'ha continuïtat amb aquest model més difós de ciutat. S'han fet coses bé però la sensació es que ens trobem que s'ha conformat la ciutat amb un conjunt d'actuacions aïllades i ara cal fer un salt qualitatiu i **repensar la ciutat en terme de xarxes**. En termes de mobilitat, equipament o habitatges segurament s'han fet actuacions prou bones però cal "relligar" molt més totes aquestes intervencions que es perceben aïllades i inconnexes (cas per ex. dels carrils bici. D'una banda es bo promoure l'ús de la bici a la ciutat però si es fa s'ha de fer des d'una perspectiva més de xarxa i de voluntat d'implantar un canvi modal, no com una suma d'accions puntuals. Amb els equipaments esportius i culturals que hi ha a la ciutat, la impressió eés la mateixa). **La sensació és que tenim les peces però hem de construir els nusos, els nodes per fer un salt qualitatiu.**

- **Canviar el llenguatge i el paradigma quan s'aborden els projectes de planificació urbanística.** S'han de replantejar certes inèrcies que traspuen a través del propi llenguatge com per exemple parlar encara de creixement urbà. Es dona per fet que hem de reflexionar sobre com créixer més, i això ella no ho té tant clar en els temps que estem. El món és finit i s'ha de començar a pensar que no tots els recursos estan a disposició i que el model seguit fins ara que ens ha portat al benestar ha tingut unes conseqüències ambientals i socials que s'han de posar en qüestió. Hem de començar a pensar a nivell personal que el nostre nivell de vida potser no és prou sostenible. **És el pla urbanístic o nosaltres els que hem de canviar.** Pensar que la reflexió s'ha de centrar en veure quines prestacions li demanem al lloc que habitem, és un concepte antic. Demanar que canviï l'entorn ja no toca. Hem de provocar canvis en les persones, en nosaltres mateixos per no haver de demanar tant. El llenguatge amb el que es presenta el procés reflecteix aquest concepte antic del desenvolupant urbà que es vol promoure: debat sobre "*Sant Cugat que volem a l'hora d'esgotar la darrera taca de sòl que ens queda, planificant el darrer creixement urbà*". Aquest planteig, li grinyola
- **Cal fer un frenada per repensar el futur de Sant Cugat.** Fora bo aprofitar l'ocasió per fer un treball d'"involució" i repensar coses per exemple com: quanta natura de la que no es trama verda pot tornar a entrar a la ciutat? quant més ens podem densificar amb el que ja tenim? Vist així seria gairebé un orgull, saber que podem millorar la ciutat sense haver d'urbanitzar de cop l'últim tros que ens queda. Potser es pot intervenir poc a poc i per fases.
- **Caldrà ser molt curosos amb no trencar el model que ha estat el pol d'atracció de molta gent per venir a viure a Sant Cugat.** Molts han anat a viure a Sant Cugat atrets pel verd i pel tipus d'edificació de 3-4 pisos màxim amb zones comunitàries, molta tranquil·litat, espais amples. Si ara passem a fer gratacels, trencarem el model. Més pisos a base d'incrementar alçades no sembla una bona solució. A Volpelleres per exemple no els ha agradat l'alçada de l'edifici (on està el Viena, l'Ametller i la Tagliatela) que els trenca la visual cap a Collserola.

- **S'han de fer petits barris amb serveis dins del municipi.** A part de densificar, **s'ha d'agrupar.** Ell defensa el model de que a l'escola s'hi ha d'anar caminant, en un radi de 15-20' de l'habitatge. Tot aquest urbanisme que s'ha fet darrerament és un urbanisme dispers, pensat fa 30 anys, que obliga a dependre del vehicle. Això ha estat un gran problema. És molt important que el dia a dia (la compra, l'escola, etc..) es puguin desenvolupar en un entorn proper i a escala humana, no a escala del vehicle (ni que sigui elèctric). Aquest concepte d'allunyar els centres comercials dels llocs de residència ha estat un error. L'urbanisme dispers a Sant Cugat ha estat bàsicament especulatiu. S'ha cuidat molt poc d'intervenir forçant a un tipus d'habitatge que comporti vida de barri, una mica en la línia del que es va fer a Coll Favà, on si més no hi ha un eix central, la rambleta, amb alguna cosa de comerç i serveis. L'urbanisme actual està equivocat. A la majoria de barris nous per anar a comprar el pa s'ha d'agafar el cotxe. Què passarà quan tota aquesta població és faci gran i tinguin més dificultats de mobilitat?.
- **Cal trencar el tòpic de l'habitatge unifamiliar.** S'ha de plantejar l'opció de que pugui ser "bifamiliar", sense compartir la parcel·la (i per tant obligant a que sigui de lloguer), especialment a les zones que estiguin a 10 minuts caminant d'una parada de bus o d'una estació. Això genera unes franges de densificació sense augmentar ni volum, ni sostre i respondria bé als canvis que hi està havent en els patrons familiars. La gent gran podria tenir un complement de rendes i estar acompanyat i la gent jove un lloguer assequible. Ho han plantejat en el Pla General de Santa Susanna.
- **Promoure un habitatge més divers.** No podem tenir barris rics i pobres. S'ha de barrejar els tipus d'habitatge i evitar el model exclouent que suposen les urbanitzacions de grans comunitats privatives (amb les seves piscines i els seus gronxadors inaccessibles com espai públic).

4.3.2. "De-creixement urbanístic"

- **Sant Cugat ja ha tocat sostre: no cal engrandir més la ciutat.** El poble de Sant Cugat no té la grandària per acollir més gent. El problema es que si s'engrandeix més la seva configuració com a poble perdrà la seva essència (la seva història, la seva estructura). La ciutat, ratllant com estem als 100.000 habitants, no pot generar l'atenció i l'acollida que voldríem. Proposa que **s'estudii molt bé de quin sòl públic disposa la ciutat.** Pensa que amb aquest sòl públic n'hi ha prou per atendre la promoció de vivenda social que calgui sense promoure més zones noves de creixement urbanístic. En paral·lel hi ha d'haver més polítiques públiques descentralitzadores, que facilitin que la gent pugui viure arreu de Catalunya i així no ens concentrem tots als mateixos indrets.
- **Primer rehabilitar edificis que ja tenim.** Abans de pensar en noves construccions ha de ser prioritari aprofitar primer el que ja tenim (masies, cases del cas antic). També s'ha

de vigilar amb els condicionants normatius que impedeixen fer obres en algunes cases antigues per raons patrimonials.

- **El repte de Sant Cugat avui es decréixer, també a nivell urbanístic.** De la mateixa manera que en l'àmbit econòmic s'està posant molt d'èmfasi en els límits del creixement i la necessitat de decréixer, a nivell urbanístic també hem de tenir aquests debats.
- **Abans d'ocupar nous terrenys per construir s'haurien de reciclar teixits urbans existents.** Si cal es pot intentar requalificar terrenys industrials per fer-hi pisos si cal. Millor això que ocupar amb noves edificacions espais actualment dedicats al verd (cas de la nova escola que es vol construir al bosc).
- **Explorar noves vies de finançament dels municipis que no depenguin tant de l'immobiliari.** Potser a través d'algun impost sobre l'activitat econòmica diferents. S'ha de poder imaginar un futur dels municipis que no passi forçosament pel creixement urbanístic de nous sectors.
- **Sant Cugat ja és una ciutat rica i "winner".** Segurament no li cal ocupar la totalitat del municipi. Li sortiria més a compte posar en valor els privilegis que ja té de situació geogràfica i innovació. Li sembla més important il·luminar els llocs que ja tenen valor (com el Parc de Collserola) que arremangar-me per activar una nova unitat de sòl.
- **El creixement de Sant Cugat ha estat pràcticament "ahistòric" i centrat en l'habitatge com a producte que exhibeix les màximes prestacions.** L'acceleració del creixement que ha tingut Sant Cugat ha estat impressionant, en un temps record. Això ha tingut conseqüències que n'han determinat la seva configuració: classes socials homogènies (mitges-altes) que han arribat de cop, simultàniament. Ha estat un creixement model anglosaxó: planta baixa+2, gespes, piscines, possibilitat de tenir dos cotxes i d'una manera de viure molt igual. Aquest model s'ha venut amb molt d'orgull i ara, paradoxalment ens preocupem de què fem amb la darrera taca de sòl. Potser no havíem de créixer ni tant ràpid ni en aquest format tant difós de model de ciutat que ha quedat orfe de vincles entre les diferents zones que han anat creixent. A més aquesta gran massa social que ha participat de la configuració d'aquest nou Sant Cugat són els primers que s'oposen a plantejaments nous que integren noves variables relacionades amb la justícia social i el medi ambient. Caldria veure quina seria la petjada ecològica si totes les ciutats es plantegessin implantar un model difós amb el nivell de vida de Sant Cugat...
- **Repensar si cal que Sant Cugat segueixi creixent.** Potser no cal. El que calen són més equipaments i serveis de més qualitat per les zones ja consolidades. Es casi més important recuperar o generar espais de trobada i convivència que generar centralitats ex-novo.
- **El residencial no ha de créixer a base de consumir de nou sòl.** Sant Cugat ja ha arribat al seu topall d'habitants. L'habitatge però es un dèficit i una necessitat, però s'ha d'aconseguir a base de remodelar o acabar peces existents inacabades o mal resoltes.

També promovent la rehabilitació que és fortament demandant de mà d'obra i genera uns retorn interessants

4.3.3. Planejament i relació amb els municipis veïns.

- **El Pla Director Urbanístic por ser una oportunitat per plantejar alguna modificació de la legislació estatal (per exemple per integrar les urbanitzacions).** Potser no cal plantejar una modificació del Pla General Metropolità de 1976. De cara al futur seria millor plantejar les modificacions que es vulguin incorporar en el planejament, en aquest nou pla director urbanístic
- **S'ha de debatre si Sant Cugat vol mantenir la seva identitat municipal amb una separació física amb Cerdanyola i la resta de municipis veïns o no.** Això el Barcelonès ja no s'hi és a temps però a Sant Cugat sí. Considera aquesta reflexió clau perquè un cop es decideixi urbanitzar és irreversible. **Estem disposats a mantenir un continuum urbà amb Cerdanyola i Rubí?** S'haurien d'analitzar totes les raons (històriques, de memòria rural dels orígens de la ciutat, paisatgístiques, ambientals, etc). Aquest debat, en relació a Cerdanyola en certa manera s'ha tingut liderat per l'ADENC. En relació a Rubí aquest debat no ha existit mai i en certa manera anem tard des del moment que es va instal·lar el Leroy Merlin que considera ha generat un caos en termes de mobilitat i paisatge. Això obliga a que la darrera separació física que queda entre Rubí i Sant Cugat son precisament els camps que es troben a tocar a l'Hospital General. Entén que essent una decisió irreversible tenim una responsabilitat històrica alhora de prendre una decisió com a ciutat. Caldria paltejar seriosament la possibilitat de no tocar les 3-4 ha de conreu que queden i posar damunt la taula una alternativa de baixa intensitat que intervingui en els solars que hi ha entre l'HGC i el tanatori, o al voltant del centre comercial Eroski, que encara tenen possibilitats
- **No disposar de POUM.** Fins ara això, degut a la continuïtat al llarg de molts anys d'un mateix perfil polític en el govern municipal no ha impedit intervenir urbanísticament en projectes a llarg termini. Ara això canvia i passa a ser un repte si en endavant hi ha una alternança en la govern municipal. L'anella verda, la racionalització de la xarxa viària, etc..no es poden implementar amb un Pla General. Potser sí amb el Pla Estratègic però s'ha de consensuar molt bé perquè són temes que exigeixen continuïtat i certa estabilitat en la gestió del Ajuntament.
- **Evitar l'urbanisme tàctic.** Actualment a alguns municipis hi ha una tendència cap un urbanisme més social , desenvolupat bastant al marge dels instruments de planejament amb la intenció de solucionar les emergències. S'ha de vigilar que no desenvolupem la ciutat a pedaços.
- **Si Sant Cugat hagués de fer un POUM, què faria?.** Aquesta es la línia de reflexió que hi hauria d'haver al darrera del debat que es vol promoure. Al 87 es va fer un Programa d'Actuació Urbanística de Sant Cugat que és el que marca el full de ruta. Però han

passat moltes coses que cal repensar , com per exemple “cosir els barris”. Caldria veure com el planejament urbanístic ajuda a que Sant Cugat passi a ser una ciutat madura (diversa, que no expulsa gent, que acull a migrants, residents treballadors al municipi, connectada amb Rubí i Cerdanyola).

- **Buscar mecanismes de transició que compensin els aprofitaments en el conjunt de l'àrea metropolitana.** Potser Sant Cugat no ha de créixer més. Durant anys s'ha beneficiat de les dinàmiques metropolitanas. Potser ha arribat el moment de superar aquesta visió tant municipalista del planejament i pensar que no cal extingir tot l'aprofitament desenvolupant aquest última taca. La compensació a nivell metropolità s'hauria de considerar en ambdós escenaris:
 - a) Si l'aposta es créixer poc, potser altres transformacions de la metròpoli (no necessàriament creixements, ja que hi ha molta rendibilitat en la rehabilitació i transformació urbana) poden ajudar-nos a pagar la restauració de certs espais o construir intercanviadors i equipar l'entorn de les estacions.
 - b) Si l'aposta és créixer molt, hauríem de ser solidaris i compensar altres costos i necessitats de la metròpoli. Això també farà valorar a més d'un a quin nivell realment volem créixer, que no sigui simplement uns “excusa” per tenir més ingressos. El salt mental de municipi a metròpoli ha de ser bidireccional.
- **Diagnosticar relació de Sant Cugat amb la resta de Barcelona i l'àrea metropolitana.** S'ha de diagnosticar amb dades la relació entre de llocs de treball i la població activa a la ciutat i com són els fluxos (origen-destinació). Això és essencial per conèixer el funcionament de Sant Cugat i pot ajudar al disseny de futurs desenvolupaments.

4.3.4. Habitatge

- **Investigar noves fórmules per a satisfer les necessitats residencials dels joves i la diversitat actual de models de família.** Caldria explorar noves fórmules com són les cooperatives d'habitatge, la masoveria urbana, el co-housing o integrar vivenda i treball. Tot això es pot posar a la pràctica tant en edificis de nova construcció com en edificis existents.
- **Revisar la normativa que imposa que a les urbanitzacions sols s'hi pugui construir habitatge unifamiliar.** A la Floresta, per exemple, a nivell de veïns se sap que molts habitatges no són unifamiliars o alguns que són unifamiliars o unipersonals la persona que hi viu té problemes per mantenir la vivenda. Des de l' Escola d'Arquitectura han assajat fórmules on, mantenint la imatge de les edificacions, explorar possibilitats perquè aquests habitatges, sense necessitats de créixer puguin servir per dues o tres famílies. No cal fer blocs. Es pot seguir fent casetes o rehabilitar-les pensant però que serveixen per dos o tres famílies. Això té complicacions legals, però potser caldria canviar la Llei.

- **Ni l'habitatge protegit ni el dotacional cobreixen totes les necessitats de la gent de Sant Cugat i en realitat els seus fills tampoc hi poden accedir.** Quan plantegem l'habitatge protegit, sabem que orientativament hi va associat un 70% d'habitatge lliure i això implica forçosament que posem molt habitatge de nova creació al mercat. L'habitatge dotacional d'altra banda està orientat cap a col·lectius amb unes necessitats específiques (dones maltractades, migrants, etc). Es dona la paradoxa que ni l'habitatge protegit ni el dotacional resolen el problema dels fills del que volen quedar-se a viure a Sant Cugat i no poden o gent jove que arriba a treballar a Sant Cugat i també els resulta molt cara la vivenda i no arriben a complir els requisits per accedir a l'habitatge protegit. Això obliga al més joves a buscar-se alternatives i organitzar cooperatives de vivendes, cases compartides, etc. Coneixent aquesta situació caldria posar-hi instruments (línies d'ajuts, lloguers socials o similars) i **buscar fórmules més adaptades i innovadores en l'actual política d'habitatge a la ciutat.**
- **Cal donar sortida a l'emergència habitacional i garantir el dret a un habitatge assequible. Això comportarà un urbanisme més dens i compacte i una diversificació de l'univers social.** El model històric de vivenda unifamiliar ha comportat una tipologia d'habitatge molt cara que fins a cert punt retroalimentava l'exclusivitat de la ciutat i li donava a Sant Cugat una singularitat metropolitana. Però el paradigma està canviant i les circumstàncies porten a que ni els seus fills puguin seguir participant d'aquesta exclusivitat. Això porta a un replanteig del model cap a un augment de la densitat de vivendes, una disminució del preu de l'habitatge, una voluntat de fer realment més sostenible el municipi (en termes energètics, de mobilitat, de gestió dels espais verds i el cicle de l'aigua). Fent bon urbanisme les dues tipologies (densitat baixa i estesa *versus* densitat mitges més altes i més compacte) poden coexistir i no ha de suposar forçosament una confrontació. El que sí **s'ha trencat és el consens de que s'ha de persistir en el model històric de vivenda unifamiliar.**
- **Cal donar una solució a l'habitatge assequible.** A nivell local quan es vol donar resposta a la demanda dels veïns més joves de Sant Cugat és fa per no perdre capital social, perquè és gent arrelada al poble, vinculada per exemple a les entitats. També es defensa en termes de dret per donar accés a la gent local. La idea no és tan resoldre un problema habitacional a nivell global sinó vinculant-ho a una necessitat local. Això topa amb una norma que no empara aquest vincle local amb Sant Cugat. Fa anys en els concursos d'habitatge de lloguer o venda es podia demanar fins a 10 anys de padró municipal i en els de venda podies adjudicar punts addicionals per anys de padró. Les condicions econòmiques eren iguals per tothom i bàsicament justificaven les dificultats d'adquirir una vivenda al mercat lliure. Això ha canviat i ara amb tres anys d'empadronament pots accedir a un habitatge promogut per l'Ajuntament però no respon dues de les preocupacions que busquen resoldre les administracions locals: mantenir l'arrelament del jovent sense descapitalitzar socialment el municipi. Caldria un canvi legislatiu en les bases d'adjudicació d'un habitatge protegit.

- **Dissenyar l'habitatge públic adaptat als diferents perfils i tipus de famílies** Si es tracta de fer habitatge públic s'ha de pensar que els temps estan canviant i possiblement cal pensar en solucions habitacionals sense grans alçades però adaptades a diversos models d'unitat familiar i en perfils de joves que s'independitzen de casa o gent gran que es separa. Es podrien plantejar edificis on es compartissin llocs comuns i serveis comunitaris com per exemple la zona de rentar roba. Pensa més en lloguer públic que en compra, perquè les unitats familiars evolucionen i això porta a necessitats de vivenda diferents segons moment vital.
- **Repensar la funcionalitat de molts locals que no serviran mai com a locals pel comerç.** Està ple de locals que fa 20 anys que estan tancats. Això no té cap sentit. Es tractaria de utilitzar-los per altres finalitats com ara: a) centres de distribució de paqueteria (la última milla); b) baixar negocis que estan en pisos a planta baixa; c) transformar-los per habitatge per a gent gran, a peu de carrer.
- **Recolzar-se més en la col.laboració público-privada.** Si s'ha de fer habitatge social, es disposa de sòl, diners i existeix la demanda no ha ser tant complicat posar-se d'acord. A Barcelona han trigat 6 anys per fer un conveni público-privat (ref. Javier Buron), mentre la demanda d'habitatge social creix exponencialment. La gestió després ha de ser privada amb tots els controls que calgui rigorosament pactats amb l'administració pública. L'habitatge social, vista la experiència anterior, ha de ser de lloguer.
- **Revertir l'expulsió de la ciutadania pels alts preus de l'habitatge.** No s'ha resolt el tema de l'habitatge. Sant Cugat és una de les ciutats més cares de Catalunya i Espanya. Els darrers anys hi ha hagut gent molt potent, amb arrelament la ciutat, que ha marxat. Els elevats preus estan descapitalitzant part del talent de la ciutat. **S'haurien d'implementar fórmules d'habitatge cooperatiu o amb cessió d'ús.**
- **Hi hauria d'haver habitatge públic (HPO) a tots els barris.** Això no passa només per construir de nou. Passa per rehabilitar el que hi ha i aprofitar al màxim el que ja tenim.
- **Consolidar una col.laboració público-cooperativa/comunitaria.** La col.laboració público-privada està més orientada a l'especulació i no es pot mercantilitzar l'habitatge. Hauria d'estar prohibit. L'habitatge és un dret fonamental. Hi ha altres fórmules menys conegudes, com l'habitatge cooperatiu o la cessió d'ús, però fa molts anys que existeixen a Dinamarca, Uruguai (des dels anys 60), Canadà i Nord d'Europa. Si realment l'habitatge ha de créixer, explorem-ho des d'un altre marc, sense afany de lucre. Barcelona ha estat bastant pionera en desplegar aquest tipus de **polítiques per promoure l'habitatge cooperatiu**, que pot venir de la cessió de sòl, de bonificacions o subvencions per reduir la quota de capital inicial i fer el finançament més assequible. També l'Ajuntament pot assumir un rol de mediador per tal de mobilitzar sòl privat i mirar de regular el mercat de lloguer. Aquest habitatge cooperatiu també participa d'una valors diferents per exemple a l'hora de relacionar-se amb l'entorn (comunitats arrelades) i de reduir l'espai privatiu en favor d'espais comunitaris compartits.
- **Canviar els requisits de PROMUSA per accedir a l'habitatge protegit (lloguer o compra pública).** Ara mateix es demanen 2 anys d'empadronament. Si com abans,

fossin 10, estariem prioritant a la gent que ha viscut al poble i que probablement ja té vincles forts amb la ciutat.

- **Caldrà preveure més habitatge públic, de lloguer.** És evident que és una necessitat urgent vist l'elevat nivell dels preus a la ciutat i el fet que ni els fills nascuts al poble tenen fàcil l'accés a l'habitatge. Sant Cugat seria comparable a les ciutats alemanyes que hi ha a la conca del Nécar, properes a zones industrials però que no són ciutats dormitori. **L'habitatge públic ha de ser de lloguer i si es possible limitat en el temps.** Així ajudem a la gent jove a fer una primera passa i obrir-se camí. La promoció pública d'habitatge hauria de tenir algunes precaucions. Primer, no ficar pegots i fer construccions harmonioses en alçada (no com el que es comentava a Can Ragull de fer dues torres d'onze pisos). Estem parlant d'alçades intermitges-baixes. **No podem "suburbitzar" parts de la ciutat.** S'ha de fer que tot encaixi i que el pisos de lloguer públic siguin una part més dins de la ciutat, de forma distribuïda.
- **Evitar que l'habitatge públic tingui un efecte crida.** S'haurien de buscar fórmules per evitar que s'hi aboquin persones que no tenen vincle amb el municipi. Potser caldria demanar com a requisit uns anys mínims d'empadronament que justifiqui una residència real a Sant Cugat a la persona o família que ho sol·licita.
- **Resoldre l'accés a un habitatge públic assequible.** Sant Cugat està expulsant a la gent que ha de marxar a viure a poblacions de l'entorn on els preus són més baixos. Des de l'habitatge públic és pot fer una incidència mínima. Des de lo públic poc es pot influir: ara mateix tenim 33.000 habitatges i només tenim 550 de lloguer en les tres categories (gent gran, gent jove i públic en general). Des de la part privada s'estan fent intents, intentant limitar els preus de lloguer que no deixa de ser un tema delicat perquè és intervenir en el mercat lliure. Per tant el més important es que tots tinguem clar que en problema de l'habitatge s'ha d'intervenir des de lo públic. Sí està clar, **s'ha de fer un esforç per impulsar-lo molt més enllà del que faríem normalment.** Aquest habitatge públic ha de ser de lloguer. PROMUSA fins ara, amb anteriors governs havia fet 1800 habitatges dels que 550 s'han quedat de lloguer i els altres han sigut de venda. El que significa que aquest habitatges que es van fer en sòl públic, ara no són públics perquè s'han venut, tot i que el retorn de les vendes, pel dret a tanteig i retracte de l'Ajuntament es compraven. Hem d'acceptar que **tenim un dèficit brutal d'habitatge públic.**
- **S'hauria de poder obligar als privats a fer un 30% d'HPO.** Aquest HPO podria ser de venda o de lloguer i ni no ho volen fer que l'Ajuntament utilitzi el dret de tanteig i retracte. Això a la pràctica és molt difícil de aconseguir. Imaginant que a Can Fontanals hi hagués un sostre de 4000 o 5000 habitatges. 4000 podrien ser privats, però amb l'obligació de fer el 30% d'HPO, si l'Ajuntament en fa pel seu compte 1000, que es sumarien als 1200 que hauria obligat a fer. No es pot assegurar que el privat ho faci ni que l'administració tingui els recursos necessaris per exercir aquest dret de tanteig.
- **Reconvertir l'habitatge de les zones extensives d'unifamiliars a "bifamiliars".** A zones com Valldoreix, Les Planes, la Floresta s'haurien d'explorar fórmules que

permetin transformar els xalets (20 a 10) en vivendes bifamiliars sense canvi de la propietat horitzontal (per evitar l'especulació). Seria una altra manera de densificar i proporcionar a la vegada més habitatge. Hi ha por a donar el pas.

- **Optimitzar els recursos que s'estan dedicant a l'habitatge públic.** A Sant Cugat s'està construint habitatge públic a 1400 €/m². Això és massa car. Els recursos són escassos i els preus unitaris /m² haurien de ser menors.
- **Part de l'habitatge protegit hauria de passar per requalificar determinats espais o zones.** Comprar terreny que ara permeti a l'Ajuntament fer això, és difícil que surtin els números. I ens espais propera a estacions o parades es podria plantejar als propietaris que tenen terrenys lliures, fer un conveni per requalificar el terreny i passar-ho a plurifamiliar o de més densitat i a canvi fer un `permuta o algun sistema de compensació.
- **Cal incrementar l'habitatge públic.** Es difícil adquirir un vivenda a Sant Cugat. S'ha de mirar d'incrementar l'habitatge públic allà on es pugui. També és conscient que per fer-ho caldrà densificar i certa verticalitat. No poden ser casetes adossades.
- **Promoure la participació pública en l'habitatge.** Accelerar els mecanismes perquè els preus de l'habitatge siguin més assequibles.

4.3.5. Densificació i les alçades

- **Augmentar la densificació de les zones més residencials.** Seguin una mica el model americà del que anomenen del que anomenen "*dwelling units*" es tractaria d'explorar possibilitat de poder construir un altre habitatge a la mateixa parcel·la o dividir la propietat de l'habitatge ja construït per un ús familiar però separant d'alguna manera les vivendes (els pares viuen al pis de baix i un fill/a al pis dalt) o pensant la possibilitat de llogar un dels dos pisos (així les persones grans que s'han quedat soles poden obtenir un complement a les seves pensions. Aquesta proposta facilitaria l'accés a l'habitatge i la planificació del transport públic.
- **Impedir aixecar més de 5-6 pisos.** Evitar com sigui els grans blocs de pisos i les grans alçàries..
- **No destruir més el casc antic.** Considera que el cas històric s'està perdent. La solera de carrers estrets i cases baixes està desapareixent (el carrer Santiago Rossinyol, Sant Domènec o el carrer Sabadell en serien una mostra). No s'haurien de donar més autoritzacions a les construccions més altes que desvirtuen la part vella de Sant Cugat.
- **Els nous teixits urbans haurien de ser més densos.** El model de ciutat difosa ja no és extensible a les noves unitats d'intervenció. Recupera el **model francès anomenat d'habitatge semicol·lectiu** (format que es troba entre mig de pisos i cases). És tracta d'un habitatge compacte però cadascú entra per un lloc diferent. Té com diferents nivells, semblant a unes terrasses. Són models interessants a explorar que permet alliberar més sòl. No té sentit seguir ocupant sòl amb el model clàssic de vivenda unifamiliar propi de les urbanitzacions.

- **Procurar que el debat sobre les alçades i la densificació se centri sobretot en com evitar la congestió i en com millorar la qualitat de vida pels que ja hi són i els que vindran.** El problema realment no són les alçades. El problema és que la intervenció urbanística que es faci no generi congestió i que el ratio de serveis per habitants siguin de qualitat. Aquesta ciutat ha optat per ser poc densa, però també per ser poc densa en serveis. És important explicar amb dades que la creació de noves centralitat porta implícita una certa densificació i diversificació de serveis a l'entorn de l'estació del tren. De forma natural és esperable certa oposició dels entorns col·lidants a trencar el model difós que ha prevalgut fins ara. També passa que els últims en arribar són els primers en oposar-se a que vingui nova gent.
- **Augmentar lleugerament la densificació en alguns sectors de la ciutat no ha de ser un problema.** Sant Cugat deu ser un dels municipis menys densos de Catalunya. És veritat que històricament aquest model de ciutat jardí ha creat una manera de veure Sant Cugat que l'identifica, però hi ha prou sòl per, **de forma combinada amb Rubí i Cerdanyola, impulsar habitatges plurifamiliars d'alçada mitja per facilitar l'accés a la vivenda.** Per tirar endavant això cal superar el problema històric d'entesa i **coordinació entre les administracions públiques.** Per fer habitatge social no cal fer edificis d'11 plantes. Aquest tipus d'intervencions s'han d'analitzar des d'una mirada metropolitana més ample que superi l'estricta límit administratiu municipal.
- **Preveure quina serà l'evolució del model de "torres" generalitzat a molts districtes de Sant Cugat.** En el model de Sant Cugat dominen les zones tipus ciutat jardí (20 a 10). Això implica un doble problema. Un és que actualment molta gent gran no pot sostenir aquestes vivendes grans unifamiliars amb jardí i en un futur proper que no hi haurà mercat per aquest tipus de vivenda perquè la gent jove no ho podrà pagar. Això s'hauria de repensar i lo millor només **augmentant densitat, sense augmentar volum potser** ja funcionaria. Si en lloc d'una casa de 450 m2 en una parcel·la de 600 hi hagués dos o tres pisos de 120, resoldríem tres problemes i el de la gent que hi viu. Seria **una densificació controlada** que permetria donar vida als comerç descentralitzat i podria reactivar serveis de transport públic.
- **Ajustar les alçades a l'entorn per evitar l'impacte visual.** Si acceptem que **no es pot continuar amb el model de cases unifamiliar**, és lògic pensar que caldrà augmentar mínimament les alçades. Això es possible si es fa amb bon criteri, depenent de l'entorn i tenint en compte la topografia i el possible impacte visual (evitar les estridències). En el cas de l'entorn de l'HGC, més a prop de l'Autopista possiblement admet sense problemes aquest increment de les alçades. La zona més propera a la Boheringuer, que té més a veure amb el teixit de Mira-sol, potser hauria de tenir un altre tractament.
- **Evitar la densificació a qualsevol preu.** Si els estudis demostren que s'ha de fer més vivenda aquestes promocions s'ha de fer amb respecte a l'entorn, sovint de planta baixa+2 o +3, i no fer el salt a edificis que destaquin per la seva alçada.

- **Els pisos de protecció oficial seran forçosament més alts i de tipologia diferent.** Pensa que les bosses de pisos de protecció oficial poden trencar la tipologia d'habitatge d'alguns barris. En el cas de Volpelleres es correspon amb edificis més alts que no disposen, a diferència de tota la resta, d'espais comunitaris amb piscina. Abans de construir nous edificis potser caldria fomentar el lloguer d'habitatges i facilitar lloguers socials. En qualsevol cas si es fan pisos de protecció oficial haurien de ser de lloguer, no de compra.
- **Si volem realment fer habitatge s'ha de densificar.** A Sant Cugat no li resta més terreny per desenvolupar que aquesta parcel·la de Can Fontanals. Això vol dir que estem als límits de les disponibilitats que té el municipi per oferir habitatge i ens caldrà densificar.
- **El debat de les alçades és fals.** El debat sobre les alçades és fals. A Sant Cugat hi ha força edificis de 6 i 7 plantes. Es tracta en qualsevol cas de crear volums que quedin ben integrats i pot quedar molt digne. Per exemple, al costat de la rotonda on hi havia el Chic, hi ha un edifici de 7 o 8 plantes. El problema es l'elitisme. L'oposició a densificar està més relacionada amb que no es vol que vingui més gent o determinat perfil de gent i com que el resident ja té solucionada la seva situació personal li preocupa poc el bé comú. Pel desenvolupament d'una ciutat s'ha de tenir una mirada conjunta i inclusiva. **Si no s'intervé d'una manera dràstica, Sant Cugat està condemnat a ser un "Pedralbes", elitista, molt bonic però inhòspit, insostenible i sense vida social.**

4.3.6. Impulsar noves centralitats i relligar els barris

- **Tendir a la ciutat policèntrica.** Si volem fer un sistema en el que el transport públic tingui un pes important, cal pensar forçosament en una ciutat policèntrica, basada en uns pols forts d'atracció com són les estacions (punts estratègics). El mode de transport marca la forma d'urbanitzar i de viure.. L'entorn de l'estació és el punt estratègic però s'ha de pensar en termes de policentrisme també en aquest entorn. Tampoc s'ha de concentrar tot a 500 m de l'estació i posar-hi gratacels.
- **Establir noves centralitats a la ciutat al voltant de les estacions de ferrocarril.** Cal establir noves centralitats fortes en un teixit d'habitatge de baixa densitat com el de Sant Cugat. (per ex. manca reforçar la centralitat de Valldoreix). Molts dels problemes de circulació, gestió d'equipament o transport públic s'agreugen en aquest model de ciutat difosa que hem heretat. Per això és bàsic estructurar el conjunt de la ciutat generant noves centralitat vertebrades al voltant de les estacions de tren, que permetin rebaixar la dependència del transport privat per sortir o entrar al municipi (per tot el que es la mobilitat metropolitana del municipi).
- **Relligar els nous barris als teixits urbans existents.** No es tracta només de reforçar diverses centralitat a la ciutat sinó de preocupar-se també de com cosir aquestes

peces (velles – ex: Volpelleres o noves-ex: entorn de l'HGC) per gestionar deforma cohesionada la ciutat

- **Reforçar la polaritat d'altres districtes a més a més del centre històric** El centre és un pol d'atracció. Si el volem pacificar hem d' oferir altres pols d'atracció com alternativa i acompanyar-ho de la millora de les polítiques d'aparcament públic i d'accessibilitat còmode. Al marge del centre s'han de potenciar altres petits nuclis de serveis i comerç per exemple a La Floresta o Valldoreix, possiblement com s'ha fet a Mira-sol.
- **Des del Govern municipal s'ha de construir un relat que contextualitzi les actuacions i ajudi a entendre al veïnatge cap on caminem tots plegats.** Cal un full de ruta que es pugui explicar clarament al llarg del procés de participació. A nivell del procés és més important explorar consensos sobre el futur del Sant Cugat que volem que discutir sobre si els edificis seran de 3+2 o 11+2.
- **Cal un integració efectiva dels barris.** Aquest projecte ha de ser l'ocasió de reforçar els lligams de l'estructura urbana dispersa de Sant Cugat i ha de servir per potenciar altres centralitats (Can Barata, La Floresta, Valldoreix, etc..)
- **Cal buscar noves centralitats a alguns del barris per reimpulsar-los** i evitar d'haver d'anar al centre per tot.
- **Tendir cap a una ciutat policèntrica estructurada per barris.** És el principal repte de la ciutat de Sant Cugat, transformar en autèntics barris les zones de creixement d'habitatge dispers. **Domina el model "indoor" i en canvi l'espai públic no té vida**, no hi ha botigues , ni bars. Manquen eixos perquè hi hagi vida. Els adolescents no poden anar sols a la que surten del centre. A la que sortim del centre hi ha grans dèficits de seguretat i vida en l'espai públic.
- **Cal un reflexió profunda sobre com es relacionen els perímetres dels barris.** Dos exemples . L'Eixample per exemple es relaciona amb Collserola amb uns simple vorera. S'ha de repensar com es pot relacionar tota la ciutat d'una manera més fluida. L'altre es l'Avinguda de la Clota amb la ronda Nord on hi havia el Chic, darrera el Merca antic, prop de Volpelleres. HI estan construint edificis sense contemplar l'espai públic. No podem continuar així. S'ha d'anar **cap a una ciutat caminable, accessible i connectada.** Aquests espais de vora haurien de servir per relligar els troços de ciutat /els barris.
- **Les noves centralitats només es poden desenvolupar acompanyant-les d'una xarxa de transport públic potent.** Una nova centralitat no la genera un Mercadona. Ens hem de preocupar de desenvolupar-hi més activitat productiva. Ha de satisfer les necessitats de la gent que visqui a prop.
- **El voltant de les estacions és una oportunitat pel desenvolupament.** Aquests petits barris, en el cas de Sant Cugat s'haurien de desenvolupar a els entorns de les estacions d'autobusos i trens (punts d'arribada i sortida).

4.3.7. Mixtura d'usos i foment de l'activitat econòmica.

- **Aprofitar el mix d'usos que s'ha impulsat en algunes parts de la ciutat al voltant de les estacions.** És el que s'ha fet a Mira-sol i Volpelleres, emulant el **model suís** on es concentra l'activitat econòmica i comercial al voltant de les estacions. És un model que rebaixaria la dependència actual dels cotxes. En el cas de Valldoreix i la zona de l'Hospital General seria interessant estendre aquest model.
- **Potenciar la presència de més empreses i llocs de treball al municipi.** La importància de Sant Cugat a nivell residencial està consolidada. En tot cas cara a futurs, a nivell metropolità i a nivell del Pla Director Urbanístic s'ha de reclamar més presència d'activitat econòmica a Sant Cugat i mirar de rebaixar el flux de gent que viu a Sant Cugat i treballa a Barcelona o a l'inrevés. S'ha de procurar afavorir més la proximitat entre les àrees residencials i les àrees laborals.
- **Accelerar la transició de Sant Cugat cap a un model més mixte.** S'hauria de promoure que la ciutat, tot i la seva forta component de conjunt residencial evolucionés cap a un model mixte on llocs de treball, serveis, comerços i vivendes estiguin més barrejats. Cita com a referents en aquesta línia els molls d'Amsterdam, encara que segueix pesant molt la component residencial. En el cas de París o Lyon coneix propostes més mixtes on es barregen molt més les vivendes amb les oficines i llocs més productius. En el cas francès la **intervenció sovint va associada a la presència d'un equipament molt important** (en el cas de l'Hospital General ja hi és). Posar un element de referència actua com a pol d'atracció i alhora coincideix amb llocs on hi treballa molta gent.
- **Aprofitar el sòl industrial.** Tenim més sòl industrial del què en pensem que es pot desenvolupar seguint un model semblant al de Cerdanyola que està força concentrat i a una distància a peu de la gent que viu als barris propers.
- **Recuperar l'activitat econòmica més deslligada de l'alta tecnologia (high-tech) i amb menys valor afegit.** A Sant Cugat s'ha cuidat especialment l'activitat econòmica terciària lligada a la captació de talent, de serveis d'alt valor afegit, d'indústria 4.0, de hubs tecnològics, d'indústria neta. Això ha generat com a conseqüència l'expulsió del petit taller o petit industrial que necessita una nau com a magatzem, etc..que també demanen poder quedar-se a Sant Cugat i no poden. S'hauria de pensar en reconvertir alguns dels polígons industrials per donar sortida a aquest altre perfil d'activitat econòmica.
- **Potenciar els pols comercials al voltant de les estacions.** Seria a l'estil del que es va fer a Mira-sol. Es podria densificar una mica més. També proposa no confiar-ho tot a oferir espais per oficines ja que en situacions de crisi com la de la COVID el que no para es la indústria productiva i en canvi molts edificis d'oficines s'han quedat buits.
- **No perdre talent en temps de COVID.** La COVID ha comportat més teletreball. A Sant Cugat s'han quedat moltes oficines buides. Potser d'aquí uns anys s'ha de plantejar que vora les oficines hi hagi més vivenda, per atendre la demanda d'un perfil de professional buscarà proximitat entre la seva residència i el lloc de treball.

- **Apostar per la mixticitat d'usos** en les noves intervencions urbanístiques que es vulguin fer. És clau aplicar aquest criteri a l'entorn de l'HG. Sant Cugat ja ha comprovat que la segregació d'usos comporta molts problemes per la ciutat. S'ha d'aprofitar que es vol desenvolupar la darrera peça per repensar el conjunt de la ciutat.
- **Enfortir el teixit comercial més enllà del Centre.** Ajudaria a crear noves centralitats i milloraria els problemes de mobilitat.
- **Promoure la mixtura d'usos als diferents barris del municipi.** El repte és que no podem orientar l'activitat comercial privada. És fa poc perquè l'activitat comercial creixi. Tant a Vollpelleres i Can Cabassa hi ha molts locals buits. Molta ocupació de residència però l'activitat comercial és mínima. Aquí és on els ajuntaments no fan massa per desenvolupar-ho. Es podrien donar ajuts per arrancar els negocis o donar algunes facilitats (per exemple aplicar exempcions). Estimular d'alguna manera l'obertura d' un nou comerç. Alerta de que Sant Cugat està començant a perdre comerç de proximitat al mateix centre.
- **Teixit comercial millor distribuït.** Apostar menys pels centres comercials i promoure les botigues de proximitat a cada barri.

4.3.8. Mobilitat

- **Implementar un model diferent de mobilitat: una ciutat estructurada al voltant de les estacions de tren amb unes línies d'autobusos troncal i freqüents .** Es tracta de reforçar la centralitat de les estacions de tren i que els autobusos irradin el seu servei a partir d'aquestes estacions . Això permet la **intermodalitat** que a més a més pot quedar afavorida si al voltant d'aquestes estacions s'incrementa la presència de més comerços, que actuen de reclam i afavoreixen l'aproximació. Això suposaria segurament disminuir el nombre de línies actuals, caminar una mica més per arribar a les parades de bus, però s'hauria de garantir una freqüència de pas cada 10 ó 15 min. Analitzant la inversió que està fent actualment l'Ajuntament en el transport públic aquesta "reorientació de la despesa" seria possible. És més un tema de voluntat política que hauria d'aprofitar que s'està justament en el procés administratiu de canvi de titularitat.
- **El transbordament de línies de transport públic s'ha de fer en un punt central.** En general en totes les xarxes de ciutats de l'estil de Sant Cugat el transbordament entre línies se sol fer en un punt central. Es tractaria de que tots els autobusos estan fent voltes però cada 10 min o 15 es troben en una estació i resten dos o tres minuts per poder fer el corresponent canvi de línia amb facilitat. Amb aquest model de funcionament l'usuari es despreocupa dels horaris i d'haver de planificar. És el cas per exemple de New Chatelle a Suïssa. Ells **han fet aquesta proposta per Sant Cugat, però els costa ubicar una estació d'intercanvi.** Sembla que a Vollpelleres es volia plantejar per sobre l'estació de la RENFE però hi havia dificultats amb el PROCICAT. És un tema que s'haurà de resoldre si realment es vol construir una nova xarxa. En el cas de

l'estació de tren Valldoreix d'alguna manera ja existiria un punt d'intercanvi vinculat a tres línies de bus i prova de l'èxit és que el volum d'ús quadruplica el de la mitja de la resta de la xarxa de Sant Cugat. Caldria buscar algun punt d'intercanvi més al Nord (als entorn de l'Hospital General, a Mira-sol o Volpelleres..).

- **Millorar la gestió de l'aparcament dissuasori** Tot i que el Pla de Mobilitat va en la línia de disminuir l'ús del cotxe privat amb l'objectiu de fer la ciutat més amable, grinyola el tema de la gestió de l'aparcament dissuasori ("parc and ride"). S'hauria d'avaluar si realment està funcionant com s'espera. Tot i que no es disposa de dades sembla que està tenint efectes contraproductius. Per exemple a la sortida en direcció a Cerdanyola al macroaparcament que s'ha fet en sòl públic hi ha un autobús que connecta amb el centre però té poc èxit. En realitat la majoria d'usuaris són gent que aparca el cotxe gratuïtament per treballar a oficines properes i que no fan ús del bus (va buit). A més aquests autobusos del Parc and Ride sols han contribuït a dispersar encara més els recursos destinats al transport públic. Proposen: 1. No fer més parcs and ride, 2. Avaluar tècnicament si realment estan funcionant; 3. Donar servei a aquests parcs and rides amb les línies troncales de bus (evitar fer llançadores específiques).

Una acció complementària seria ajustar més la tarifa de 3euros /h vigent en l'aparcament públic del centre o mirar de fer trams (preus de matí i de tarda). Es proposa reduir lleugerament la tarifa per seguir penalitzant l'ús de cotxe però evitant que les places habilitades quedin buides (com passa moltes vegades actualment perquè els usuaris ho troben massa car).

- **Potenciar la caminabilitat al voltant de les estacions incorporant la perspectiva de gènere.** Reconeix els esforços que fins ara s'han fet des de l'Ajuntament però caldria incorporar més la perspectiva de gènere. Cita el cas de Volpelleres i l'estació del tren i el parc que hi ha voltant. Si vols anar al barri de Sant Domènech s'ha de passar entre la tàpia d'un pàrking i el parc, fins arribar a casa. Al voltant de les estacions s'han de promoure models una mica més densos, més urbans on tothom s'hi senti còmode i segura. Apunta que justament **l'entorn de l'Hospital General és justament bastant solitari i "poc caminable"**.
- **El centre de Sant Cugat hauria de ser totalment de vianants** . Proposa inspirar-se en ciutats com ara Copenhague i altres ciutats europees que no permeten l'entrada del cotxes al centre. S'ha de tendir cap a ciutats totalment oxigenades. Al cas antic sols s'hi hauria d'accedir a peu o en bicicleta. Això s'hauria d'acompanyar **d'aparcaments dissuasoris gratuïts** on la gent, deixant prèviament el cotxe, pogués accedir al centre caminant (per exemple habilitar alguna zona entrant per l' Arrabassada a mà esquerra per poder-hi aparcar 100 cotxes). La gent però haurà de canviar de xip perquè el perfil de la ciutat és de persones que els agrada la comoditat i depenen molt del cotxe.
- **Consolidar els desplaçament a peu a Sant Cugat centre i adequar els recorreguts de vianants amb la perifèria i prop de les estacions de ferrocarril.** Es tractaria de minimitzar els desplaçaments en cotxe de la gent que viu més allunyada del centre. En qualsevol cas la dependència del cotxe considera que és un problema metropolità, ja

que sobretot s'han potenciat la comunicació a través d'eixos viaris. Caldria explorar nous tipus de transport (car-sharing, busos a demanda, etc) per rebaixar la pressió dels cotxes

- **Caldrà estar molt atents a l'evolució de l'impacte ambiental del parc automobilístic privat de Sant Cugat.** Probablement el municipi centri un dels parcs d'automòbils amb més cilindrada. S'hauria de conèixer millor quin és el panorama actual i la seva evolució per valorar de posar en marxa polítiques públiques de desincentivació de l'ús del cotxe privat i acompanyar-ho d'accions de sensibilització.
- **Potenciar la comunicació a peu i amb bici amb Cerdanyola o Rubí.** Aquesta connexió hi ha de ser també per raons ambientals de coherència de les actuacions a nivell de conca geogràfica. Per exemple quan es volia protegir Torre Negra es feia mirant només cap al Tibidabo i no amb visió de conca. S'hauria de fer un **urbanisme que respongui més a la geografia.**
- Els **reptes en mobilitat** passen pel foment dels vehicles elèctrics i la millora del transport públic per comunicar d'una manera més eficient les diferents barris de Sant d'agafar el cotxe per anar a comprar el pa. L'ús de la bicicleta no és generalitzable a tota la ciutat ja que per accedir a força zones residencials cal superar força desnivell. Caldria revisar la pertinença d'alguns dels carrils recentment dissenyats i l'ús abusiu que es fa del cotxe en moments determinats com és l'entrada i sortida de les escoles.
- **Aprofitar el consens que ja hi ha sobre la millora de la mobilitat.** El discurs de millora del transport públic, la intermodalitat, la centralitat que generen les estacions o l'interès de promoure l'anar a peu o amb bicicleta són discursos força compartits des de totes les ideologies. Pot generar certa controvèrsia la concreció tècnica (per ex. de carrils bici) però en la necessitat hi ha força consens i va calant la necessitat de disminuir el cotxe privat.
- **Restaurar el sistema urbà que tenim i fer un canvi modal en la curta i mitja distància.** Preveure mesures d'acompanyament que facin els itineraris atractius pels desplaçaments a peu, en bici o patinet elèctric.
- **Tenir accés des dels nous barris a la xarxa metropolitana de transport.** És fonamental preveure en aquest nou creixement. És clau perquè en la nova estació ha de pivotar tota la xarxa de mobilitat.
- **S'ha de reforçar la xarxa de transport públic.** És deficient i és lògic al tractar-se d'un municipi de baixa densitat. Si no pivota al voltant de l'estació del tren la xarxa de busos difícilment seran eficients. En tot cas s'hauria de pensar en llançadores.
- **La mobilitat de la part difosa de la ciutat és un "os".** No s'ha solucionat mai. Hi ha moltes propostes (ex: "uberització municipal") pel transport públic. Està molt poc desenvolupat el sistema de cotxe compartit. Resta molt a fer. La bicicleta també és un gran tema. Considera que s'estan fent molts carrils bici en un sentit més lúdic que funcional per la vida quotidiana. Això té un efecte crida de ciclistes esportius que generen altres problemàtiques. Les qüestions de **mobilitat s'han de treballar transversalment** des de moltes àrees, no només des de mobilitat (que es centra

sobretot en temes tècnics, normatius i de seguretat). Recorda que la ciutat dispersa el que provoca a la llarga és que es quedi gent gran aïllada a la seva parcel·la que potser no podran agafar el cotxe i es quedaran lluny de tot. Això a Sant Cugat previsiblement passarà en un futur no tant llunyà.

- **Repensar la mobilitat.** S'ha començat la casa per la teulada. Primer s'ha establert una zona de baixes emissions i després s'ha passat a regular el tràfic i limitar la circulació. I l'acompanyament a aquest canvi sembla que només passa perquè tothom es passi a la bicicleta o al patinet per tothom.
- **Repensar la mobilitat al centre.** S'està complicant tant que la gent li resulta més fàcil anar a un centre comercial. Llocs com Valldoreix haurien de reimpulsar el teixit comercial.
- **Millorar la interconnexió ciclable.** Reforçar la xarxa de recorreguts per connectar la ciutat difosa. S'ha de poder entrar, no només al centre, sinó també als barris. La mobilitat prioritària hauria de ser a peu, si les distàncies són raonables.
- **Menys cotxes.** L'objectiu és limitar el tràfic de cotxes, siguin elèctrics o de combustió. Passar-se al cotxe elèctric sense canviar els hàbits no soluciona els problemes de mobilitat. També s'haurien d'impulsar més les fórmules de cotxe compartit, poc implantat a Sant Cugat.
- **Repensar la connexió metropolitana de Sant Cugat amb Barcelona i la comarca.** Incloure aquestes idees de model de cotxe compartit, transport públic i possibilitat per exemple que es pogués habilitar un pas per les bicis pels Túnel de Vallvidrera.
- **La mobilitat del municipi es força complexa, vista la diversitat dels barris.** Centre, Mira-sol o Les Planes ...cada barri és diferent. Cal acompanyar en cada cas a la millora de la mobilitat. Per exemple, Sant Cugat no té aparcament de vehicles al voltant de les estacions de tren (aparcaments dissuasoris que podrien tenir àrees de bici o patinets elèctrics associats –regulant bé el seu ús-). S'haurien de planificar. S'haurien de posar dificultats a l'usuari perquè el vehicle entri a la ciutat. La xarxa de busos no acaba de funcionar. En algunes ciutats europees l'autobús és lliure i d'aquesta manera la gent en fa més ús. Podria ser una pista. Potser caldrien autobusos també més petits i més freqüents o treballar amb aplicacions mòbils (APP) per utilitzar el bus a la demanda. Hem d'aconseguir un transport públic eficient, i amable (amb marquesines per si plou).
- **La millora de la mobilitat passa per normes que dificultin el desplaçaments en vehicle privat.** Amb aquest urbanisme tant extensiu s'ha perdut la possibilitat de fer ciutat i això complica molt el tema del transport públic. La mobilitat ha de combinar diverses modalitats de transport: tren, bus, bici, perquè les necessitats són diverses (persones grans que van al metge, escolars, adults que van amb càrrega de la compra, etc..).
- **Cal trobar una solució al vial d'enllaç que unia l'AP7 fins la sortida dels túnels de Vallvidrera.** S'ha de buscar una solució ben fet a i definitiva.
- **Repensar la mobilitat.** Introduint cotxe elèctric, rebaixant la dependència del cotxe, potenciant les 9 estacions de tren i les seves interconnexions, reestructurant les línies

de bus amb criteris de connectivitat de la ciutat enlloc del "porta a porta" que domina ara, buscant sinèrgies amb les bicicletes i patinets elèctric.

- **Busos més petits que connectin els barris.**
- **Carrils bici urbans i interurbans.**
- **Expulsió dels vehicles al centre i tots els nuclis dels barris.**
- **Impulsar un sistema de lloguer de bicicleta (tipus "bicing")**
- **Pacificació total dels entorns escolars.** Mirar d'evitar els trànsit privat fins a la porta dels centres escolars i regular la càrrega i descàrrega.

4.3.9. Eficiència energètica i en l'ús de l'aigua.

- **Avaluar el potencial d'autoproducció d'energia solar que té Sant Cugat.** Cal passar de l'anècdota simbòlica a la política pública de foment de plaques solars i mirar de vincular-ho a la contractació d'energia verda a la ciutat.
- **Les noves construccions haurien de ser ecològiques i bioclimàtiques.** Ben aïllades per disminuir les despeses energètiques i de calefacció.
- **La situació d'emergència climàtica ha de tenir implicacions directes en els criteris de disseny del nou barri.** Es tracta de reduir la petjada ecològica, limitar les emissions de CO₂, edificis energèticament eficients, minimitzar el consum d'aigua, etc. Però també té implicacions en el disseny dels espais urbans, la tria de les espècies arbòries, etc i tenint present les funcions ecosistèmiques que poden tenir els parcs urbans No ens hem de limitar a posar plaques fotovoltaïques a les teulades o circuits de recollida d'aigües grises o xerjardineria. Tot això s'ha de fer però cal anar més enllà i fer una reflexió profunda i de base amb el disseny del projecte vigilant de que inclogui tots aquests aspectes.
- **Qualsevol creixement urbà que es plantegi ha de ser forçosament sostenible.** Les solucions les han de proposar tècnics i arquitectes ben preparats pensant en la salut i el benestar de les persones i l'entorn. Es podria ser inclús innovador i proposar estructures de fusta. Si volem seguir essent un municipi capdavanter, siguem-ho també amb el tipus d'urbanisme que desenvolupem. Que sigui bonic, sa i sostenible. La nova centralitat no s'ha de fer a partir d'un nou Mercadona o un Ametller.
- **Integrar criteris d'eficiència en la gestió de l'energia i l'aigua.** El disseny ex-novo ha de ser curós amb l'orientació dels edificis. La **mesures passives** són el primer pas per l'estalvi (materials, aïllaments, orientació dels edificis, porxades). Les places també haurien de ser drenants, pensant en la resiliència front al canvi climàtic.
- **Millorar l'eficiència del cycle de l'aigua.** Això interpel·la en l'espai públic a la gestió de l'aigua necessària pel manteniment del verd contemplatiu que hi ha a la ciutat i en l'àmbit privat a les piscines privades i comunitàries.
- **Les noves construccions haurien de ser bioclimàtiques.** Els nous teixits urbans haurien de ser capaços de tancar el cycle (amb elevats percentatges d'autoproducció energètica, de reciclatge de residus, gestió de les aigües grises, de producció, augmentar el sòl

- productiu, ser curosos amb els materials que s'utilitzen en les construccions, etc.) . El disseny dels edificis s'ha d'orientar a la reducció del consum.
- **L'eficiència energètica en els edificis és imperativa.** També convindria acompanyar-ho de mesures de foment de l'enllumenat públics i en els equipaments municipals a base d'energia solar fotovoltaica autoproduïda.
 - **Cal reaccionar ràpid amb tot allò relatiu a l'eficiència energètica a la ciutat.** És un tema que sovint genera resistències i oposició de les grans companyies petroleres. La ciutat ha de mirar de caminar cap a un decrement de les necessitats energètiques. També que l'energia consumida sigui cada vegada més renovable i menys extractiva. Això val diners. Per exemple substituir les lluminàries de vapor de sodi que queden a Mira-sol. Les administracions han de fer un **pla d'inversions per substituir l'enllumenat per leds direccional** (podria suposar un estalvi en consum del 15 o 20%).
 - També s'hauria **d'afavorir l'autoproducció.** **L'Ajuntament podria crear una distribuïdora elèctrica** i facilitar la connexió en xarxa per afavorir l'autoproducció i l'autoconsum. A Sant Cugat, que hi ha més cases aïllades pot ser més fàcil la instal·lació de plaques. Seria interessant que l'Ajuntament promogués auditories energètiques i que d'aquest assessorament se'n derivessin conclusions sobre el potencial de posar plaques a cada casa. Des del municipi es podrien recolzar amb incentius aquest tipus d'inversions.
 - **Sant Cugat ha de seguir essent un referent en la descarbonització, en la millora de l'eficiència energètica i en l'autoproducció.** En els nous desenvolupaments s'ha de tenir en compte. També s'haurà de preveure el canvi cap a la mobilitat elèctrica.
 - **Revisar el tractament que s'està fent de les aigües grises en les noves promocions.** S'estan fent instal·lacions que no funcionen. S'han de **buscar mecanismes des de l'Ajuntament per fer complir les normatives.** A la llarga hi haurà d'haver dues xarxes (la d'aigua potable i la d'aigües pluvials/grises), especialment si és obra nova.
 - **Caldrà actuar des d'allò públic en els temes d'eficiència energètica.** Potser ja no hi haurà d'haver una caldera per pis i dissenyar els nous desenvolupament preveient calderes comunitàries o districtes de calor.
 - **Aprofitar el potencial enorme de les renovables.** Hi ha una quantitat de teulades tremendes. Seria molt factible implantar més fotovoltaica i això es pogués capitalitzar, perquè fins ara els monopolis paguen l'excedent a 5 cts/kw produït. Ell animaria a **crear una empresa pública pels temes d'energia i aigua.** La municipalització de l'aigua és més fàcil.
 - **Els models d'"ecobarris" són una bona referència.** S'haurien d'aterrar a la nostra realitat. En qualsevol cas s'ha d'apostar per barris energèticament sostenibles, cotxe que va per fora de la unitat, amb transport públic consolidat, equipaments presents i impuls a la presència de comerç de proximitat

4.3.10. Barris saludables i inclusius i amb perspectiva de gènere

- **L'objectiu ha de ser tenir una ciutat saludable.** El planejament saludable ha de contenir tots els adjectius que volem projectar a la ciutat: més compacitat, més misticitat d'usos, un espai públic amigable i segur, **dissenyada des de la perspectiva de gènere (sense zones hostils, fosques i sense vida)**. No volem una ciutat dormitori.
- **Cuidar la qualitat de l'aire.** Promoure els espais caminables i allunyar el trànsit de cotxes de la ciutat. Repensar amb criteris modals el disseny dels carrils bici i promocionar-ne l'ús.

4.3.11. Espais verds i la relació amb Collserola

- **Cal acostar més Collserola a la població.** A Sant Cugat s'ha fet molt bona feina en relació als parcs de gaudi per la ciutadania, però el Parc de Collserola ha quedat una mica despenjat. S'ha d'ordenar millor la relació amb el Parc promovent circuits, retolant bé els indrets, etc..però **manquen espais de trobada dels santcugatencs a Collserola**. Per exemple, si tu vas a les Planes hi ha uns espais habilitats a Collserola perquè la gent es trobi. No existeix l'equivalent per la gent de Sant Cugat.
- **El tractament dels espais lliures hauria d'anar més enllà de pensar només en parcs o jardins.** L'enfocament hauria de ser el d'acostar la natura a la ciutat pensant més en el **concepte de "renaturalitzar"** (emular els sistemes naturals, respectant la permeabilitat del sòl, els escolaments naturals del terreny, la diversitat ecològica) que en condicionar / ajardinar espais verds (plantar determinada vegetació). Es tractaria de posar en valor elements com ara el torrent de Valldoreix on encara hi van a parar aigües brutes i recuperar-lo com a connector ecològic.
- **S'han de crear espais verds de proximitat.** No es tracta de crear només grans parcs. La canalla ha de poder jugar al carrer i a prop de casa. No té sentit haver d'agafar el cotxe per anar al parc. Seria una mica semblant al model londinenc.
- **Repensar com es fan els enjardinaments públics.** Si fem el model de jardí anglosaxó aquí al Mediterrani et surt lògicament car. Força arbres a Sant Cugat estan malament perquè no s'ha escollit bé l'espècie ni s'han plantat bé. Actualment s'han d'escollir espècies resistents a la sequera . **S'ha de tendir a generar espais verds sostenibles, adaptats al canvi climàtic i al clima mediterrani (xerojardineria).**
- **La relació de la ciutat amb el Parc de Collserola, és molt millorable.** Troba que hi ha poca implicació del municipi en la conservació activa del Parc i la millora de qualitat de l'espai de gaudi que pertany a Collserola. Es tractaria de conservar el Parc Natural i habilitar alguns espais a l'entrada pel gaudi dels veïns i veïnes de Sant Cugat que es podrien tractar com a parc urbà i així evitar que la gent s'endinsi al Parc. Regular la freqüentació de l'espai és important. Amb el Projecte Rius han arribat a comptar fins a 30 bicicletes a l'hora passant per la llera del riu els caps de setmana.

- **Desenvolupar la infraestructura verda.** El planejament que es faci a la ciutat ha de preveure enfortir la política de restauració d'espais verds amb l'objectiu d'interconnectar-los. Tenim moltes rieres i torrents a l'entorn de l'àmbit de la B-30 que es podrien integrar.
- **Impulsar un pla d'infraestructures verdes a la ciutat.** Amb els espais verds la sensació és que hi ha hagut un model d'espai verd periurbà, que en el seu moment era relativament bo però que segurament ha quedat obsolet des del punt de vista de la sostenibilitat i de la naturalització. Ara cal fer els salt i repensar aquests espais com a sistema i com a xarxa, mirant de que l'espai verd enllaci amb l'espai construït i amb la mobilitat. Anar més enllà del Pla de Re-Connecta al Verd. Tenir present els aspectes funcionals d'aquest verd com element connector de biodiversitat i proveïdor de benestar i salut per les persones. Va més enllà de canviar la vegetació de les rotondes. Es tenir en compte en la planificació urbanística els serveis ecosistèmics associats a aquests espais verds. En aquest sentit caldria per exemple aconseguir que el verd entrés més en el centre històric ja que ara, tot i estar pacificat, és massa "dur" (és un espai inhòspit quan fa calor). Ens podríem apropar a models tipus la ciutat de Pontevedra. Ara dins de la declaració d'emergència climàtica hi ha el compromís de redactar el Pla d'Infraestructures Verdes de la ciutat que haurà de preveure com fer que la natura entri a la ciutat, com relligar els espais periurbans i com connectar-ho amb Collserola i Serra de Galliners.
- **Reconnectar amb la natura.** Naturalitzar la ciutat i acompanyar-ho d'accions de conscienciació a la població per explicar que el "verd", no sempre es verd en clima mediterrani. Hem de tendir a fer menys jardins i a introduir més la natura dins de la ciutat. Hem de recuperar la vegetació natural de Collserola i els cicles de la natura. Hem de reviuir el pas de les estacions amb aquest contacte diari amb la natura.
- **Implantar un model de vegetació adaptat.** S'ha d'intentar fer un urbanisme amb molt d'arbrat i zones d'ombra per poder passejar i caminar durant l'estiu. També buscar espècies de baix consum d'aigua, de creixement limitat i de baix manteniment.
- **Cal un projecte que estructurï els dos pols de Can Montmany i Torre Negra.** Són dues entrades fonamentals i precioses a Collserola. Són uns espais que donen molt de joc. Per exemple a Can Coll a Collserola s'hi ha fet diverses coses per dinamitzar-ho.
- **Incorporar el verd d'una manera més estructural als edificis.** Actualment hi ha experiències interessants per exemple a Milà on el verd envolta completament els edificis.

4.3.12. Millora de serveis a la ciutat

- **Millorar el sistema de neteja dels carrers de la de la ciutat per evitar més pol·lució de pols.** Si volem una ciutat respirable s'haurien de substituir els bufadors d'aire a gasoil per bufadors elèctrics i cercar fórmules alternatives que disminueixin les partícules en

suspensió que es mobilitzen . És una contradicció crear una zona de baixes emissions i després despreocupar-se de com s'està fent la neteja de la ciutat.

- **Calen espais alternatius d'ús públic compartibles.** En temps de COVID aquests espais han fet falta, per exemple per fer classes de música. Aquest tipus d'equipament potencia que es faci més comunitat.
- **Generar àgors.** La planificació urbana ha d'afavorir la creació d'espais amables de trobada que facilitin convivència intergeneracional.
- **Pensar en alternatives a l'oci pels joves.** Calen espais i activitats pels joves al marge dels locals d'oci per evitar l'increment del botellot i el soroll.
- **Augmentar els punts de recàrrega de vehicles elèctrics.** Mirar d'establir un xarxa al municipi per afavorir la descarbonització.
- **L'atenció sanitària s'hauria de reforçar.** Segurament amb 90.000 habitants a la ciutat li falta algun CAP més i recuperar la idea d'ubicar-hi un Hospital públic que donés servei també a municipis col·lindants.
- **Mantenir l'alt nivell que té el sistema públic d'ensenyament.** Si la ciutat creix, s'ha de fer un esforç en garantir la qualitat de l'oferta educativa que hi ha hagut fins ara.

4.3.13. Millora de funcionament de l'administració local.

- **L'administració Pública local hauria de ser capdavantera en acompanyar els canvis que s'estan donant a la societat santcugatena: hauria de ser una abanderada de la transformació digital i de noves maneres d'entendre el servei d'atenció a la ciutadania.** Sant Cugat és un HUB d'empreses innovadores i digitals i això comporta necessitats de formació i a al demanda d'un determinats perfils professionals. Això està passat molt ràpid i més ara amb el COVID. En aquest context sorprèn que l'administració local sembla anar marxa enrere mentre la societat va a velocitat de creuer. Per exemple no pot ser que en aquest municipi es trigui de mitja 24 mesos per aconseguir autoritzacions quan es tramita una llicència d'obres. És absurd sortir als diaris perquè som el centre mundial del 3D i alhora esperar dos anys a a que l'Ajuntament et responguin a una sol·licitud de llicència.
- **L'administració pública ha de millorar el servei que està donant als veïns.** Són massa les dificultats de tramitació administrativa. Està desvirtuada per la judicialització de molts temes. A Sant Cugat no s'entén que una llicència triga 24 mesos de mitja. Això representa un cost econòmic molt important pel promotor però també un cost d'oportunitat .En promotor privat no pot perdre el benefici fiscal de primer habitatge per no tenir la llicència. Cita el cas d'Estònia on resulta que són molt més àgils en les tramitacions administratives.

4.3.14. Transformació de la ciutadania – vincle amb la ciutat

- **Aconseguir que les escoles s'hi impliquin i creguin més en aquest projecte de sostenibilitat global de la ciutat i de ciutat habitable.** Cal donar a les escoles més recursos, més camins escolars i lligar el treball de les escoles i del món educatiu a una dinàmica de millora de la sostenibilitat de la ciutat.
- **Dificultat de generar un sentiment de pertinença a la ciutat.** Sant Cugat s'ha desenvolupat urbanísticament amb molt poc temps i això ha repercutit en una relació de la ciutadania de la ciutadania amb la ciutat relativament feble. Hi ha poc vincles dels residents amb la ciutat i això afecta a la vida associativa i a la cohesió ciutadana, a l'organització dels serveis i a la solidaritat interna. Això és difícil de resoldre. El creixement s'ha produït generant a grans àrees d'expansió deslligades del nucli tradicional de la ciutat i això s'ha fet en un temps molt breu i no ha permès madurar vincles.
- **Sant Cugat s'hauria de dotar d'un mecanisme d'anàlisi de la seva pròpia realitat local.** Ajudaria molt a conèixer la dimensió de les problemàtiques, disposar de dades per a escala municipal per facilitar la presa de decisions i corregir les coses que no funcionen a la ciutat.
- **No perdre la identitat de Sant Cugat.** Tot i saber que el lliure mercat determina moltes coses, s'ha d'intentar preservar la identitat. No es poden perdre més cases de pagès ni teixit urbà representatiu de la ciutat. El que no es pot es convertir a Sant Cugat en una urbanització només salvada pel Monestir, ni tampoc començar a construir-hi pisos alts.
- **Desenvolupar un model urbanístic que afavoreixi l'arrelament.** És un dels elements claus per Sant Cugat per generar vincles, mantenir els referents emocionals de la població, no perdre la seva pluri-identitat i enfortir el sentiment de pertinença. Aquí també s'inclouria la preservació del patrimoni arquitectònic no catalogat que singularitza els diferents barris.

4.3.15. Producció i consum d'aliments de proximitat.

- **Rellevància de promoure la producció d'aliments de proximitat.** D'espai n'hi ha poc. Hi ha hagut un cert impuls a Can Montmany a Valldoreix i la promoció d'horts urbans, però es pot fer força més lligant-ho a la producció local de km0.
- **Reforçar la producció agrícola vallesana per consum de proximitat.** És una aspiració sobre la que s'ha de seguir treballant. A Sant Cugat aquest sòl agrícola s'hauria d'intentar mantenir.
- **Promoure el consum de proximitat.** Treballar fins on es pugui la idea de l'autoabastiment alimentari i el consum de productes de proximitat.

4.3.16. Reptes de cara al desenvolupament del futur ecobarri

- **Cercar algun “element bandera” que identifiqui el nou “Eco-Barri i doni més força al projecte.** Qualsevol intervenció que es faci, ineludiblement s’ha d’enfocar com a eco-barri (tenint en compte criteris de sostenibilitat ambiental, us d’energies alternatives, cicle integral de l’aigua etc..). Cita com exemple l’experiència francesa de Batignoles – Clichy. Enviarà la referència d’un vídeo. Considera important escollir algun element emblema pel nou eco-barri. El de Batignoles per exemple posa l’èmfasi en l’ús d’aigua calenta de l’aqüífer, altres posen l’èmfasi en que són espais lliures de cotxes o no es consumeixen combustibles fòssils. Es podria utilitzar com un element de dinamització del procés participatiu.
- **Les lògiques metropolitanes de l’equip redactor, tot i estar ben segur fonamentades són diferents a les de Sant Cugat.** Això caldrà tenir-ho en compte a l’hora dels debats.
- **La relació dels nous barris Sant Cugat amb l’autopista AP7 que envolta el municipi.** S’estan fent nous barris que cada cop es fan més a prop de l’AP7 enlloc d’aprofitar per fer-hi una grans plantacions d’arbres que a la vegada farien de barrera sònica. Recorda que per l’AP7 passen més de 50.000 vehicles diaris. Considera contradictori que d’una banda es promogui la Zona de Baixes Emissions i de l’altre es deixi construir tant a prop de l’autopista (cas per exemple d’alguns barris de Volpelleres).
- **En paral·lel al què es vol promoure a l’entorn de l’HGC (Can Mates i Can Fontanals) cal refer els enllaços entre les diverses peces urbanes que conformen el Sant Cugat actual.** Els barris creats ex-novo al voltant de Sant Cugat poble venen de l’ocupació de les antigues vinyes. Aquesta transformació de les vinyes van ser més operacions immobiliàries que urbanes. Bàsicament són operacions de compra de sòl per a la venda de pisos.” *D’un poble a l’ oferta, a partir dels anys ’70, es va passar a una ciutat adolescent a la demanda*”. El problema és que els enllaços (pel Torrent de la Bomba, o pel Torrent de Cellar, per exemple) d’aquestes noves peces de sòl que van començar a créixer a la demanda són molt conflictius a nivell de mobilitat (autobusos, cotxes i vianants). Aquí hi ha **molta feina a refer aquestes connexions entre barris**. Amb les clavegueres passa el mateix. El que passa és que no es veu. Tots els eixamples aboquen a les xarxes de sempre del poble.
- **La intervenció a l’entorn de l’HG no és pot plantejar com una peça aïllada perquè ens tornarem a trobar amb el mateix problema.** S’ha d’enllaçar aquest espai amb la resta del perímetre. Si desenvolupar aquest sector suposa no actuar en altres llocs, fora d’aquesta peça, on ja hem detectat conflictes o on hi ha potencial de millora, no val la pena. No podem parlar de noves centralitats quan en tenim unes quantes a Sant Cugat que hem de reimpulsar (per exemple la de Volpelleres que no ha aconseguit fer el transfer amb RENFE a Coll Favà. Si es fes la potencia d’aquest lloc és tremenda).
- **Evitar el passiu municipal en el desenvolupament de la pastilla on es vol actuar.** La zona on es vol intervenir és molt complicada a nivell topogràfic i de servituds. És un repte tècnic de primera magnitud. Si s’intervé ha de ser amb el criteri de que es deixin preparades totes les infraestructures que li calen. Convé que no en quedi cap per fer,

perquè seria passiu municipal. Això va passar a Volpelleres i a la Guinardera. En una intervenció com aquesta, les infraestructures, ponts, canalitzacions, clavegueram, passos per sobre i per sota del ferrocarril, i en general tot el sistema de connexions s'ha de garantir que sortim amb tot pagat.

- **Garantir la sostenibilitat econòmica futura del barri.** Pensant en el futur del pressupost municipal s'ha de tenir molt en compte. El que es faci, els impostos que generi (a través del IBIS o d'altres) en una primera fase han de permetre sostenir el propi barri i generar un excedent pels serveis generals de la ciutat. En el passat a Sant Cugat s'han dissenyat barris que no són sostenibles. De fet hi ha una part molt important de la ciutat que per raons històriques és deficitària (barris històrics com Valldoreix, La Floresta, Les Planes, Mira-sol) no són contribuents nets al pressupost municipal).
- **L'activitat econòmica és un aliat per la sostenibilitat futura del barri.** Les empreses paguen IBI, IAE i no consumeixen pràcticament serveis ni equipaments (biblioteques, centres cívics)..
- **Un nou barri ha de tenir una àrea pròpia de centralitat.** Ha de generar un espai divers i sectorialitzat on moltes de les necessitats dels nous veïns es puguin satisfer en el propi barri (centre cívic, mercat, biblioteca, comerços). La centralitat comercial és clau. Un bon exemple seria el cas de Mira-Sol centre.
- **La nova centralitat ha de tenir:** el seu mercat i un espai públic on fer el seu mercat setmanal de pagesos i de productes de proximitat, un lloc d'esbarjo per la canalla, zona verda molt present, lloc per organitzar activitats populars, disposar de serveis (sanitaris, farmàcia, escoles), una zona de petit comerç que no es suplanti per una gran superfície, el bars o restaurants com espais convivencials, centres socials, on sigui accessible un habitatge digne, on s'ordini la mobilitat restringint el cotxe.
- **Intervenir amb criteris de "bellesa".** La centralitat de Mira-sol per exemple ha estat molt ben aconseguida però en general l'entorn és lleig. La nova centralitat, ja que partim de zero, ha de ser bonica i evitar que depengui de les grans superfícies.
- **No perdre la identitat que ha aconseguit.** És un exemple d'un equilibri entre moltes coses. Entre una de les ciutats que ha crescut més en nombre d'habitants però que ha sabut combinar amb una certa indústria, empreses importants i comerç . S'ha combinat moltes coses i amb harmonia. S'ha de vigilar perquè és molt ràpid equivocar-se
- **La planificació que vingui s'ha d'acompanyar de serveis als barris.** Sinó tothom ha d'anar al centre de Sant Cugat (ja sigui per comprar o per portar la canalla a fer activitats extraescolars) i es genera un problema de mobilitat perquè aquests desplaçaments es fan majorment amb cotxe. Ara mateix és el més ràpid. Costarà canviar els hàbits.
- **Sortir de l'idea que és el negoci immobiliari el que ha de pagar el desenvolupament de la nova unitat.** Venim d'una tradició on l'immobiliari "paga la festa". S'hauria de trencar aquesta dinàmica i pensar que a la nova unitats es promoguéssos sobretot a usos

activitat: investigació, terciari, d'empreses de cinquena generació. Evitaria tornar a reproduir el model de fer casetes i pisos. Ja en tenim prous, potser ja ha tocat sostre. El que més li convé a Sant Cugat es crear un centre direccional i sobre l'AP7 no n'hi ha un altre possible.

4 d'octubre de 2021