

PLA D'ACTUACIÓ EN MATÈRIA D'URBANISME COMERCIAL A SANTA COLOMA DE GRAMENET



Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

Santa Coloma de Gramenet, setembre de 2008

Índex

1	INTRODUCCIÓ: CONTEXTUALITZACIÓ DEL PROJECTE.....	4
1.1	PROJECTES DE DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC I EL COMERÇ.....	4
1.2	PROMOCIÓ I DINAMITZACIÓ COMERCIAL	8
2	ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DEL COMERÇ A SANTA COLOMA.....	9
2.1	ANTECEDENTS: SITUACIÓ DE L'OFERTA COMERCIAL.....	9
3	DELIMITACÓ DE L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....	13
3.1	VISIÓ GENERAL DE L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....	16
3.1.1	<i>BARRI CENTRE</i>	16
3.1.2	<i>BARRI EL FONDO</i>	18
4	CONNEXIONS URBANÍSTIQUES ENTRE I DINS LES ZONES COMERCIALS: EL GRAN REPTE.....	21
4.1	UBICACIÓ SOBRE PLÀNOL DELS PRINCIPALS PUNTS FREDS.....	22
4.1.1	<i>Punts freds al centre del municipi</i>	22
4.1.2	<i>Punts freds al Fondo</i>	25
5	LOCALITZACIÓ DELS CARRERS PER A VIANANTS	27
6	LOCALITZACIÓ DE L'APARCAMENT	31
7	PAS DEL TRANSPORT PÚBLIC A SANTA COLOMA.....	34
8	L'OPINIÓ DELS COMERCIANTS.....	38
8.1	ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS EL CENTRE.....	39
8.2	ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS EL FONDO.....	43
8.3	AGRUPACIÓ DEL COMERÇ I LA INDÚSTRIA DE SANTA COLOMA (ACI)	45
9	DAFO	47
10	APROXIMACIÓ AL MODEL D'URBANISME COMERCIAL.....	59
10.1	FACTORS DETERMINANTS O CRÍTICS DEL MODEL: DICTAMEN.....	59
11	MODEL URBANISME COMERCIAL: OBJECTIUS ESTRATÈGICS.....	62
12	MODEL URBANISME COMERCIAL: ÀMBIT D'ACTUACIÓ	64
13	MODEL URBANISME COMERCIAL: LÍNIES D'ACTUACIÓ	70

1 INTRODUCCIÓ: CONTEXTUALITZACIÓ DEL PROJECTE

L'estudi per a la definició d'estratègies en matèria d'urbanisme comercial a Santa Coloma parteix d'una realitat comercial i urbanística concreta que emmarca i delimita l'abast del mateix.

El principal objectiu del projecte és definir el model més adient d'urbanisme comercial per a cada zona, tot diferenciant-ne usos i instruments urbanístics. És per aquest motiu que abans de fer un diagnòstic específic, des del prisma de l'urbanisme comercial, de cada zona, és necessari determinar quin és el context de treball i conèixer els projectes en curs o en fase de tramitació que han de condicionar el desenvolupament urbanístic i comercial del municipi.

1.1 PROJECTES DE DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC I EL COMERÇ

L'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet està impulsant diverses iniciatives i projectes urbanístics d'influència sobre el comerç urbà. En aquest context, l'estudi per a la definició d'estratègies en matèria d'urbanisme comercial esdevé un instrument necessari per donar una perspectiva integral i integradora de les diferents actuacions que ja hi ha en marxa al municipi o que ho faran en un futur proper. En efecte, aquestes actuacions ja sigui de manera directa o indirecta tindran una repercussió sobre el comerç urbà de Santa Coloma i cal, òbviament, definir una estratègia per donar coherència al conjunt i potenciar-ne els efectes positius.

El POEC de Santa Coloma, elaborat l'any 2000, va constatar que l'evasió de despesa en el sector comerç era d'un 27%, per tant, una xifra prou important com per definir estratègies per recuperar part d'aquesta evasió. Segons dades de l'observatori del Comerç de Santa Coloma entre els anys 2004-2005 l'evasió de despesa s'ha reduït en 3 o 4 punts percentuals i se situa al voltant del 24-25%.

El principal sector comercial afectat per la fuga de despesa és el de l'equipament de la persona i el de l'oci i cultura, és a dir, els sectors no quotidians que defineixen en bona mesura el grau d'atractivitat d'una zona comercial. És indubtable l'efecte reclam que les grans i mitjanes superfícies comercials pròximes a Santa Coloma generen sobre la ciutadania de municipi: Montigalà, La Maquinista, Can Dragó-Heron City, Diagonal Mar i Barcelona Glòries, les quals sumen un total de 295.000 m² de superfície comercial i, per tant, configuren un entorn extremadament competitiu per al comerç urbà del municipi. En aquest sentit, es considera que una de les debilitats de l'estructura comercial és la manca d'establiments amb producte de marca o de franquícies de moda.

Per aquests motius, l'Ajuntament de Santa Coloma ha considerat necessari consolidar una centralitat comercial al municipi amb un impuls decidit en vistes a promoure una major oferta comercial. El POEC va determinar, en el càlcul del balanç comercial, que Santa Coloma tenia una possibilitat de creixement en termes de concentracions comercials de 25.000 m². Des de la seva aprovació, ja s'han utilitzat 6.500 m² per a la implantació de mitjanes superfícies comercials del sector quotidià alimentari (superserveis i autoserveis). És així, doncs, que avui dia Santa Coloma disposa de 18.500 m² per promoure la construcció i implantació de concentracions comercials o terciàries en dos sectors urbans situats al districte centre: el projecte **Portal de la Vila** (14.500 m²) i el projecte de la **CIBA** (4.000 m²).

Aquests dos projectes són les principals actuacions previstes per promoure nova activitat comercial al municipi amb l'objectiu de consolidar una centralitat comercial a Santa Coloma. Recordem que una de les principals conclusions que s'extreia del POEC era l'absència d'una centralitat comercial al municipi, diagnòstic que, avui dia, segueix vigent, tal i com es constata en la memòria que l'Ajuntament ha presentat per impulsar un **projecte d'intervenció integral en els barris d'àrees urbanes d'atenció especial per revitalitzar els barris centrals del municipi**, projecte que veurem en detall més endavant.

El projecte del Portal de la Vila, en fase de construcció, és, doncs, una aposta decidida per definir una centralitat comercial amb nova oferta comercial. Un dels aspectes que caldrà analitzar en

detall és la seva integració en l'entorn urbà, en un sentit ampli, i en els circuits o itineraris de comerç urbà del centre, en un sentit més específic.



Concretament, el nou equipament comercial s'ubicarà al centre de dues zones comercials diferenciades del districte: la **zona comercial del Mercat de Sagarra** i voltants (carrers: Sant Josep, Sant Ramon, Sagarra i Avinguda de la Generalitat) i, en segon lloc, la zona comercial del **nucli antic** formada, principalment, pels carrers Josep Anselm Clavé, Major, Sant Jeroni i Sant Carles. Aquestes dues zones es troben separades, tal i com analitzarem més endavant per la Rambla de Sant Sebastià que actua com una "barrera" entre les dues zones i no permet un flux de vianants fluid. No obstant, no oblidem la importància que té la Rambla des d'una òptica comercial.

Per tant, el seu encaix i paper en aquest entorn és un aspecte clau a tenir en compte a l'hora de definir estratègies d'urbanisme comercial al barri Centre de Santa Coloma.

D'altra banda, el **projecte de la CIBA** és una actuació de característiques molt diferents a les del Portal de la Vila. En primer lloc, la parcel·la no està ubicada exactament al centre del municipi sinó a la vora del Parc Fluvial del Besòs, al Passeig de Llorenç Serra. En aquest sentit, l'actuació configura un nou pol d'atracció comercial i de serveis en un àmbit pròxim al centre.

El projecte de desenvolupament urbanístic i arquitectònic de la CIBA, així com, de l'explotació d'instal·lacions, edificis i equipaments està en fase de concurs mitjançant procediment d'adjudicació obert. Els usos definits per a la futura explotació tenen una vessant doble:

- **Social**, amb la construcció, en primer lloc, d'habitatge dotacional amb serveis per a gent gran i residencial protegit per a gent jove (en total hi ha previst fer 200 habitatges), en segon lloc, implantar un servei de llar d'infants públic i, en últim lloc, instal·lar oficines municipals: una oficina d'atenció per al districte IV i una altra per atenció a la dependència.
- **Econòmic**, amb la construcció de 4.000 m² útils de superfície de venda neta per a usos comercials i de 4.500 m² de superfície de venda útil per altres usos compatibles, definits per a empreses de serveis (oficines, hostaleria, banca, oci, sanitaris, etc.). El concurs deixa oberta la definició final dels usos concrets i s'atorgarà en funció de la proposta que millor s'adapti als objectius generals de l'actuació. En tot cas, és important tenir en compte que no es tracta d'activitat comercial sinó terciària. A més, hi haurà places d'aparcament, encara sense determinar la quantitat.

Igualment relacionats amb l'activitat comercial, a Santa Coloma hi ha dos projectes que han de contribuir a consolidar el comerç urbà del municipi, en aquest cas, a través de la **millora i modernització de dues locomotores comercials de proximitat: el Mercat del Fondo i el Mercat de Sagarra**, i l'entorn.

- a. En el cas del **Mercat del Fondo** es tracta d'una actuació molt avançada, amb projecte arquitectònic i funcional aprovat i pressupostat. La intervenció al nucli comercial del barri més densament poblat del municipi, implica una transformació completa de l'equipament per reconvertir el mercat en un espai multifuncional, on hi cabrà el mercat pròpiament dit, un operador comercial d'alimentació (superservei), una biblioteca, una llar d'infants i un espai per a establiments comercials no relacionats amb les parades. L'execució d'obres,

previstes per a un termini de 3-4 anys, obren la possibilitat per definir actuacions concretes en matèria d'entorn urbà i d'urbanisme comercial que millorin l'actuació global.

El projecte de remodelació del Mercat del Fondo s'emmarca en un àmbit d'actuació més ampli, el del **Projecte d'intervenció integral dels 7 barris de la Serra d'en Mena**, entre els quals hi ha el barri del Fondo. Aprovat durant la 1a convocatòria de la coneguda com Llei de Barris (2004), aquest projecte gaudirà de continuïtat perquè, el passat mes de juny de 2007, el Ministeri d'Economia i Hisenda va resoldre favorablement la sol·licitud d'un nou ajut als 7 barris de la Serra d'en Mena, en el marc d'una nova convocatòria europea d'ajuts a la regeneració urbana, la iniciativa urbana 2007-2013. El nou projecte disposa d'un pressupost total de 61 milions d'euros.

Al marge de la remodelació del mercat del Fondo destaquem, pel seu impacte sobre l'entorn comercial de la zona, les intervencions urbanes següents:

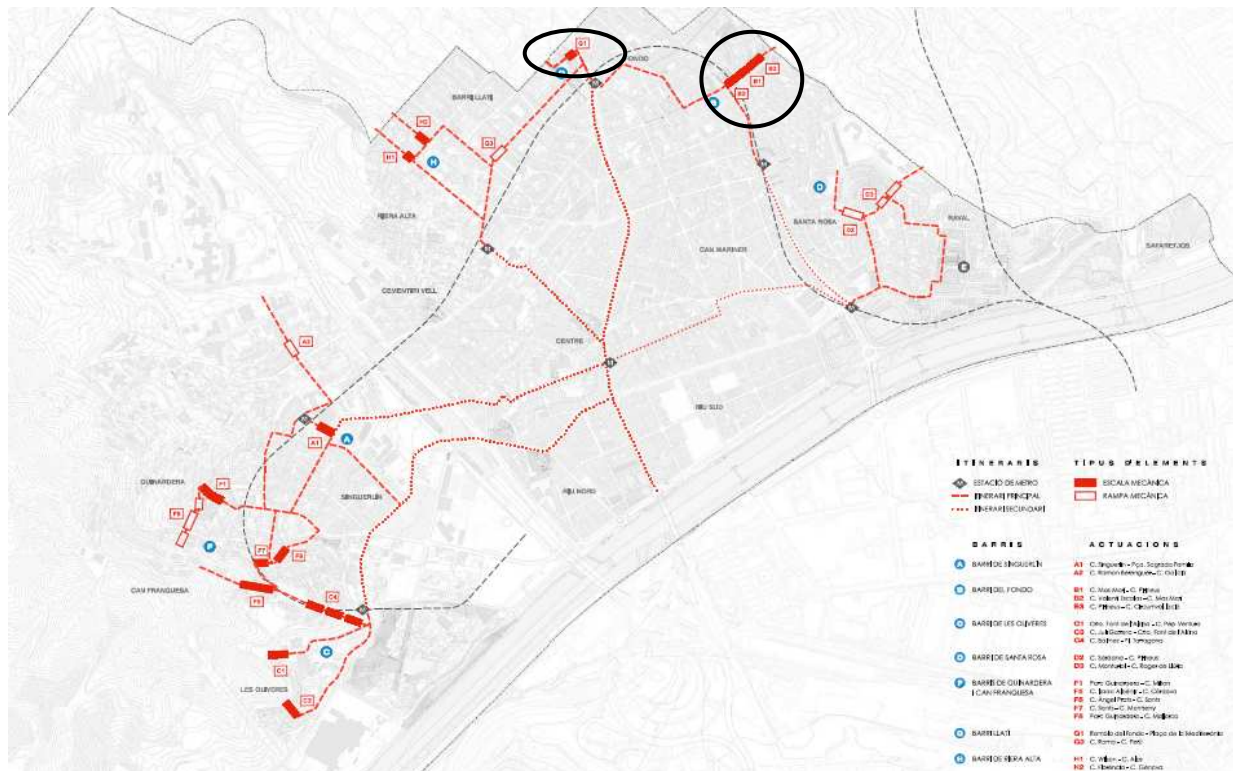
1. **Consolidació de l'eix del Carrer Bruc** que connectarà el Passeig de Circumval·lació i el Mercat del Fondo. Aquest eix donarà continuïtat a l'eix verdaguer-plaça del Rellotge.
2. **Millores d'urbanització i en el sistema d'il·luminació al carrer Mossèn Cinto Verdaguer**. En aquest carrer i la plaça del Rellotge s'ha dissenyat una zona convivencial que ha consolidat un entorn urbà favorable al trànsit de vianants.. A més, hi ha hagut una substitució de l'antic sistema d'il·luminació per un de nou adaptat als criteris d'eficiència lumínica i de no contaminació.

La consolidació de l'eix del carrer del Bruc forma part, igualment, de les actuacions emmarcades en la darrera modificació del **Pla de Millora de Mobilitat i Accessibilitat de Vianants**, de març de 2008. En aquest sentit, es preveu la col·locació de 7 escales mecàniques que milloraran les interconnexions internes al barri, tal i com es pot veure al plànol següent:

D'altra banda hi ha dues actuacions més en el marc del Pla de Mobilitat que afecten el barri del Fondo:

- Col·locació d'una **escala mecànica a la Rambla del Fondo** per millorar la connectivitat entre la **Plaça de la Mediterrània** i la Rambla. Actuació en marxa.
- Col·locació de dues rampes mecàniques per connectar el barri Llatí i l'estació del metro del Fondo.

Plànol 1: Actuació sobre l'eix el Bruc en el marc del Pla de Millora de Mobilitat i Accessibilitat de Vianants.



Font: Modificació del Pla de Millora de Mobilitat i Accessibilitat de Vianants, Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet, març de 2008.

- b. Retornant al barri Centre, cal apuntar que l'Ajuntament de Santa Coloma ha presentat un **projecte d'intervenció integral en els barris d'àrees urbanes d'atenció especial per revitalitzar els barris centrals del municipi** que ha estat aprovat per un total de 15.030.000 euros de pressupost (cofinançat al 50% entre Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Santa Coloma). Aquest projecte planteja, com passa en el cas del Fondo, actuacions que han de contribuir a millorar l'entorn urbà i resoldre els problemes de mobilitat i accessibilitat que s'han diagnosticat en aquest sector.

Del diagnòstic presentat a la convocatòria se'n desprenen les següents conclusions que incorporem a efectes d'anàlisi al present treball:

1. **Absència d'una centralitat urbana i comercial definida en l'espai que permeti una identificació clara per part dels ciutadans.** Quan parlem de centralitat urbana i comercial fem referència a aquells espais situats al nucli del municipi que reuneixen una sèrie de requisits com ara són: un espai homogeni amb unes condicions d'accessibilitat i mobilitat interna que facilitin el passeig a peu; una concentració comercial i de lleure suficient i amb un grau d'especialització i de modernització alt que permeti generar atracció de ciutadans d'altres punts del municipi que han beneficiat sobretot l'entorn de la zona comercial que hi ha ubicada entre la Rambla Sant Sebastià i el Carrer Sant Jeroni
2. El conjunt del centre està format per uns carrers de dimensions molt reduïdes i amb voreres estretes que limiten el pas de vianants. Amb tot, sí que hi ha hagut actuacions per fer carrers amb prioritat invertida i que, per tant, milloren la mobilitat dels vianants.
3. Hi ha un **dèficit de places d'aparcament** que genera un ús inadequat dels carrers vianantitzats per part dels vehicles estacionats indegudament.
4. La **circulació a peu** pel barri centre es produeix, principalment per:

- En sentit longitudinal:
 - a. Carrer Ferran i Sant Carles.
 - b. Avinguda de la Generalitat.
 - c. Avinguda Francesc Macià i Santa Coloma.
- En sentit transversal:
 - a. Rambla de Sant Sebastià, Plaça Trias i Passeig de Llorenç Serra.
 - b. Carrer Jacint Verdaguer.

En la part propositiva del projecte d'intervenció integral destaquem la proposta de **remodelació del Mercat Municipal Sagarra i dels voltants**. Concretament, hi ha 3 actuacions dirigides a **millorar la urbanització dels carrers Sant Josep, Sant Ramon i Balldovina**. Aquestes actuacions en el seu conjunt contribuiran a generar un entorn favorable per a les activitats comercials i de serveis d'una zona amb elevada concentració d'establiments.

Al Centre també hi ha projectades actuacions per millorar l'accessibilitat des dels barris Riu Nord i Llatí als Carrers Cultura i Alps. L'Ajuntament també ha vianantitzat el Carrers Mare de Déu dels Àngels i President Lluís Companys. Actuació que, ara, es vol acompanyar amb una vianantització similar al Carrer Sant Joaquim. La vianantització de carrers també vol ser intensiva al nucli antic, al voltant del Carrer Major i Josep Anselm Clavé, i al voltant del Mercat de Sagarra (veure plànol 7).

A més, com a projecte de desenvolupament urbanístic, l'Ajuntament de Santa Coloma ja ha posat en marxa el **projecte de construcció del complex terciari i residencial de la Pallaresa**. En aquesta actuació s'hi farà habitatge de renda lliure i de protecció oficial i, en l'àmbit del sector terciari hi ha previst un hotel i una zona d'oci (conjunt de sales multicinema i establiments de restauració).

1.2 PROMOCIÓ I DINAMITZACIÓ COMERCIAL

En últim lloc, per definir el marc de l'estudi, plantegem les actuacions que des de l'Ajuntament de Santa Coloma i de l'àmbit de les associacions de comerciants s'estan realitzant amb l'objectiu de dinamitzar el comerç urbà.

Avui dia, Santa Coloma disposa de 3 plans de dinamització comercial que es corresponen a les 3 zones comercials del municipi: Centre, Fondo i Singuerlín. Aquests projectes de dinamització comercial tenen el suport i implicació de l'Agrupació del Comerç i Industrials de Santa Coloma (ACI) i de l'Àrea de Promoció Econòmica i de Comerç de l'Ajuntament.

Per tant, el present estudi recollirà la visió que tenen els comerciants de l'entorn urbà de cadascuna de les zones comercials, per identificar les principals problemàtiques i recollir quines són les seves propostes en aquest sentit.

2 ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DEL COMERÇ A SANTA COLOMA

2.1 ANTECEDENTS: SITUACIÓ DE L'OFERTA COMERCIAL

Segons dades de l'observatori del comerç de Santa Coloma de Gramenet l'oferta comercial l'any 2005 és de 1.776 establiments. L'estructura de l'oferta comercial es concentra en l'àmbit del quotidià alimentari que representa un 38% de l'oferta. Amb tot, aquest sector ha vist reduït el seu pes en relació a l'any 2000; el POEC de Santa Coloma establí que el pes de quotidià alimentari estava al voltant del 40%. Aquesta disminució del quotidià alimentari s'ha vist compensat per una major presència dels sectors no quotidians: equipament de la llar i de la persona.

El **districte Centre** és el que té una major concentració comercial amb un **31%** del total de l'oferta existent al municipi. El districte del **Fondo**, amb un **18,5%** de l'oferta comercial de Santa Coloma, és el 3er districte amb més oferta per sota del districte Riu. Amb tot, hem de tenir en compte que el comerç de Santa Coloma s'estructura fonamentalment al voltant dels **mercats de Sagarra** (districte Centre) i del **Fondo** (Districte Fondo). Aquests dos equipaments comercials actuen com a **veritables locomotores comercials del municipi**. Ja en el POEC de 2000 es pot observar com **les principals concentracions comercials, en termes d'eixos comercials, es localitzen a l'entorn d'aquestes instal·lacions municipals** (Veure plànol 2).

Taula 1: Índex de dotació comercial. Habitants per nombre d'establiments i nombre de comerços per 1.000 habitants.

	Habitants per establiment	Nombre de comerços per 1000 hab.
Districte Centre	39,92	24,48
Districte Fondo	46,83	19,53
Santa Coloma	65,95	14,69
Província de Barcelona	43,94	20,8
Catalunya	48,05	22,7

Font: Observatori del comerç de Santa Coloma, 2005. Província de Barcelona i Catalunya elaboració pròpia a partir de dades de població de l'Idescat i de l'Anuari Econòmic de la Caixa 2007. Les dades de aportades per a la província de Barcelona i Catalunya pertanyen a 2006 i les de Santa Coloma a 2005.

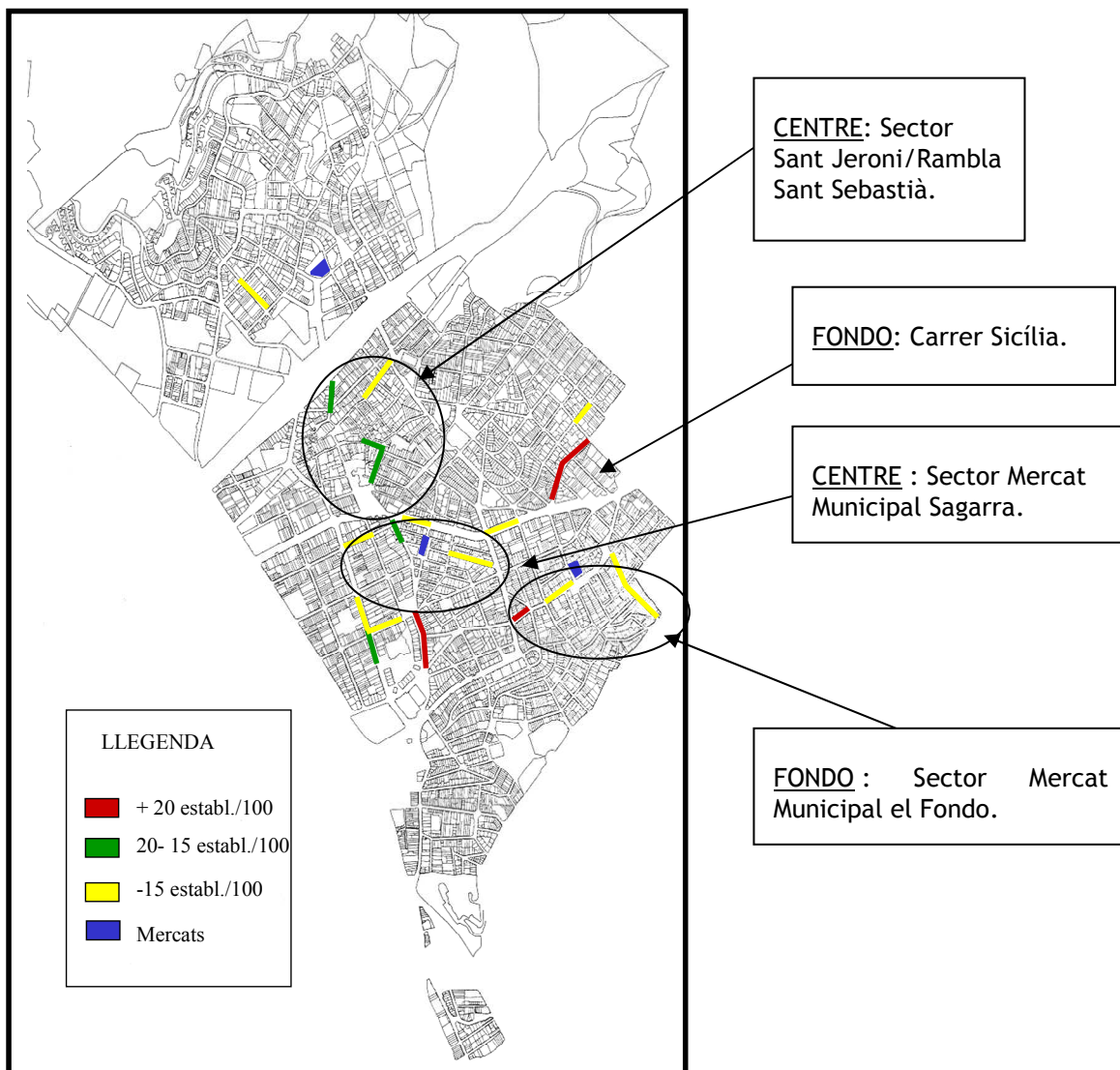
Aquesta taula mostra com la dotació comercial als districtes Centre i Fondo és molt elevada. En el cas del Centre la dotació és superior als valors de Catalunya i de la província de Barcelona. Aquestes

dades constaten que són dues zones amb una concentració comercial consolidada i amb unes potencialitats elevades.

És així, que el Centre com a districte té dos zones amb concentració comercial diferenciades. La primera i més important és la que es localitza al voltant del Mercat de Sagarra (Carrers Sant Josep, Sant Ramon, Sant Ignasi, Balldovina, Sagarra, Sant Silvestre i Avinguda de la Generalitat) i, en segon lloc, trobem la zona entre la Rambla de Sant Sebastià i el Carrer Sant Jeroni, tot passant pel Carrer Sant Carles, el Carrer Sant Josep Ansem Clavé, la plaça de la Vila i el Carrer Major.

Aquesta situació també es produeix al Fondo, on hi ha una concentració molt alta de comerços al voltant del Mercat del Fondo (sobretot al Carrer Mossèn Cinto Verdaguer i a la Plaça del Rellotge) i, d'altra banda, al Carrer Sicília, carrer amb una elevada presència d'activitats comercials.

Plànol 2: Localització de les principals zones comercials a Santa Coloma.



Font: POEC de Santa Coloma de Gramenet.

D'altra banda, és important tenir en compte que en el POEC de Santa Coloma ja es posa de manifest la manca de consolidació d'una zona comercial com a tal en tot el municipi. Concretament es comenta que la concentració comercial es configura en forma lineal a través de la localització successiva de comerços seguint eixos de carrer i no pas en forma de polaritat, a excepció de l'entorn més immediat dels mercats de Sagarra i del Fondo. Igualment, se subratlla com una debilitat del comerç de Santa Coloma "la manca de centralitat urbana i comercial a la

ciutat reconeguda pels consumidors” i, d'altra banda, reflecteix que l'estructura comercial es caracteritza pel seu “minifundisme comercial i la localització dispersa”.

Ara, passem a veure les diferències quant a oferta comercial i distribució per sectors entre el Centre i el Fondo.

Taula 2: Distribució del comerç entre el sector quotidià alimentari i equipament de la persona al Centre, Fondo i a Santa Coloma en conjunt.

	Centre		Fondo		SANTA COLOMA	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Quotidià alimentari	163	29,64%	124	37,58%	671	37,78%
Equipament de la persona	150	27,27%	79	23,94%	355	19,99%

Font: Observatori del comerç de Santa Coloma, 2005.

Aquesta taula ens permet veure com al districte Centre el pes del sector quotidià alimentari és gairebé igual al de l'equipament de la persona (29,6% i 27,3%, respectivament), diferència que al Fondo és de 14 punts percentuals i de 18 al conjunt del municipi. Tot i que ni la tipologia d'equipaments comercials del Centre ni el seu format són els propis d'una zona comercial d'atractivitat, aquestes dades ens indiquen que es tracta d'una zona amb potencialitats per esdevenir-ho en el futur. D'altra banda, el comerç del Fondo és un comerç que està dirigit fonamentalment a la població del barri. Es tracta d'un comerç de proximitat que es concentra bàsicament al voltant del Mercat del Fondo (Carrer Mossèn Jacint Verdaguer i la plaça del Rellotge).

Taula 3: Índex d'especialització segons quotidià alimentari i equipament de la persona al Centre, Fondo i a Santa Coloma en conjunt¹.

	Centre	Fondo
Quotidià alimentari	0,79	0,96
Equipament de la persona	1,38	1,12

Font: Observatori del comerç de Santa Coloma, 2005.

Aquest índex ens permet veure el grau d'especialització en alimentari (proximitat) i equipament de la persona (atractivitat) als dos districtes. En aquest cas, constatem com al Centre hi ha una especialització significativa en el sector d'atractivitat. Al fondo hi ha una certa especialització, encara que molt baixa, en equipament de la persona.

¹ L'índex d'especialització ens permet veure, per districte, en quin sector hi ha un predomini d'oferta en relació al conjunt d'oferta del mateix sector al municipi en el seu conjunt. Els valors superiors a 1 ens indiquen sobreespecialització i els inferiors a 1 subespecialització.

Taula 4: Distribució del comerç entre sectors quotidians i no quotidians al Centre, Fondo i Santa Coloma en conjunt.

	Centre		Fondo		SANTA COLOMA	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Sectors quotidians	197	35,82	143	43,33	779	43,86
Sectors no quotidians	312	56,73	166	50,30	834	46,96
Altres	41	7,45	21	6,36	163	9,18
TOTAL	550	100,00	330	100,00	1776	100,00

Font: Observatori del comerç de Santa Coloma, 2005.

A partir d'aquesta taula podem veure com el comerç del Centre presenta una distribució de l'oferta on els sectors no quotidians (equipament de la persona, equipament de la llar i lleure i cultura) són significativament superiors als sectors quotidians, fet que no es tan marcat en el cas del Fondo.

Taula 5: Índex d'especialització segons sectors quotidians i no quotidians al Centre i el Fondo.

	Centre	Fondo
Sector quotidià	0,82	0,99
Sector no quotidià	1,21	1,07

Font: Observatori del comerç de Santa Coloma, 2005.

Aquest índex ens confirma el que constatàvem a la taula 4, és a dir, que el districte Centre té un grau d'especialització significatiu en el sector no quotidià, en canvi, en el cas del Fondo no hi ha especialització en cap dels dos sentits perquè, tot i que el valor de no quotidià és superior a 1 ho és només lleugerament i, per tant, de manera poc significativa.

En aquest sentit, cal tenir en compte que tant el Centre com el Fondo presenten models comercials diferenciats. Així, en el cas del Centre hi ha una distribució comercial que permet desenvolupar en el futur una zona de centralitat comercial de referència per al municipi que estigui vinculada amb el fet d'anar de compres, és a dir, amb la part més lúdica de l'acte de consum. Per contra, el Fondo presenta un comerç bàsicament de proximitat que està dirigit a la població del propi barri i, per tant, relacionat amb l'acte d'anar a comprar, és a dir, amb l'acte de fer la compra quotidiana de la llar. Lògicament, aquestes diferències de model comercial fan que les necessitats en matèria d'urbanisme comercial siguin, igualment, diferents i adaptades a les seves característiques.

Un dels objectius de l'estudi d'urbanisme comercial a Santa Coloma és identificar la situació actual dels centres i dels eixos comercials del municipi pel que fa a l'entorn urbà i a les eines d'urbanisme comercial que s'empren.

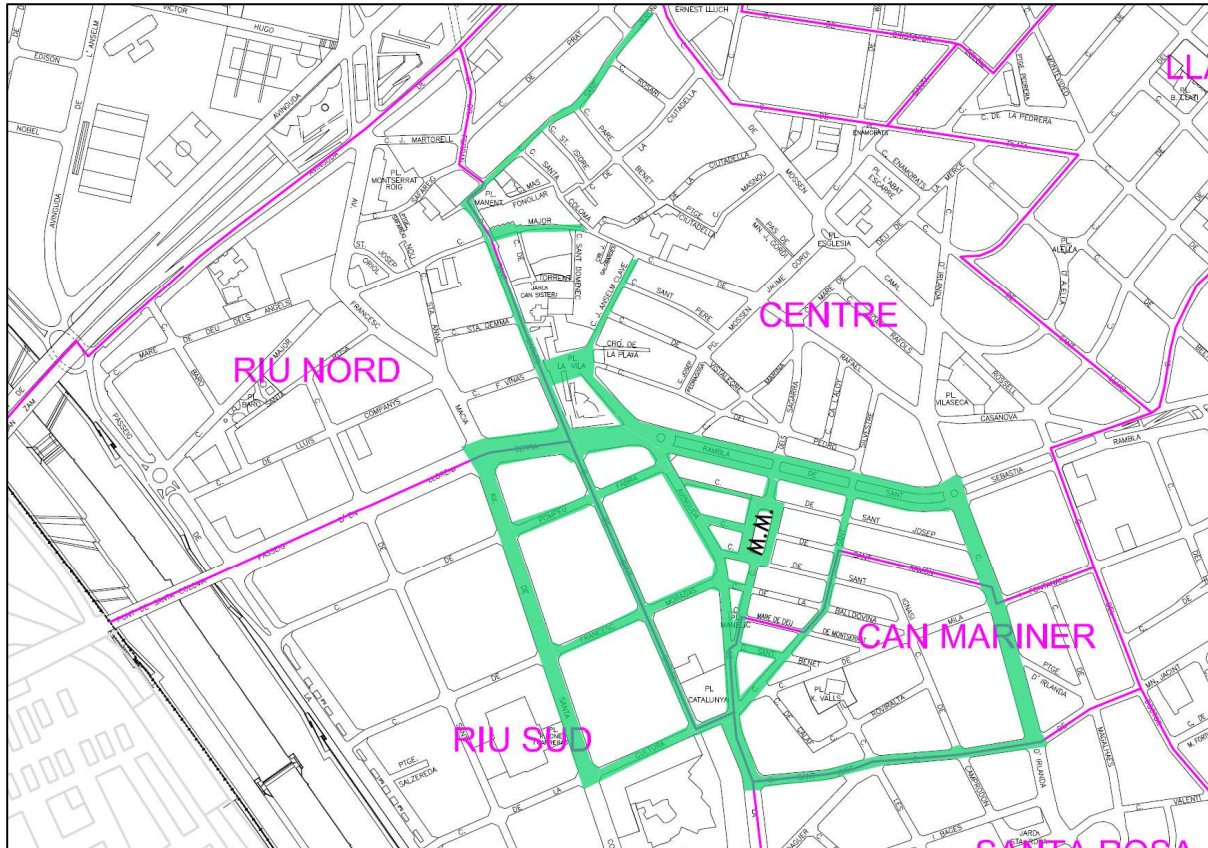
En primer lloc, és necessari identificar les zones o eixos comercials de Santa Coloma que seran objecte d'anàlisi.

3 DELIMITACÓ DE L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ

L'àmbit d'intervenció per definir un model d'urbanisme comercial i les línies d'actuació de millora de l'entorn urbà de les zones comercials es correspon a les zones del Barri Centre i del Barri del Fondo.

1. L'àmbit d'intervenció al Barri Centre ve donat per l'àrea inclosa dins el perímetre delimitat pels carrers següents:
 - Carrer Sant Jeroni.
 - Carrer Major.
 - Carrer Sant Carles.
 - Avinguda de Santa Coloma.
 - Carrer Pompeu Fabra.
 - Carrer Francesc Moragas.
 - Carrer Cultura.
 - Avinguda de la Generalitat de Catalunya.
 - Rambla de Sant Sebastià.
 - Carrer de Sant Just /Carrer de Mossèn Jacint Verdaguer.
 - Carrer d'Irlanda.
 - Carrer Sant Josep.
 - Carrer de Sagarra.
 - Carrer de Sant Ramón.
 - Carrer Sant Ignasi.
 - Carrer de Montserrat.

Plànol 3: Delimitació de la zona comercial del Centre i ubicació dels principals carrers comercials.



Font: Elaboració pròpia.

Tal i com es pot observar al plànol hi ha dues zones diferenciades al sector Centre de Santa Coloma separades per la Rambla, que actualment dificulta la connexió entre els dos sectors urbans. En primer lloc, hi ha la zona comercial del voltant del **Mercat de Sagarra**, als carrers Sant Josep, Sant Ramon, Sagarra i Avinguda de la Generalitat. D'altra banda, per damunt de la Rambla i de la Plaça de la Vila, és a dir, al **Centre Històric** del municipi hi ha una segona zona comercial als carrers Sant Carles, Sant Jeroni, Major i Anselm Clavé. A més, es pot considerar una tercera zona comercial al centre entre els carrers Sant Carles, Carrer Cultura, Carrer Pompeu Fabra, Passeig Llorenç Serra i Avinguda Santa Coloma (més Avinguda Francesc Macià).

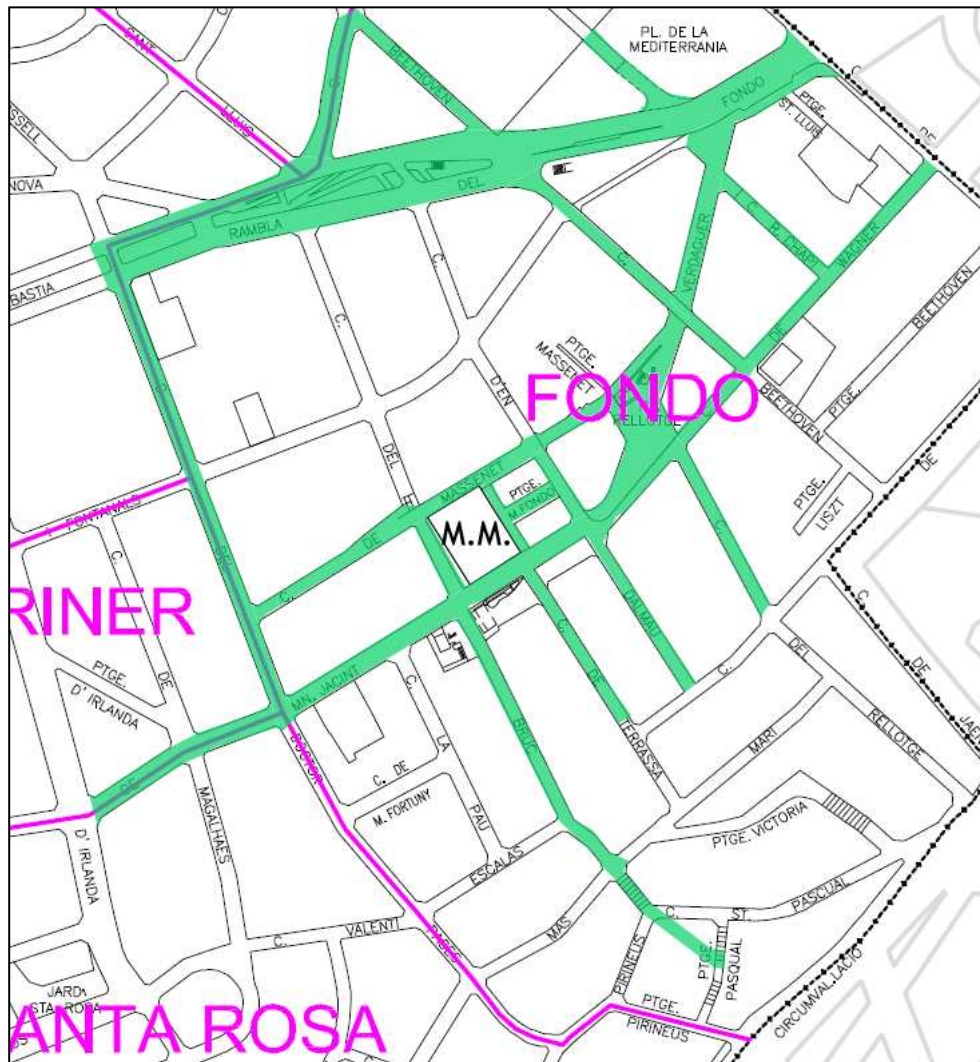
Per tant, l'anàlisi del Barri Centre cal que parteixi d'un plantejament que reconegui les diferències entre les diferents zones o àrees comercials, és a dir, aquelles particularitats que ens han de dur a la consideració d'actuacions sobre l'entorn urbà diferenciades.

2. L'àmbit d'intervenció al Barri del Fondo ve donat per l'àrea inclosa dins el perímetre delimitat pels carrers següents:

- Rambla del Fondo.
- Carrer Jacint Verdaguer.
- Carrer Wagner.
- Carrer R. Chapi.
- Plaça del Relotge.
- Passatge M. Fondo.
- Carrer Massenet.

- Carrer Rellotge.
- Carrer Dalmau.
- Carrer Terrassa.
- Carrer del Bruc.
- Carrer d'Irlanda.
- Carrer Sicília.
- Plaça de la Mediterrània.

Plànol 4: Delimitació de la zona comercial del Fondo i ubicació dels principals carrers comercials.



Font: Elaboració pròpia.

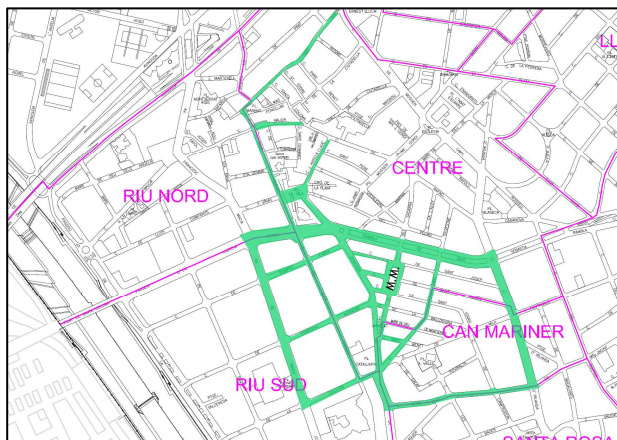
La concentració comercial al barri del Fondo presenta una major concreció en l'espai urbà que en el cas del barri Centre. El **Mercat Municipal del Fondo** és la principal locomotora comercial de la zona i esdevé el punt neuràlgic de l'activitat comercial que s'aglutina al seu voltant. Els Carrers Mossèn Jacint Verdaguer, Rellotge, Beethoven, Wagner i Massenet configuren l'espai comercial del Fondo. Es tracta d'una zona de dimensions reduïdes i amb una densitat de població molt elevada, fet que implica una concentració comercial important.

Al marge del nucli comercial del Fondo, al Carrer Sicília i la nova plaça de la Mediterrània es configura una altra zona comercial amb atractiu per a la població resident. En aquest cas, de la mateixa manera que passa al barri Centre, la Rambla separa les dues zones i no facilita el flux de vianants d'un costat cap a l'altra. La separació es veu accentuada per l'existència d'un parc d'arbres situat al mig de la Rambla amb poc espai hàbil per al pas de vianants i que implica un augment de la percepció de llunyania entre els dos àmbits.

Un cop delimitats els àmbits d'actuació passem a fer una anàlisi detallada de la situació de l'entorn urbà en cadascuna de les zones objecte d'estudi i de les diferents polaritats comercials definides al seu interior.

3.1 VISIÓ GENERAL DE L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ

3.1.1 BARRI CENTRE



Dades generals:

- El districte Centre concentra un 18,6% de la població de Santa Coloma, amb un densitat de 419 hab./hectàrea.
- Presenta l'índex de dotació comercial més elevat de Santa Coloma: 24,48 comerços per 1.000 habitants, superior a la de Catalunya i de la Província de Barcelona.
- Es tracta d'una zona comercial amb una especialització relativa en sectors no quotidians (equipament de la persona, equipament de la llar i cultura i lleure).
- Tal i com es posa de manifest en el POEC de l'any 2000 no es pot parlar d'una zona de centralitat comercial típica per la manca d'un espai comercial homogeni en forma de polaritat comercial. Aquesta conclusió segueix essent vàlida.
- El Mercat de Sagarra és, avui dia, la principal locomotora comercial de la zona, tot i que les instal·lacions i l'estructura física del mercat estan molt envellides.
- El districte Centre no ha consolidat un centre neuràlgic del municipi que sigui la referència de tota la ciutadania de Santa Coloma tant per passejar com per realitzar les compres o fer ús dels serveis i equipaments propis d'una zona de centralitat.
- Es detecta un considerable nombre de locals comercials tancats.

Entorn urbà:

- Entorn urbà en general poc amable i poc agradable per al passeig i per realitzar les compres degut al fort i "descontrolat" creixement urbanístic dels anys 60 i 70 relacionat amb un espectacular creixement de la població

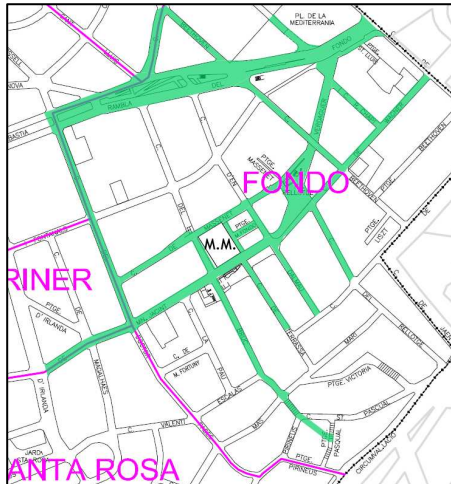
- **Manca de continuïtat urbana** en l'àmbit d'anàlisi i fragmentació entre espais urbans sovint accentuats per actuacions urbanístiques que han agreujat les barreres físiques i mentals entre si. En aquest sentit, el continu urbà que conformen la Rambla de Sant Sebastià, la Plaça de la Vila i el Passeig Llorenç Serra dificulten la connexió entre les dues zones.



Imatges de la Rambla de Sant Sebastià. Les dues fotos de baix són de la Plaça Trias, punt que genera molta discontinuïtat entre el sector del nucli antic i el voltant del Mercat de Sagarra.

- Existència de **carrers vianantitzats** en mal estat i sovint sense un encaix efectiu amb la resta de vies urbanes. Un exemple és el carrer Sant Josep (entre el Carrer Sagarra i l'Avinguda de la Generalitat) que disposa d'un paviment poc adequat per als dies amb pluja perquè no garanteix l'adherència necessària i resulta poc segur per als vianants. A més, aquest carrer no és part de cap itinerari urbà que connecti amb altres punts de la ciutat amb atractivitat (per exemple la Plaça de la Vila o la Rambla de Sant Sebastià). D'altra banda, al nucli històric hi ha un continu urbà vianantitzat que en bona part es correspon amb els carrers més comercials de la zona (Carrer Sant Carles, Carrer Major, Carrer Sant Jeroni, Carrer Josep Anselm Clavé). Tal i com hem dit, la connexió entre aquestes dues zones és molt baixa.
- Existència de **carrers amb voreres molt estretes** que dificulten el pas dels vianants. En efecte, sovint hi ha carrers de la zona que estan absolutament dominats pel pas de vehicles.
- Avui dia, al barri Centre hi ha **208 places d'aparcament de rotació** (i 67 places de moto en rotació) als aparcaments de la Rambla de Sant Sebastià i de la Plaça de la Vila (aparcaments gestionats per Gramepark). A més, el barri Centre té 357 places en cessió d'ús, 853 en concessió administrativa. De moment, no hi ha cap previsió per construir aparcament nou en aquesta zona.
- Sovint l'eficiència del sistema d'enllumenat es veu limitat per l'arbrat que no permet una il·luminació directa sobre la superfície, en aquest cas la vorera.

3.1.2 BARRI EL FONDO



Dades generals:

- El districte del Fondo concentra un 13,98% de la població de Santa Coloma, amb una densitat de 591 habitants per hectàrea. Santa Coloma és actualment una de les poblacions més densament poblades de tot Catalunya tant pel que fa al nombre d'habitants com d'habitatges i el Fondo és el barri que presenta una major densitat de població de tot el municipi. Aquesta situació fa que ens trobem amb un barri on els problemes de congestió quant a vianants i vehicles són molt importants. És a dir, es tracta d'un barri on la convivència entre els diferents usuaris de la via és complex pel que fa a propostes de reordenació del transit o de pacificació del mateix en alguns punts.
- L'alta densitat de població implica que l'aparcament sigui un bé escàs i molt preuat. En aquest sentit, qualsevol actuació urbanística al barri ha de tenir en compte els efectes sobre l'oferta de places d'aparcament.
- Després del barri Centre, el Fondo és el segon barri de Santa Coloma amb una dotació comercial més alta: 19,53 comerços per 1.000 habitants.
- Es tracta d'un barri sense una clara especialització relativa entre sectors quotidians i no quotidians. Amb tot, sí que és important posar de manifest que el quotidià alimentari té un pes important en el conjunt del barri.
- Una part molt important del comerç del barri del Fondo està regentat per nouvinguts (sobretot per xinesos). Aquesta situació ha fet imprescindible desenvolupar campanyes de dinamització comercial que tinguin en compte les necessitats del col·lectiu (com les campanyes de difusió de butlletins en català i xinès sobre normativa comercial).
- El POEC defineix el Fondo com un dels eixos comercials de la ciutat, format pels carrers següents:
 - Plaça Rellotge.
 - Carrer del Rellotge.
 - Carrer Jacint Verdaguer i carrer Sant Just.
 - Carrer Beethoven.
 - Carrer Wagner.
 - Carrer Massenet.

- El Mercat del Fondo és la principal locomotora comercial del Fondo. Aquest equipament comercial aglutina al voltant seu la majoria de l'oferta comercial de la zona. Actualment, el Mercat està en procés de remodelació integral per construir un nou equipament polivalent de 9.400 m² de superfície. El mercat provisional se situarà en una carpa que s'instal·larà en una zona molt propera a l'actual ubicació, Carrer Mozart cantonada Camí del Fondo (en terrenys que pertanyen al terme municipal de Badalona).
- La reforma del mercat del Fondo i les obres necessàries d'execució poden tenir un efecte negatiu sobre l'activitat comercial de la zona. S'estima que el període de construcció serà de 3 anys.
- Es detecta un important nombre de serveis financers que trenquen la continuïtat comercial a la zona de més activitat del barri. Aquest fet resta atractiu a la zona i limita la seva potencialitat comercial.

Entorn urbà:

- El barri es caracteritza per tenir una orografia molt irregular i complexa. El conjunt de carrers entre la Plaça del Rellotge i el Passeig de Circumval·lació presenten una pendent molt pronunciada. Aquesta situació té incidència sobre l'activitat comercial perquè dificulta el trànsit a peu per la zona. Bona part dels carrers de la zona tenen voreres estretes i no permeten un desplaçament còmode i segur per la zona. Sovint els vehicles tenen una presència molt important i envaeixen part de la vorera reservada al pas dels vianants.
- La qualitat dels habitatges i, per tant, de les façanes en què s'exerceix l'activitat pròpia dels negocis comercials és baixa i resta atractiu a la zona. L'estat de conservació és sovint deficitari.
- Més enllà del voltant del Mercat tant si es continua pel Carrer Verdguer (un cop traspassat el carrer Irlanda) com si es continua cap a la Rambla del Fondo, l'activitat comercial es redueix significativament i la continuïtat comercial es trenca. En aquest sentit, hi ha factors d'entorn urbà que accentuen la pèrdua de continuïtat comercial. Aquests factors són:
 - Voreres molt estretes i en mal estat.
 - Sistema d'enllumenat poc eficient i, per tant, carrers amb poca il·luminació.
 - Manca de racionalització en la distribució dels elements de disseny urbà (arbrat, mobiliari, elements de repòs, etc.) que dificulten la mobilitat i impedeixen una millor il·luminació dels carrers.
 - Actualment, al Fondo hi ha un petit nucli d'eixos viaris situats a la Plaça del Rellotge i davant del Mercat del Fondo que són de prioritat invertida.
- Avui dia, al Fondo hi ha **108 places d'aparcament en rotació** als aparcaments del Mercat del Fondo (57) i a la Plaça de la Mediterrània (51). A més, el barri disposa de 620 places en cessió d'ús (357 a la plaça Mediterrània, 61 al Mercat del Fondo i 201 a la Rambla del Fondo) i 98 en concessió administrativa (aparcament La Sara). D'altra banda, hi ha previstes **100 places en rotació a un aparcament ubicat al Carrer Beethoven-Verdi**.
- El nou equipament del Mercat del Fondo no inclou un aparcament com a part de les pròpies instal·lacions.
- Es detecta una manca de zones verdes a l'entorn de la zona comercial que convidin a passejar o passar l'estona per la zona. Sí que hi ha una zona amb arbres a la Rambla del Fondo però, lluny de configurar un espai de convivència a la zona, agreuja la discontinuïtat urbana entre les dues voreres de la Rambla del Fondo.
- El **Carrer del Bruc** configurarà un nou eix viari al barri i connectarà a través d'un carrer de vianants la part baixa del barri i el passeig de la circumval·lació. Aquesta actuació, emmarcada en el projecte de llei de barris de la Serra d'en Mena, permetrà una major

connexió amb el Mercat del Fondo i, per tant, es milloraran els fluxos de vianants cap a aquest equipament comercial. En aquest sentit, aquest carrer esdevindrà possiblement un nou eix d'activitat comercial.

4 CONNEXIONS URBANÍSTIQUES ENTRE I DINS LES ZONES COMERCIALS: EL GRAN REPTE

Òbviament, la millora de l'entorn urbà de l'activitat comercial passa per una major **integració urbana** de les diferents zones. En aquest sentit, les actuacions proposades han de fomentar la **creació d'interconnexions urbanístiques** amb actuacions combinades de **vianantització de carrers o mesures de pacificació**, millora de la **qualitat de voreres** i amb la utilització d'**elements de microubanisme comercial** que contribueixin a teixir l'espai públic i a definir itineraris urbans visibles, és a dir, fàcilment identificables, i còmodes per als ciutadans.

Aquestes mesures han d'anar acompanyades, en tot cas, de les actuacions necessàries per garantir unes bones **condicions de mobilitat i accessibilitat** sobretot a les zones amb major capacitat d'atracció comercial. En aquest cas, doncs, és molt important pensar les zones comercials com a àrees ambientals amb necessitats concretes de mobilitat i accessibilitat (tant en vehicle com a peu) que requereixen, paral·lelament, d'una vertebració interna amb eixos viaris actius comercialment i amb la creació d'espais verds propis per al descans.

Com hem pogut veure hi ha molts elements que són causa de discontinuïtat comercial i, precisament, un dels objectius de l'estudi és assentar les bases per aprofundir en la continuïtat comercial, tot proposant mesures que ajudin a pal·liar-ne les causes.

En efecte, *l'existència de locals tancats, de serveis de no atractivitat, barreres arquitectòniques, mala definició d'eixos viaris, o disseny de l'entorn urbà poc adequat* són algunes de les qüestions que afecten negativament la continuïtat comercial. En aquest sentit hi ha un element que és fonamental a l'hora de definir una estratègia en matèria d'urbanisme comercial: la **millora de les connexions dins les zones comercials**; amb la concreció sobre l'espai físic d'itineraris comercials ben definits, i la **millora de les connexions entre les zones comercials** (en aquest cas entre el Centre i el Fondo) per establir una major interacció entre les zones i definir itineraris que tinguin com a objectiu teixir comercialment el municipi en el seu conjunt.

En aquest sentit recollim un llistat de mesures que poden contribuir a millorar la continuïtat comercial a Santa Coloma:

- Vianantització de carrers o mesures de pacificació del transit: mesures "toves" de vianantització, com la reducció de velocitat o protecció del vianant davant del vehicle.
- Eixamplament de voreres.
- Disseny d'espais de convivència que millorin l'entorn de les zones comercials (parcs, zones verdes, jardins, parcs de nens, etc.).
- Millora d'elements de disseny urbà.

És per aquests motius que les actuacions que es proposen en el marc de l'estudi són especialment sensibles davant aquesta problemàtica sobretot si tenim en compte la importància dels futurs projectes urbanístics al municipi de Santa Coloma de Gramenet, però també, tenint en compte la situació actual dels eixos comercials ja consolidats (Centre i Fondo).

A partir d'una anàlisi dels barris com a illes ambientals amb necessitats d'accessibilitat, de concreció d'eixos comercials i d'espais de convivència d'usos, l'objectiu de l'estudi serà cosir la ciutat tant a nivell intern de barris com en el seu conjunt. Així, aprofundirem en la idea de ciutat compacta on diferents usos conviuen en espais pròxims, no segregats, i les necessitats de continuats desplaçaments disminueixen. En aquest sentit, per tant, les propostes que plantejarem aniran dirigides a potenciar la interconnexió entre els diferents eixos comercials de Santa Coloma.

4.1 UBICACIÓ SOBRE PLÀNOL DELS PRINCIPALS PUNTS FREDS

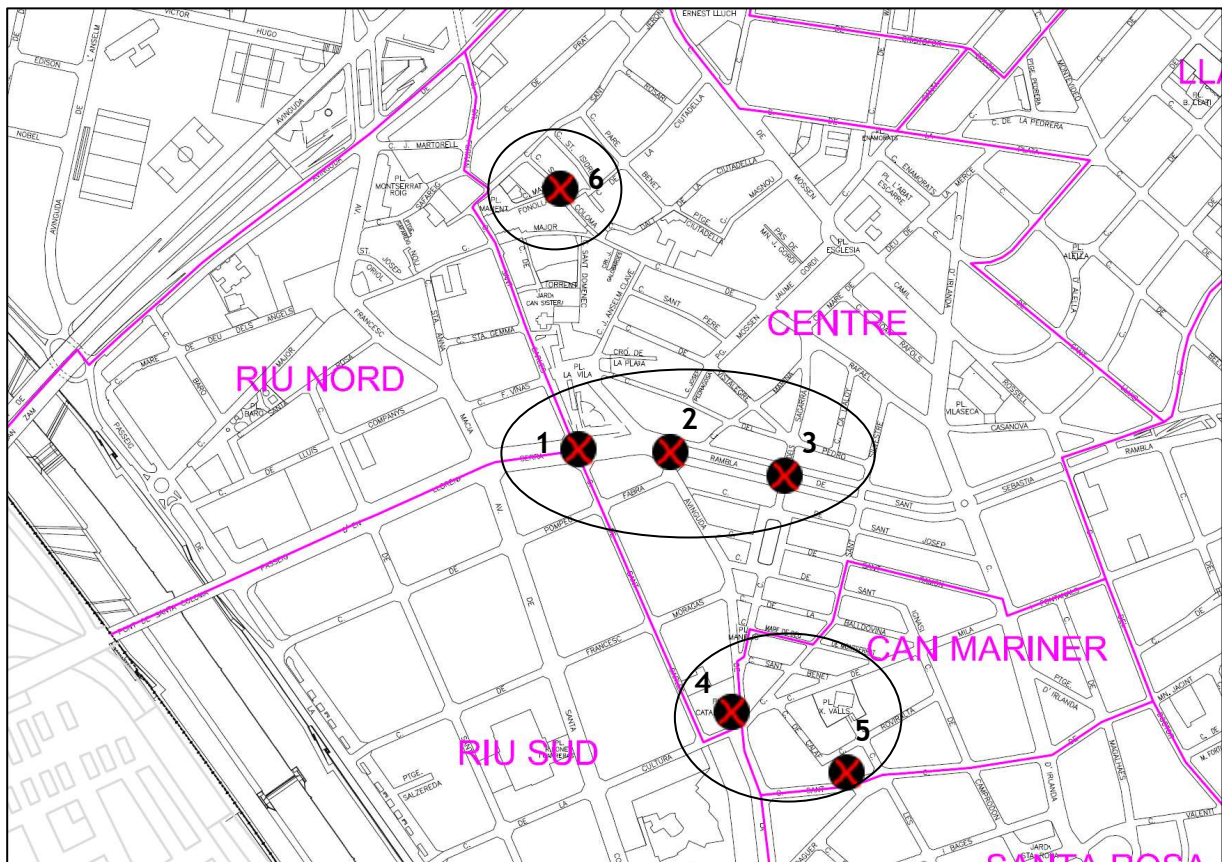
Els punts “freds” són aquells punts que per oposició als punts “calents” són zones de la trama urbana que no presenten activitat comercial ni, en un sentit més ampli, activitat social. En aquest sentit, els punts freds trenquen la continuïtat comercial i, per tant, la sensació d’estar ubicats en un espai comercialment homogeni.

La detecció dels punts freds és un aspecte fonamental per definir el model comercial que lògicament, a través de les línies d’actuació, ha d’oferir solucions.

4.1.1 Punts freds al centre del municipi.

A continuació plantegem sobre plànol els punts freds i, més endavant, s’exposen els motius pels quals aquests punts són origen de discontinuïtat comercial.

Plànol 5: Punts freds a la zona centre: Localització de les discontinuïtats comercials a la zona centre del municipi.



Font: Elaboració pròpia.

- 1- Plaça de la Vila/Carrer Sant Carles.
- 2- Plaça Trias: Accés aparcament de Rambla de Sant Sebastià.
- 3- Rambla de Sant Sebastià.
- 4- Plaça de Catalunya.
- 5- Carrer Sant Just.
- 6- Carrer Santa Coloma.

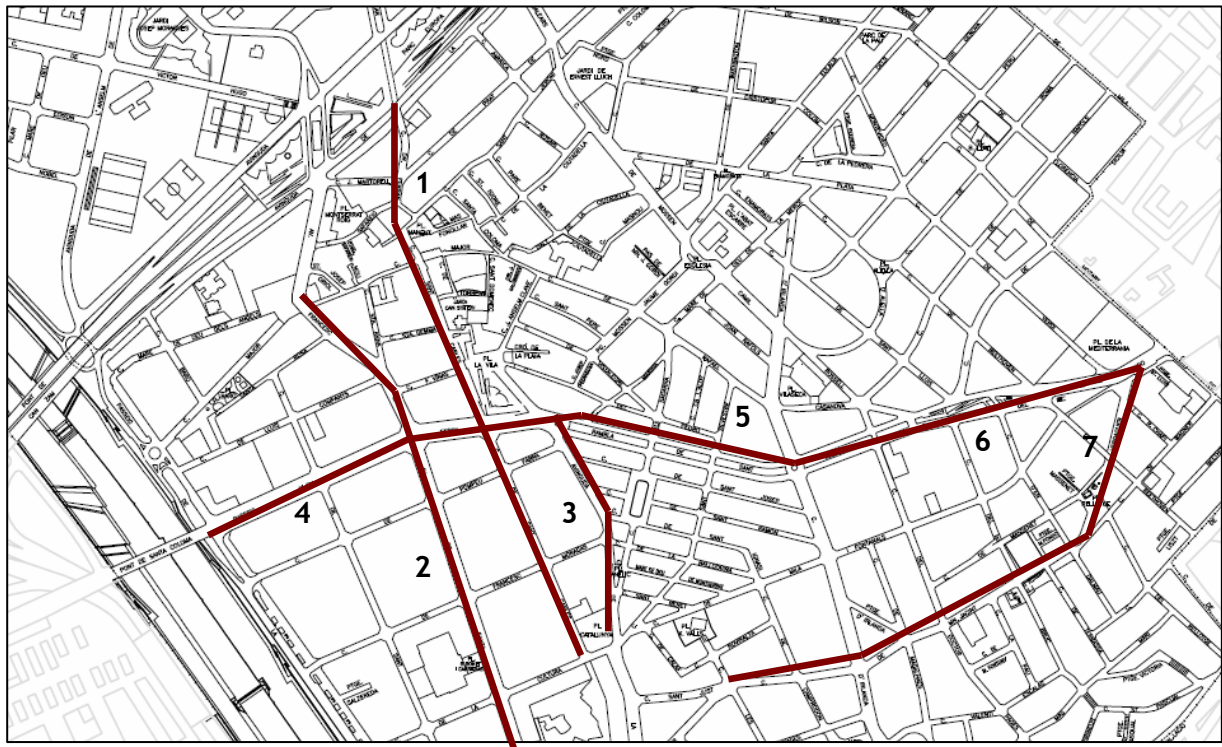
Els principals problemes de continuïtat comercial al Centre venen determinats en bona mesura per la manca de connexió entre la part nord i la part sud de la Rambla, situació que provoca que actualment sigui molt difícil percebre les dues zones com un únic espai comercial. El trencament de la zona s'explica per 3 punts que generen discontinuïtat: en primer lloc, la Rambla de Sant Sebastià (3) que divideix les dues voreres i que vehicula bona part del flux de vianants per la part central de la Rambla; en segon lloc, a la Plaça Trias, on l'accés a l'aparcament de la Rambla (2) genera problemes sobre la mobilitat rodada (en vehicle) en aquest punt. Aquesta situació augmenta la percepció de la distància entre ambdues voreres de la Rambla; i en darrer lloc, el punt entre la Plaça de la Vila i el Carrer Sant Carles (1), on la diferent alçada de la Plaça genera un "efecte mur" que limita l'atractivitat de la zona i crea un espai mort sense activitat comercial.

D'altra banda, la continuïtat comercial es trenca a l'Avinguda de la Generalitat de Catalunya a mesura que ens aproximem a la Plaça Catalunya (4) i d'aquí al Carrer Sant Just/Carrer Jacint Verdaguer (5). Aquesta situació dificulta molt la connexió comercial de la zona del Centre i del Fondo per la part sud del municipi. Tot aquest sector del carrer Sant Just/Jacint Verdaguer fins al Carrer Irlanda té unes voreres molt estretes i un entorn urbà molt poc adequat per a l'activitat comercial.

En últim lloc, la part del nucli antic no disposa d'un connexió directa entre el Carrer Major i el Carrer Sant Jeroni, principals carrers comercials de la zona. En aquest sentit, el carrer Santa Coloma no fomenta la connexió directa entre els dos carrers. Amb tot, hem de dir que el Carrer Santa Coloma és un carrer sense activitat comercial.

Paral·lelament a la detecció de les principals discontinuïtats comercials al Centre de Santa Coloma, presentem sobre plànol les principals vies pel que fa a fluxos de vianants. Aquest és un aspecte que cal tenir en compte a l'hora d'identificar quines són les vies que requereixen d'una major atenció a l'hora de definir itineraris urbans al voltant de l'activitat comercial.

Plànol 6: Principals vies de circulació a peu al Districte Centre.



Font: Elaboració pròpia.

Eixos longitudinals:

- 1- Carrer Sant Carles.
- 2- Avinguda de Francesc Macià i Avinguda de Santa Coloma.

3- Avinguda de la Generalitat de Catalunya.

Eixos transversals:

4- Passeig Llorenç Serra.

5- Rambla de Sant Sebastià.

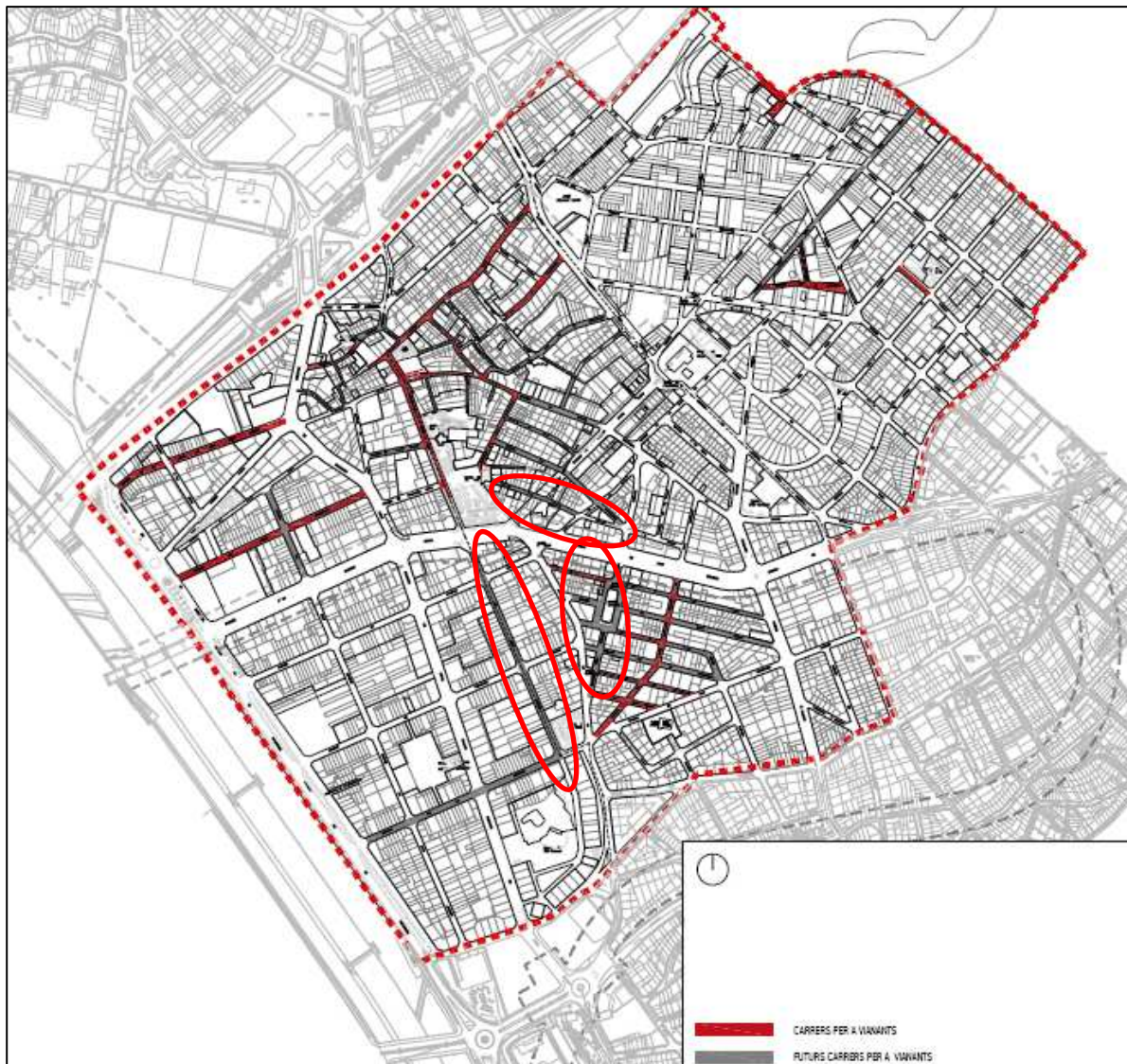
6- Rambla del Fondo.

7- Carrer de Jacint Verdaguer.

Podem observar com moltes d'aquestes vies coincideixen amb els principals carrers comercials de la zona: Carrer Sant Carles, Avinguda de la Generalitat, Avinguda de Santa Coloma i Rambla de Sant Sebastià.

A continuació, presentem la proposta de vianantització que queda recollida al Projecte d'Intervenció Integral dels Barris Centrals de Santa Coloma. Aquesta proposta reflecteix les actuacions en matèria de vianantització que es volen executar en el marc d'aquest projecte.

Plànol 7: Propostes de vianantització de carrers recollits al Projecte d'intervenció integral dels barris centrals de Santa Coloma de Gramenet.



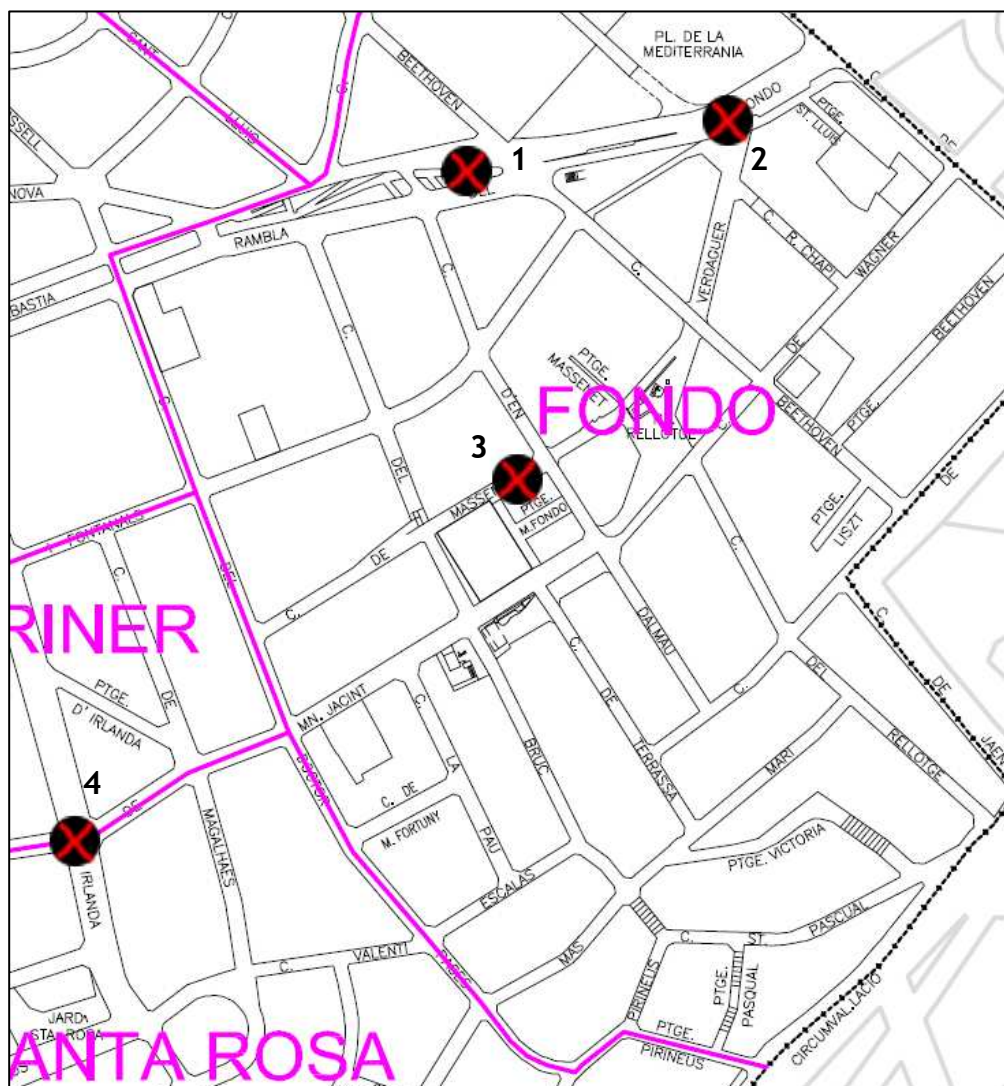
Font: Projecte d'intervenció integral dels barris centrals de Santa Coloma de Gramenet, abril de 2008

Com podem observar hi ha dues actuacions (encerclades amb color vermell) que poden contribuir a resoldre, en part, els problemes de continuïtat comercial de la zona. Així, la proposta de vianantització del Carrer Sant Carles per sota de la Plaça de la Vila permetria millorar la connexió entre les dues zones. D'altra banda, les actuacions de vianantització entre la Rambla i la Plaça de la Vila, just darrera de la futura construcció del Portal de la Vila, poden tenir un efecte netament positiu sobre connexió entre les dues voreres de la Rambla. En aquest, sentit cal definir encara el paper que ha de jugar cada carrer i quin tipus de vianantització cal fer en cadascun dels carrers proposats.

4.1.2 Punts freds al Fondo.

A continuació plantejarem sobre plànol els punts freds i, més endavant, s'exposen els motius pels quals aquests punts són origen de discontinuïtat comercial.

Plànol 8: Punts freds al Fondo: Localització de les discontinuïtats comercials a la zona del Fondo.



Font: Elaboració pròpia.

- 1- Rambla del Fondo.
- 2- Rambla del Fondo (estació de Metro de la L1- Fondo).

3- Carrer Massenet.

4- Carrer jacint Verdaguer/Carrer Irlanda.

Una de les principals causes de discontinuïtat comercial a la zona del Fondo és la Rambla del Fondo. La Rambla tal i com està configurada divideix, tal i com passa en el cas de la Rambla de Sant Sebastià, les dues voreres de la Rambla queden molt separades.

5 LOCALITZACIÓ DELS CARRERS PER A VIANANTS

En aquest apartat reunim de forma agrupada totes les actuacions que ha impulsat l'Ajuntament de Santa Coloma per vianantitzar els carrers del seu municipi. Com és lògic, l'àmbit d'actuació prioritari de l'Ajuntament es correspon amb les zones més comercials del municipi: el nucli antic, el voltant del Mercat de Sagarra i el barri del Fondo (voltant del Mercat del Fondo).

El criteri de vianantització emprat per l'Ajuntament ha estat molt clar. En tots els casos, a excepció del Carrer Sant Josep, la prioritat invertida ha estat l'opció escollida per potenciar la prioritat de pas dels vianants. En aquest sentit, els carrers per a vianants tenen les característiques següents:

- Plataforma única sense diferenciació de colors però sí de tipus de paviment.
- Protecció de l'espai de pas per a vianants amb pilones.
- Manca de pilones retràctils a l'inici de la via, amb la qual cosa aquesta resta oberta al trànsit corrent tot el temps.
- Manca de passos de vianants elevats a l'inici dels carrers vianantitzats per reduir la velocitat dels vehicles.
- Els accessos als carrers de vianants no estan ben resolts. Sovint els carrers adjacents tenen voreres molt estretes i el canvi de paviment es produeix un cop ja has arribat al carrer vianantitzat.
- En alguns trams del carrer la disposició d'elements urbans (mobiliari urbà) dificulta el pas de vianants.

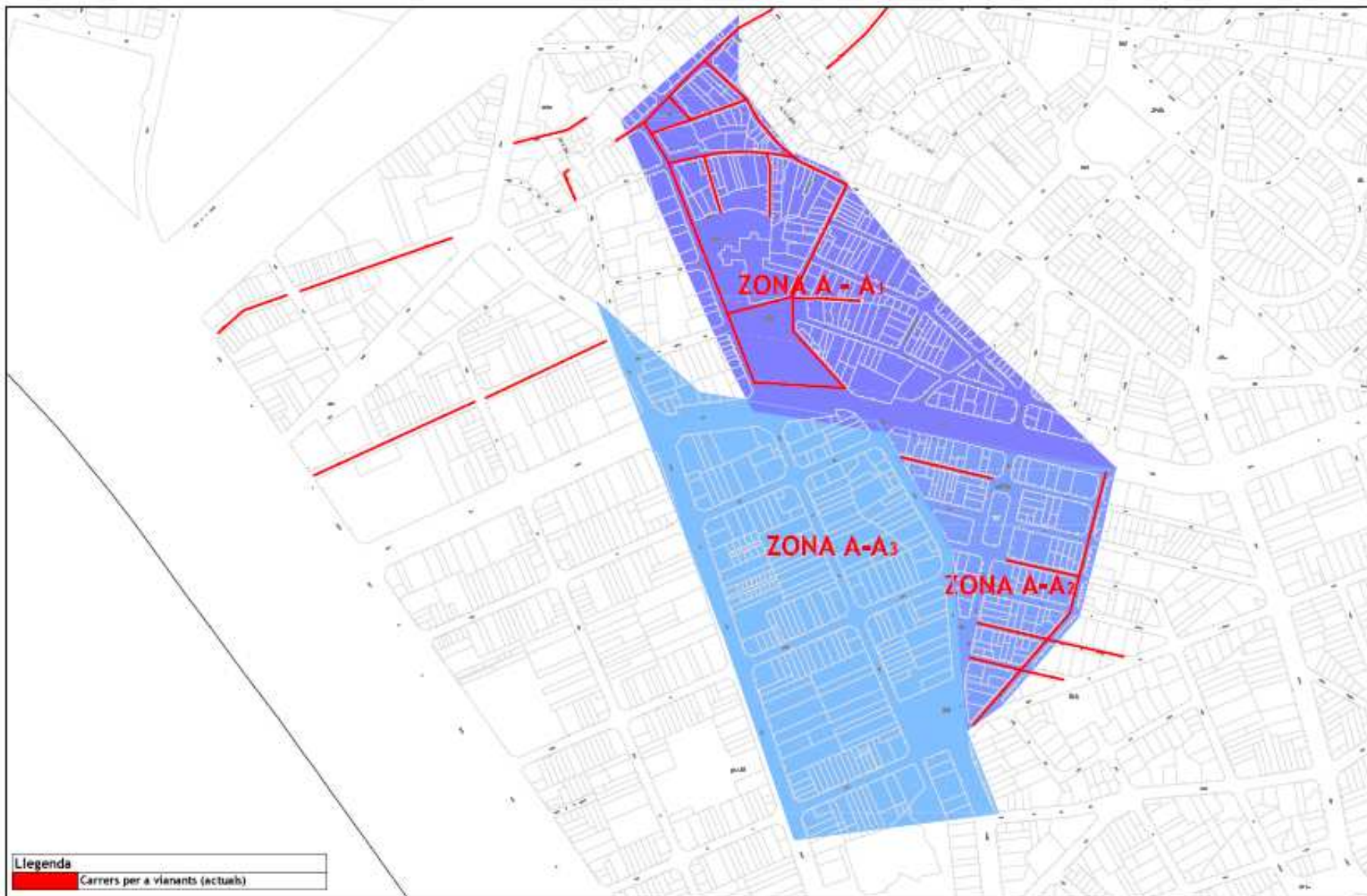


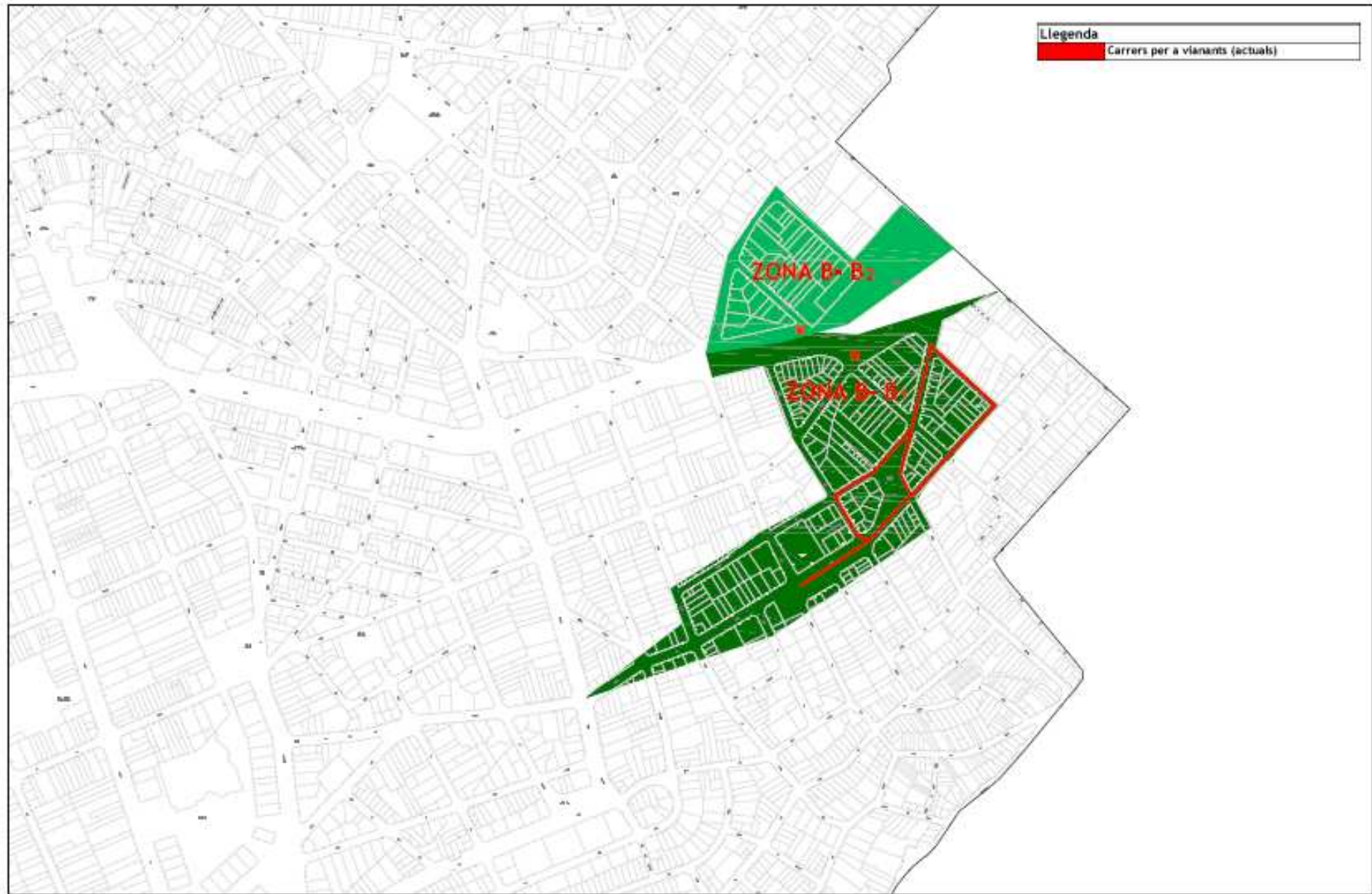
L'excepció és el Carrer de Sant Josep, en el tram que discorre entre l'Avinguda de la Generalitat i el Mercat i la Plaça de la vila i Carrer Anselm Clavé. En aquests casos, el carrer està totalment tancat al pas de vehicles. Amb tot, com ja hem comentat anteriorment, el Carrer de Sant Josep té una doble problemàtica que en limita molt la seva funció:

- Té un paviment poc adequat. Els dies de pluja la disposició de les sanefes són causa de patinades, amb la qual cosa dificulta el pas de vianants i posa, en cert sentit, en perill les persones que hi transiten.

- Està desconnectat del mercat i d'altres carrers vianantitzats de la zona.

D'altra banda, és important posar de manifest la manca de connexió que hi ha entre els carrers que s'han vianantitzat, opció de prioritat invertida, durant els darrers anys. Aquesta situació resta impacte a les mesures perquè al marge de complir amb la funció de crear espais còmodes per als vianants, els carrers vianantitzats han de definir itineraris urbans que connectin pols d'atracció, ja siguin aquests comercials o d'altra mena (administratius, oci i lleure, accessos als mitjans de transport públics, etc.). A continuació presentem representats sobre plànol els carrers que, avui dia, ja estan vianantitzats.





6 LOCALITZACIÓ DE L'APARCAMENT

L'Ajuntament de Santa Coloma, a través de l'empresa municipal Gramepark S.A., ha impulsat una xarxa d'aparcaments de rotació que intenta donar cobertura a les principals zones comercials del municipi, el Centre i el Fondo.

Així, les actuacions de Gramepark s'han dirigit en un doble sentit:

- Garantir oferta de places de rotació en aparcaments soterranis situats als punts més importants del municipi: Plaça de la Vila i voltant i Mercat del Fondo.
- Implantar places d'estacionament amb limitació i control horari (zones blaves) als carrers perimetrals a les zones comercials, sobretot pel que fa a la zona del Mercat Sagarra.

Amb aquest objectiu, doncs, Santa Coloma disposa, avui dia, d'un total de **614** places d'aparcament en rotació: 299 en planta (soterrani) i 315 a la via pública (zona blava).

A continuació presentem, en primer lloc, la dotació per carrers i, en segon lloc, ubiquem les places sobre plànol.

Taula 6: Places d'estacionament amb limitació i control horari (zones blaves).

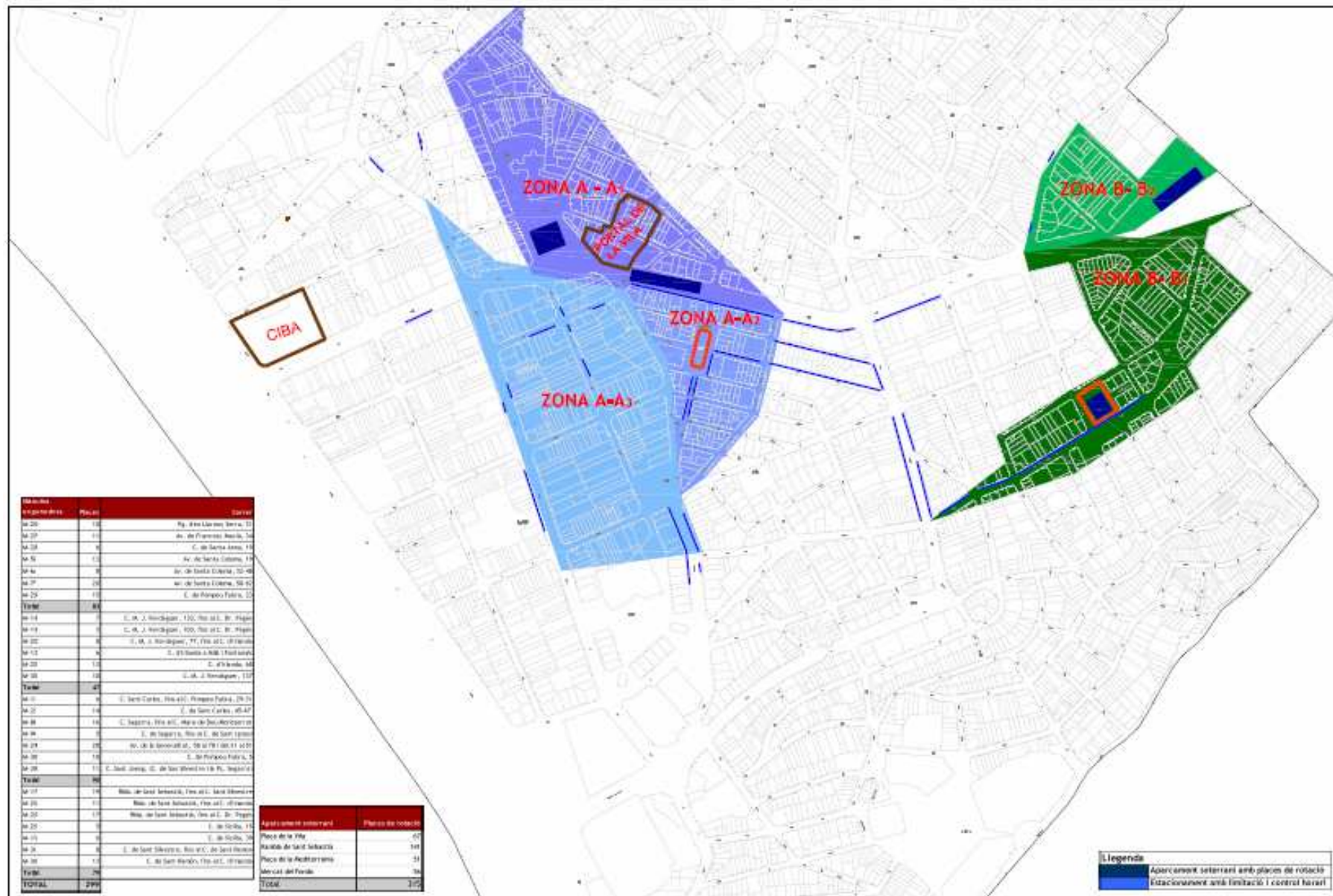
Màquina expenedora	Places	Carrer
M-25	10	Pg. d'en Llorenç Serra, 31
M-27	11	Av. de Francesc Macià, 34
M-28	6	C. de Santa Anna, 19
M-5	13	Av. de Santa Coloma, 19
M-6	8	Av. de Santa Coloma, 32-48
M-7	20	Av. de Santa Coloma, 50-62
M-29	15	C. de Pompeu Fabra, 23
Total	83	
M-18	7	C. M. J. Verdaguer, 133, fins al C. Dr. Pagès
M-19	3	C. M. J. Verdaguer, 103, fins al C. Dr. Pagès
M-20	8	C. M. J. Verdaguer, 77, fins al C. d'Irlanda
M-10	6	C. d'Irlanda a Milà i Fontanals
M-22	13	C. d'Irlanda, 68
M-31	10	C. M. J. Verdaguer, 137
Total	47	
M-1	6	C. Sant Carles, fins al C. Pompeu Fabra, 29-31
M-2	14	C. de Sant Carles, 45-47
M-8	16	C. Sagarra, fins al C. Mare de Deu Montserrat
M-9	5	C. de Sagarra, fins al C. de Sant Ignasi
M-24	28	Av. de la Generalitat, 58 al 78 i del 31 al 51
M-30	10	C. de Pompeu Fabra, 5
M-33	11	C. Sant Josep, (C. de San Silvestre i la Pç. Segarra)
Total	90	
M-17	19	Rbla. de Sant Sebastià, fins al C. Sant Silvestre
M-26	11	Rbla. de Sant Sebastià, fins al C. d'Irlanda
M-23	17	Rbla. de Sant Sebastià, fins al C. Dr. Pagès
M-21	5	C. de Sicília, 15
M-16	6	C. de Sicília, 39
M-3	8	C. de Sant Silvestre, fins al C. de Sant Ramon
M-32	13	C. de Sant Ramon, fins al C. d'Irlanda
Total	79	
TOTAL	299	

Font: Gramepark, S.A.

Taula 6: Places d'aparcament rotatori en aparcaments soterranis.

Aparcament soterrani	Places de rotació
Plaça de la Vila	67
Rambla de Sant Sebastià	141
Plaça de la Mediterrània	51
Mercat del Fondo	56
Total	315

Font: Gramepark, S.A.



7 PAS DEL TRANSPORT PÚBLIC A SANTA COLOMA

En aquest apartat analitzem la situació actual del transport públic de Santa Coloma, bàsicament pel que fa a les línies d'autobús i de metro.

En el primer cas, és important tenir en compte per quines vies urbanes tenen lloc els itineraris intraurbans en bus. Aquesta és condició prèvia per fer propostes que puguin afectar el recorregut dels actuals desplaçaments en bus pel municipi.

Avui dia, a Santa Coloma hi passen les línies d'autobús diürn següents:

B14	Santa Coloma (Can Franquesa) - Sant Adrià de Besós (estació RENFE - TRAM)
B15	Santa Coloma (Metro Fondo) - Can Peixauet Av. Santa Coloma
B16	Barcelona (Vall d'Hebron) - Badalona (Pl. Pep Ventura)
B17	Badalona (Pla. Assemblea Catalunya) - Badalona (Av. Itàlia)
B18	Santa Coloma (Santa Rosa) - Montcada i Reixac (Pl. Lluís Companys)
B19	Badalona (Hospital de Can Ruti) - Barcelona (Hospital Vall d'Hebron)
B20	Barcelona (Ronda Sant Pere) - Santa Coloma (Oliveres)
B21	Santa Coloma (Av. Rambon Berenguer IV) - Barcelona (Ronda S. Pere)
B22	Barcelona (Hospital de Sant Pau) - Badalona (Can Banyadó)
B24	Badalona (Hospital de Can Ruti) - Barcelona (Rda. Sant Pere)
B27	Badalona (Hospital de Can Ruti) - Santa Coloma (Oliveres)
B30	Santa Coloma (Can Franquesa) - Tiana (Nou de la Virreina)
B31	Santa Coloma (Pl. de la Vila) - Badalona (Barri Manresà - Occitània)
BD1	Santa Coloma (Metro Fondo) - Badalona (Mas Ram)
800	Santa Coloma (Can Franquesa) - Santa Coloma (Santa Eulàlia)
801	Santa Coloma (La Bastida) - Santa Coloma (Esperit Sant)
802	Santa Coloma (Oliveres/J. Balmes) - Santa Coloma (Can Franquesa/Menorca)

803	Santa Coloma (Av. Ramon Berenguer IV) - Santa Coloma (Metro Fondo)
35	Santa Coloma (Bruc) - Barcelona (Hospital de Sant Pau)
42	Santa Coloma (Av. Banús) - Barcelona (Universitat)

Font: Pàgina web de l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet.

Principals vies afectades pel pas de línies d'autobús:

Centre

Línea	Rambla de Sant Sebastià (entre plaça Trias i Irlanda)	Rambla de Sant Sebastià (davant Plaça de la Vila)	Passeig Llorenç Serra	Avinguda Francesc Macià	Carrer Pompeu Fabra	Avinguda de la Generalitat	Avinguda de Santa Coloma
B-14		X	X		X	X	X
B-15							
B-16		X	X			X	X
B-17							
B-18		X	X	X		X	X
B-19		X	X			X	X
B-20	X	X	X				
B-21	X	X		X			
B-22							
B-24							
B-27	X	X		X			
B-30		X				X	X
B-31							
BD-1							

800							
801							
802							
803							
L35							
L42							
TOTAL	4	11	7	4	1	7	7

Fondo

Línea	Rambla de Fondo	Carrer de Sicília	Rambla de Sant Sebastià (entre Irlanda i Fondo)	Carrer de Mossèn Jacint Verdaguer	Carrer del Bruc	Carrer Sant Just	Carrer Beethoven (entre Rambla del Fondo i Lizt)	Carrer Irlanda	Carrer Wagner
B-14									
B-15									
B-16									
B-17									
B-18									
B-19									
B-21									
B-22									
B-24									
B-27									

B-30									
B-31									
BD-1	X	X							
800	X		X						
801	X			X			X		X
802									
803	X								
L35				X		X			
L42				X		X			
TOTAL	8	4	4	6	1	4	4	2	3

En aquest sentit, podem constatar com la Rambla i el Passeig Llorenç Serra és, avui dia, el principal punt de pas del transport públic de Santa Coloma de Gramenet. L'avinguda de la Generalitat és l'altra carrer de la zona Centre en què es produeix un major volum de trànsit de transport públic. En aquest sentit, podem observar com el pas del transport públic afecta la zona comercial del centre de Santa Coloma en els carrers que l'estructuren, en tant que aquests carrers són els que, actualment, vertebraren el Centre. Òbviament, aquesta situació agreuja la sensació de discontinuïtat comercial a l'interior de les zona comercial i en dificulta la seva correcció.

D'altra banda, al Fondo, la principal via pel que fa al pas del transport públic és el Carrer Jacint Verdaguer que coincideix amb el principal carrer comercial de la zona.

8 L'OPINIÓ DELS COMERCIANTS

En aquest apartat es recullen i reflecteixen les opinions aportades pels comerciants associats de Santa Coloma. Així, s'ha tingut en compte de manera especial la participació ciutadana. Bàsicament per dues raons: a) donar a conèixer el procés d'elaboració i redacció del projecte d'urbanisme comercial a tots els agents que en major o menor mesura hauran d'implicar-se en la implementació de les actuacions i, b) per recollir totes les opinions necessàries per enriquir l'estudi i dotar-lo d'una major coneixença de la realitat del municipi.

És per això que en aquest apartat de l'estudi presentem de forma resumida el contingut de les opinions que han expressat els comerciants de Santa Coloma. Per fer aquest treball de recerca, l'equip tècnic al capdavant del projecte ha estimat indispensable fer un seguit de reunions amb els representants del comerç a nivell territorial. Concretament, la metodologia emprada per a recollir les opinions dels comerciants és la següent: dinàmiques de grup semi-estructurades a partir d'un guió previ amb les associacions de comerciants. És així, doncs, que al llarg del mes de juliol de 2008 s'han fet un total de 3 dinàmiques de grup. Les dinàmiques de grup s'han fet amb la participació dels comerciants associats i han estat dinamitzades per D'Aleph.

Les 3 dinàmiques de grup són les que presentem en el següent quadre resum. Després, analitzem en detall el contingut de cada una de les reunions. Recordem que les opinions recollides són les expressades per les persones que han participat dels grups de discussió dels qui lògicament no se'n desvetlla la seva identitat.

ASSOCIACIÓ	DATA I HORA
Agrupació del Comerç i la Indústria (ACI) de Santa Coloma.	16/07/08 i 10/09/08
Associació de comerciants El Centre.	21/07/08
Associació de comerciants del Fondo.	23/07/08

Els objectius de la participació del sector comercial en la fase d'elaboració i redacció del projecte són els següents:

1. Explicar i donar a conèixer el projecte i els objectius i resultats esperats.
2. Definir i delimitar de manera conjunta amb els comerciants les zones comercials objectes d'intervenció.
3. Detectar les principals característiques funcionals sobre usos/mobilitat/accessibilitat/fluxos de vianants dels principals carrers comercials de cada zona.
4. En aquest sentit, l'objectiu és diferenciar funcionalment els carrers i subzones per establir línies d'actuació igualment diferenciades i, per tant, adaptades a la realitat.
5. Analitzar de manera conjunta problemàtiques i oportunitats relacionades amb els aspectes següents:
 - a. Formes de vianantització i de prioritització del pas de vianants.
 - b. Estat i tipus de voreres.
 - c. Elements de disseny urbà:
 - i. Punts conflictius quant a la continuïtat comercial.
 - ii. Elements de limitació i control de circulació i estacionament de vehicles.

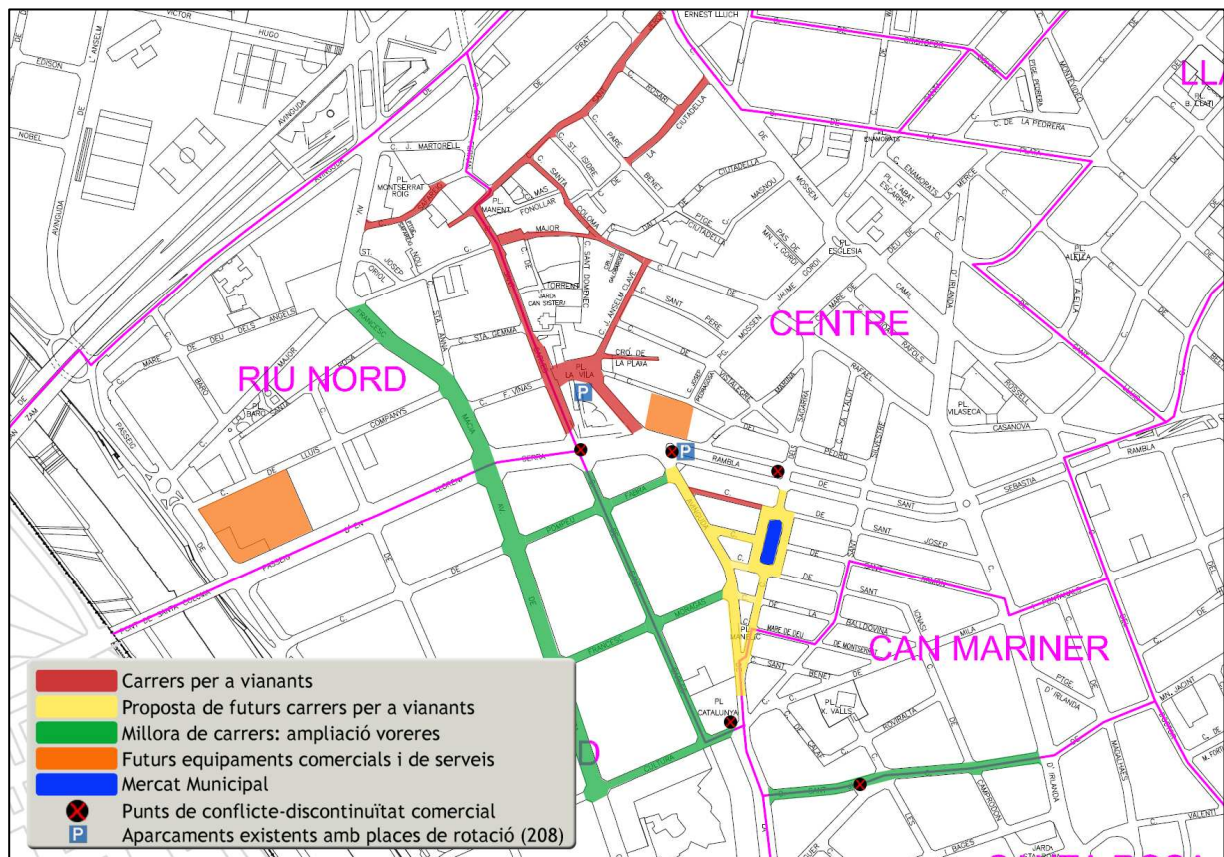
- iii. Elements d'il·luminació.
 - iv. Sistemes de neteja de carrers.
 - v. Elements de comunicació i de senyalització viaria i comercial.
- d. Transmetre els resultats de l'elaboració del projecte: tant en la fase de diagnòstic com de definició de model(s).

Així, doncs, el procés participatiu té una doble finalitat, donar a conèixer l'abast i els resultats del projecte al sector del comerç, i incorporar la seva coneixença de la realitat comercial i urbana del municipi.

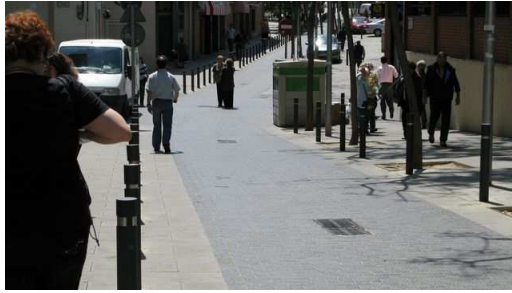
8.1 ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS EL CENTRE

A continuació presentem un plànol que recull el contingut de propostes que es van recollir al llarg de la dinàmica de grup amb els comerciants del Centre. Aquest plànol reflecteix les actuacions concretes pel que fa a vianantització de carrers al centre. En primer lloc, hi ha delimitats els carrers que, avui dia, ja estan vianantitzats, concentrats majoritàriament al nucli antic. En segon lloc, hi ha els carrers que els/les comerciants consideren que és prioritari vianantitzar. En últim lloc, hi ha els carrers que cal millorar amb actuacions concretes d'eixamplament de voreres i millora de l'entorn urbà.

Plànol 9: Propostes plantejades pels comerciants del Centre.



Font: Elaboració pròpia.



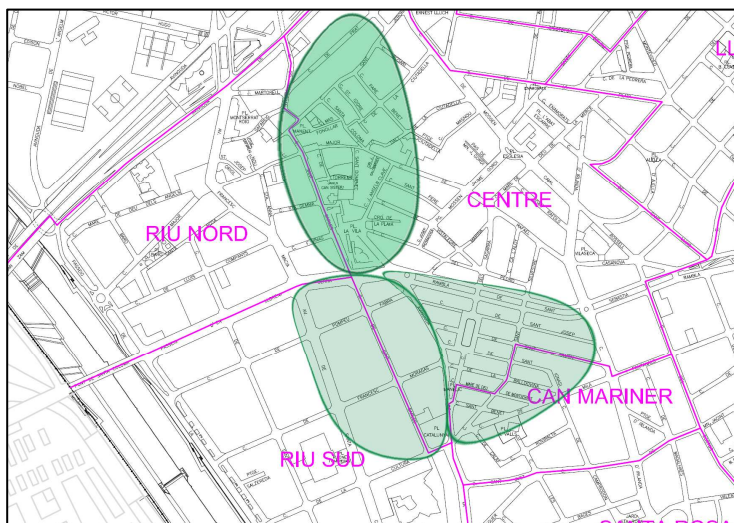
Imatges dels carrers vianantitzats del Centre

Definició/delimitació de la zona

Segons els comerciants del Centre de Santa Coloma, la zona que representen està formada per dues subzones clarament diferenciades: en primer lloc, el **centre històric** i, en segon lloc, la zona que hi ha al voltant del **Mercat de Sagarra**. En aquest sentit, les dues zones queden separades per la Rambla de Sant Sebastià i la Plaça de la Vila que, avui dia, en trenquen la continuïtat comercial i actuen, en cert sentit, com una barrera o frontera entre les dues parts del barri. A més, la subzona comercial que es troba situada a la part sud de la Rambla té dues parts diferenciades. En primer lloc, la que es troba immediatament al voltant del Mercat i l'Avinguda de la Generalitat i, en segon lloc, la que es troba a l'eix Avinguda de Santa Coloma-Avinguda de Francesc Macià i els carrers que l'entrecreuen (Pompeu Fabra, Francesc Moragas i Cultura).

Per tant, una de les primeres qüestions que es posa de manifest és la manca d'un espai comercial homogeni al centre del municipi i la manca de continuïtat comercial. Avui dia, doncs, no hi ha un circuit de compres ben definit i delimitat al centre de Santa Coloma, fet que en limita la capacitat d'esdevenir una centralitat comercial. Les condicions actuals, en relació als aspectes urbanístics, dificulten que la ciutadania percebi la zona com una zona comercial.

Plànol 10: Delimitació de zones plantejada pels comerciants del Centre.



Font: Elaboració pròpia.

Elements que generen discontinuïtat comercial

Els comerciants han detectat la presència d'elements urbans que limiten la continuïtat comercial al centre de Santa Coloma.

Concretament els punts crítics són:

- Rambla de Sant Sebastià (sobretot en el punt de la Plaça Trias). La Rambla per la seva configuració provoca que el pas de vianants es produeixi pel centre de la via i que aquests estiguin lluny dels aparadors i, per tant, dels establiments comercials.
- Plaça de la Vila amb Carrer Sant Carles. La configuració espacial de la plaça fa que en aquest punt l'activitat comercial desaparegui i resta atractiu a la zona.
- El Carrer Sant Just i Carrer Verdaguer estan totalment desconnectats de la Plaça de Catalunya. Aquest fet trenca totalment la connexió comercial entre la zona del Centre i del Fondo. El Carrer Verdaguer des que traspassa el Carrer d'Irlanda té unes voreres molt estretes i un entorn urbà poc favorable a l'activitat comercial, situació que es reproduïx exactament al Carrer Sant Just.

Prioritat de vianants: mesures de vianantització

En primer terme, s'analitza de manera conjunta els carrers que segons la seva opinió cal vianantitzar en funció del seu paper en el conjunt de la zona i dels criteris tècnics necessaris.

- **Avinguda de la Generalitat:** Es planteja la necessitat de vianantitzar el carrer des de la Plaça de Catalunya fins a la Rambla de Sant Sebastià (plaça Trias). Actualment, aquest carrer és el principal carrer comercial d'aquesta subzona del centre de Santa Coloma. Sorgeixen els dubtes sobre el grau de vianantització del carrer per saber si ha de ser de manera total o de manera parcial, és a dir, amb pas de vehicles. Es té en compte les necessitats d'aparcament de la zona i preocupa el fet de vianantitzar el carrer de manera total per l'efecte negatiu que pot tenir sobre l'oferta d'estacionament en calçada.

Aquesta actuació és molt important perquè contribuiria a millorar la connexió entre les dues subzones del Centre. Tot i que la Rambla actua com a frontera, la vianantització d'aquest carrer permetria definir un itinerari entre la Plaça Catalunya i la Plaça de la Vila. A més, si es té en compte que ja està en marxa el projecte del Portal de la Vila, es considera imprescindible millorar la connexió entre els carrers més comercials de la zona.

- **Voltant del Mercat de Sagarra:** La vianantització dels carrers que hi ha al voltant del Mercat és una actuació necessària per dinamitzar la zona. Avui dia, en tota la zona només hi ha un carrer vianantitzat, el carrer de Sant Josep entre el mercat i l'Avinguda de la Generalitat. Segons els comerciants, caldria millorar l'actual vianantització del carrer Sant Josep perquè el paviment rellisca els dies amb pluja. A més, plantegen estendre la vianantització als carrers següents:

- Sant Josep (fer de nou).
- Carrer de Sant Ramon.
- Carrer de Sagarra.

Tant pel que fa al Carrer Sant Josep com al Carrer Sant Ramon han de vianantitzar-se en el tram que discorre entre el Carrer Sagarra i l'Avinguda de la Generalitat. D'aquesta manera es consolidaria un nucli dur de prioritat de pas de vianants que uniria en un **circuit de compres** (en forma triangular) el Mercat de Sagarra, la Plaça de Catalunya i el Portal de la Vila-Plaça de la Vila.

Durant la dinàmica de treball es posa de manifest la necessitat d'**evitar la desertització** dels carrers que es vianantitzin. Aquesta situació ha tingut lloc en molts municipi en els quals no s'ha tingut en compte les funcions diferenciades dels carrers, sobretot des d'un punt de vista comercial. Efectivament, es posa de manifest la necessitat d'**impulsar mesures de vianantització combinades** que impliquin diferents graus. En el nucli més comercial de la zona, doncs, cal apostar de manera

decidida per una vianantització total i al voltant, als carrers que també tenen comerç, fer mesures de semivianantització, de trànsit tou o de pacificació del transit.

Pel que fa a les mesures d'aparcament necessàries a l'hora de definir una estratègia de pacificació del transit, els comerciants, consideren que caldria dotar la zona de nous aparcaments. Concretament es plantegen 3 punts:

- Plaça de Xavier Valls a Can Mariner.
- A les mateixes instal·lacions del Mercat de Sagarra en cas que es tiri endavant el projecte de reforma integral del mercat

Millora de l'entorn urbà: ampliació de Voreres

Tal i com plantejaven anteriorment, de manera paral·lela a l'actuació de vianantització dels carrers del voltant del mercat cal definir una millora dels carrers per donar prioritat als vianants. Concretament, el plantejament dels comerciants es refereix als carrers:

- Avinguda de Santa Coloma.
- Carrer de Sant Carles, per sota del Passeig de Llorenç Serra. Aquesta millora de la qualitat de les voreres implicaria millorar la connexió amb la part nord del barri.
- Carrer Pompeu Fabra, Francesc Moragas i Cultura.

Aspectes d'entorn i qualitat urbana a millorar

La zona del centre històric té una zona comercial que pot esdevenir una zona d'atractivitat i centralitat comercial per a tota la ciutadania del municipi. La zona comercial del centre històric està delimitada pels 5 carrers següents:

1. Plaça de la Vila.
2. Carrer Sant Carles.
3. Carrer Anselm-Clavé.
4. Carrer Major.
5. Carrer Sant Jeroni.

El conjunt d'aquests 5 carrers conformen una zona comercial que cal potenciar sobretot pel que fa a la seva capacitat d'atracció. Els 5 carrers són, avui dia, carrers amb prioritat invertida. Amb tot hi ha aspectes d'entorn i de disseny urbà que cal millorar i potenciar. Els comerciants que van participar del procés participatiu plantejaven la necessitat d'instal·lar mobiliari urbà per ajudar a configurar-lo estèticament. Elements de repòs (com ara bancs), de jardineria (arbrat) o de comunicació serien instruments necessaris per millorar l'espai públic de la zona. També es subratlla la necessitat d'ubicar els arbres de manera que no entorpeixin el camp de visió dels fanals de llum, concretament parlen de la situació que es dona al Carrer Sant Carles.

D'altra banda, també es posa de manifest la necessitat de potenciar l'oferta complementària en restauració. Una major implantació de terrasses milloraria l'atractiu de la zona.

Tant a l'Avinguda de Santa Coloma com als Carrers Pompeu Fabra i Francesc Macià hi ha igualment elements d'entorn urbà que cal millorar. Per exemple, es comenta que el Carrer al Pompeu Fabra els arbres deixen els carrers bruts els dies de pluja.

Pel que fa al sistema de recollida d'escombraries es genera el dubte sobre la conveniència o no d'implantar un sistema soterrat o un sistema de recollida pneumàtic.

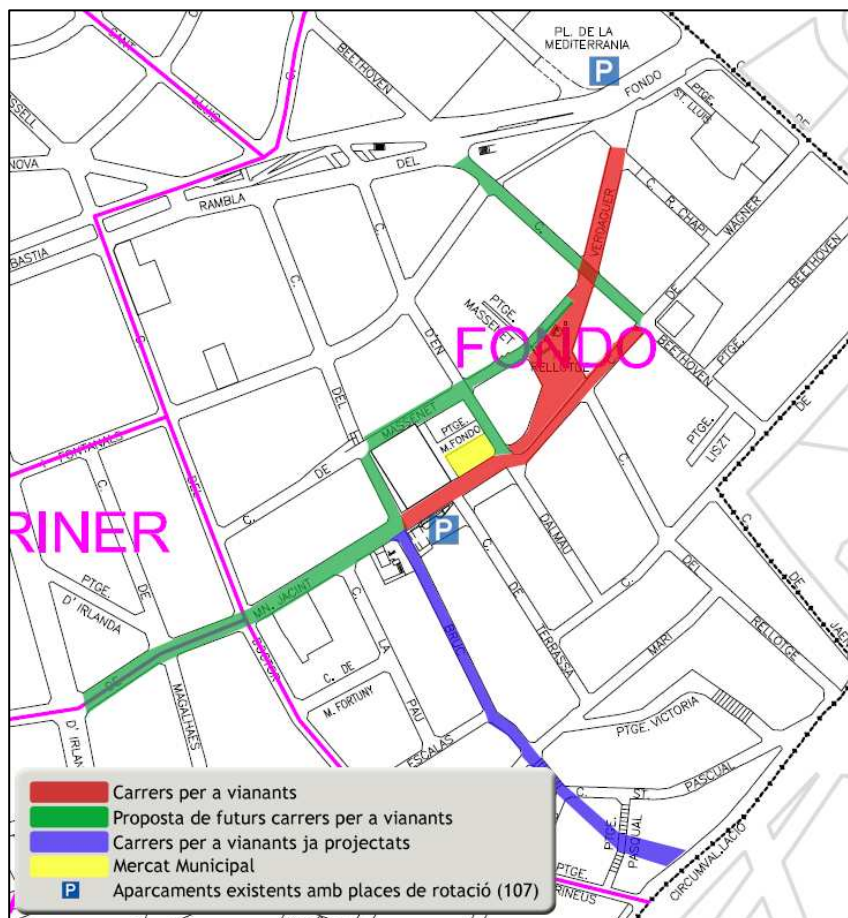
Els nous projectes d'equipaments comercials

Els nous projectes per implantar nous equipaments comercials a Santa Coloma (Portal de la Vila i CIBA) preocupen al sector. En aquest sentit, creuen que el projecte de definició d'un model d'urbanisme comercial és una oportunitat per generar les condicions necessàries per no perdre competitivitat. Consideren que la qualitat de l'entorn urbà és fonamental a l'hora de dinamitzar el comerç urbà.

Amb tot, també es veu l'oportunitat que pot representar el projecte Portal de la Vila en el conjunt de la zona. Aquest equipament pot augmentar el flux de vianants per la zona.

8.2 ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS EL FONDO

Plànol 11: Propostes plantejades pels comerciants del Fondo.



Font: Elaboració pròpia.

En primer lloc, els comerciants del Fondo expressen el seu malestar per no haver pogut participar del procés de remodelació del Mercat Municipal. Segons expliquen aquest projecte s'ha realitzat sense la participació ni de veïns ni de comerciants. A més, no se'ls va ensenyar el projecte fins després de presentar-lo a la premsa.

En relació a aquest projecte els preocupa que no s'hagi previst la construcció d'una planta d'aparcament per a ús dels clients del mercat. Per tant, tot i que veuen amb molts bons ulls la reforma del mercat i el seu nou disseny funcional no entenen perquè no es construeix un aparcament en les seves instal·lacions.

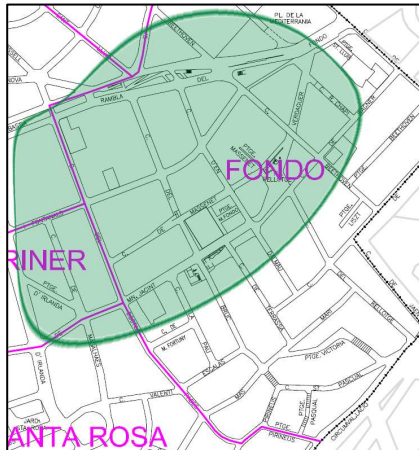
Segons expliquen els representants del sector, la proposta de l'Ajuntament consisteix en rescatar un aparcament en concessió que hi ha a la Plaça del Relotge.

En aquest sentit, els comerciants mostren la seva preocupació per la insuficient dotació d'aparcament al barri, més si tenim en compte l'elevada densitat poblacional i l'atracció que pot generar aquest nou equipament al barri.

Definició/delimitació de la zona

El Fondo és un barri amb una densitat de població molt elevada amb la qual cosa l'oferta comercial també té un pes molt important. Fonamentalment, l'oferta de comerç es concentra al voltant del Mercat del Fondo i de la Plaça del Relloige. Aquesta és la principal zona comercial per sota de la Rambla del Fondo. Per sobre de la Rambla, hi ha igualment activitat comercial al carrer de Sicília.

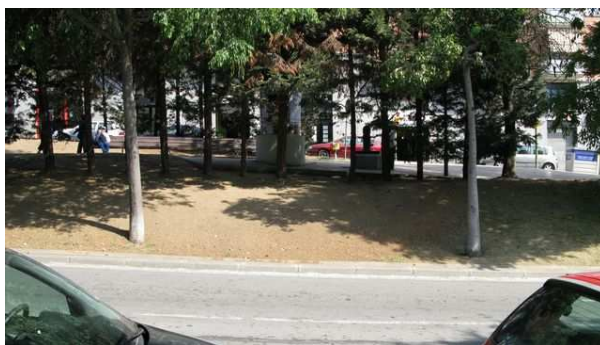
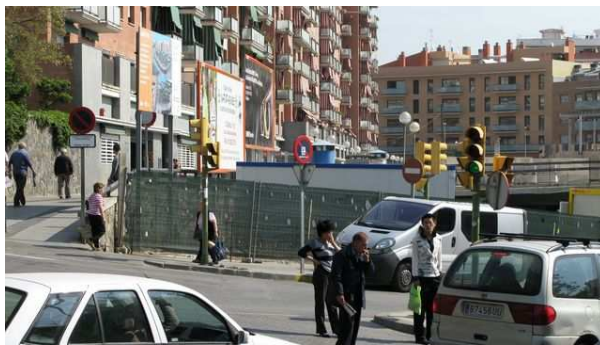
Plànol 12: Delimitació de zones plantejada pels comerciants del Fondo.



Font: Elaboració pròpia.

Elements que generen discontinuïtat comercial

La Rambla del Fondo està partida i divideix les dues zones comercials del barri, sobretot en el tram que està ocupat per arbres, que encara augmenten més la sensació de llunyania entre si. Hem de tenir en compte que l'entrada comercial al Fondo és la Rambla i la Plaça on hi ha ubicada l'estació de metro de la L1.



Imatges de la Rambla del Fondo

Prioritat de vianants: mesures de vianantització

Els comerciants de la zona consideren important acabar de vianantitzar el carrer Jacint Verdaguer tant per la banda propera a la Rambla del Fondo com del Carrer d'Irlanda. Amb tot, cal que es garanteixin les condicions mínimes per poder fer la càrrega i descàrrega pels matins. En aquest sentit, també els preocupa l'opinió que poden tenir la resta de veïns del barri en relació a la mesura d'ampliar el tram vianantitzat de carrer.

Com una mesura complementària a la vianantització del Carrer Jacint Verdaguer es considera molt important fer una actuació idèntica al Carrer Massenet, entre la plaça del Rellotge i el Carrer del Bruc (carrer que també s'arranjarà en el marc de la llei de barris), i el Carrer Beethoven.

8.3 AGRUPACIÓ DEL COMERÇ I LA INDÚSTRIA DE SANTA COLOMA (ACI)

Des de l'Agrupació del Comerç i la Indústria de Santa Coloma (ACI) es posa de manifest la importància que ha de tenir l'urbanisme comercial a l'hora de millorar l'entorn urbà dels carrers comercials del municipi. En aquest sentit, el sector està molt preocupat per la manca d'actuacions en matèria d'urbanisme comercial i consideren que és un tema que ja fa molt de temps que està damunt la taula. Per exemple, veuen amb preocupació que encara no s'hagi apostat per vianantitzar determinats carrers que són fonamentals per millorar l'activitat comercial i que els carrers que ja ho estan no garanteixin la continuïtat entre sí, amb la consegüent pèrdua d'efectivitat. Un cas que defineix, segons expressen, la manca d'estratègia en la millora de l'espai urbà en les zones comercials és el del Carrer Sant Josep que a més d'estar mal vianantitzat ("els dies de pluja quan la gent hi passeja rellisca") no està connectat amb cap carrer més i, per tant, no garanteix un passeig còmode adequat a les necessitats de compra.

Els representants de l'ACI traslladen a l'equip redactor del projecte que l'estudi ha de ser un mitjà per definir unes actuacions a curt i mitjà termini en l'àmbit de l'adequació de l'entorn urbà a les necessitats reals de l'activitat comercial. Aspecte que ha d'anar lligat lògicament a un compromís per part de l'Ajuntament per impulsar les mesures necessàries per avançar en aquest camí.

L'ACI es mostra molt preocupada pels futurs projectes urbanístics vinculats a projectes de promoció de nova oferta comercial, és a dir, dels projectes del Portal de la Vila i de la CIBA. En cert sentit, creuen que pot representar la fi de moltes de les activitats comercials que hi ha al voltant. Tot i així, també expressen que la millora de l'entorn urbà dels carrers comercials és una actuació fonamental per garantir la continuïtat del comerç urbà al municipi. D'altra banda, també dubten de la necessitat de crear activitat comercial al sector de la CIBA si tenim en compte que, ara per ara, l'activitat en aquella zona és molt baixa.

La Rambla: el gran problema urbanístic del municipi

Els representants de l'ACI posen sobre la taula de manera nítida que la Rambla és el principal problema a nivell urbanístic perquè divideix la zona: centre històric i entorn del Mercat Municipal de Sagarra. Ens traslladen que ja fa temps, abans que comencessin les obres de la Rambla, que la seva aposta era la del Boulevard. Argumenten que és una actuació urbanística que milloraria la connexió real entre vianant i establiment comercial i, a més, permetria una millor connexió entre les dues voreres.

Un comerç de poca qualitat

Un altre aspecte que genera molta inquietud en el sector és la tendència a la implantació d'un comerç de poca qualitat, sovint associat a les activitats comercials realitzades pels comerciants nous. Consideren que la pèrdua de qualitat del comerç està directament relacionada amb l'estat dels carrers on es desenvolupa l'activitat comercial. Per tant, el fonament per disposar d'una oferta comercial de més qualitat passa per la millora de l'entorn urbà.

Manca d'informació per part de l'Ajuntament

Una altra reivindicació que exposen és la manca d'informació que reben de l'Ajuntament de Santa Coloma. Ens traslladen que no han estat ben informats dels nous projectes urbanístics, principalment dels que estan relacionats amb els projectes de promoció d'oferta comercial nova. Aquest és un tema que els preocupa molt i que requereix d'un major esforç per part de l'Ajuntament per cercar la participació i el diàleg amb el sector comercial.

Propostes d'actuació

1. La principal actuació que s'ha de dur a terme en matèria d'urbanisme comercial, com ja hem exposat anteriorment, és segons expressen els representants de l'ACI la transformació de la Rambla en un Boulevard. Fins que no hi hagi una actuació en aquest eix és molt difícil que millori la connectivitat entre les dues voreres de la Rambla i, per tant, entre el nucli antic i l'entorn del Mercat de Sagarra.

La proposta concreta que plantegen és la configuració d'un boulevard de plataforma única, és a dir, amb calçada i voreres a un mateix nivell, on el pas de vehicles seria restringit a determinades hores del dia. Quan es plantegen dubtes sobre la viabilitat de la proposta per l'efecte que aquesta actuació tindrà sobre la mobilitat en vehicle, ens traslladen que les principals vies que han d'absorbir el trànsit rodat són el Carrer Santa Coloma i Cultura/Milà Fontanals. Aquests carrers, exposen, mantindrien la connexió amb el Fondo i, per tant, amb el municipi de Badalona. Consideren que el sector de la Rambla més crític és el que discorre entre la Plaça de la Vila i el carrer Sant Silvestre, per tant, les actuacions s'han de prioritzar en aquest tram de carrer.

2. En segon lloc, és imprescindible millorar els circuits urbans a l'interior del nucli antic del centre. Actualment, segons ens comenten, la circulació a peu per la zona es veu dificultada per la manca de circuits o itineraris per a vianants ben definits i indicats. Cal definir un model d'actuació que permeti connectar els carrers comercials i evitar que hi hagi carrers vianantitzats que quedin aïllats, com passa amb el Carrer Sant Josep.
3. Aprofitar el projecte del Portal de la Vila per obrir el nucli antic cap a la Rambla. En aquest sentit, cal fer actuacions al Carrer Josep Pedragosa, al Carrer Mossèn Jaume Gordi. Aquesta actuació permetria obrir el nucli antic.

Expressen que l'èxit del projecte del Portal de la Vila passa en bona mesura per la consolidació d'un entorn urbà atractiu i adequat a les necessitats del comerç urbà perquè d'una altra manera les possibilitats de fracàs seran molt altes.

4. Pel que fa al Fondo consideren molt important definir una bona estratègia en matèria d'accessibilitat i mobilitat com a pas previ a qualsevol actuació de vianantització o pacificació del trànsit. Avui dia, l'accessibilitat al barri ja és molt complexa i, per tant, cal parar molta atenció a aquest aspecte.

9 DAFO

Les properes línies suposen un diagnòstic del comerç de Santa Coloma de Gramenet i el seu entorn a partir de la informació recollida, basada en la metodologia DAFO, que consisteix en posar de manifest les debilitats inherents, així com les amenaces externes a les que s'ha de fer front, i d'altra banda, assenyalar els punts forts del o les oportunitats que el seu entorn li ofereix.

L'anàlisi DAFO va ser desenvolupada fa dècades com a instrument al servei de la gestió empresarial; però ha estat amb la generalització dels processos de planificació estratègica territorial i sectorial que s'ha vingut utilitzant com una forma d'estructuració de la informació recollint les principals característiques i les conclusions més rellevants de l'estudi.

La utilitat d'aquest instrument no es basa en la seva complexitat metodològica, o en la capacitat per identificar mecànicament estratègies a seguir, sinó més aviat en què ens permet descobrir d'una manera simple i estructurada la situació d'una organització, territori i/o sector. En definitiva, es tracta d'un mètode d'ordenació de la informació, a partir del qual s'haurà d'endegar un procés de planificació per a la identificació de les línies estratègiques d'actuació en el futur, en quatre categories bàsiques:

Una **debilitat o punt feble** és una limitació, defecte o inconsistència que constitueix ja un obstacle per aconseguir el model desitjat.

Per **amenança** s'entén una circumstància o situació de fora del sector, desfavorable per implantar el model. També inclou aquelles circumstàncies internes del sector que, a mitjà termini, poden obstaculitzar la seva consecució.

Una **fortalesa** o punt fort del sector és un element favorable intern a ell per a la consecució del model desitjat: pot consistir en una situació o un recurs en condicions de ser utilitzat per assolir algun aspecte del model.

Una **oportunitat** és una circumstància o situació externa que és potencialment favorable per assolir el model. També inclou aquelles situacions o recursos interns que, a mitjà termini, poden ser utilitzats per en favor d'aquest model.

Tanmateix, s'ha introduït algunes variacions a la metodologia DAFO clàssica, les quals hauran de millorar la capacitat d'anàlisi d'aquest instrument d'aproximació a les conclusions:

- En primer lloc, s'ordenen els elements del DAFO en diversos blocs d'anàlisi que, posteriorment, permetran una millor aproximació als objectius, a les línies estratègiques i a les recomanacions de l'estudi.
- En segon lloc, l'anàlisi DAFO incorpora una variació del mètode ZOPP, basat en la identificació, per a cada element, de les corresponents causes i efectes, element fonamental per al disseny de les accions més adients per resoldre les qüestions i els problemes identificats a través de l'anàlisi DAFO, donat que cada acció podrà atacar directament les causes i no perdre's -com succeeix sovint- en els efectes.

En el quadre següent s'ha intentat sistematitzar i sintetitzar la informació més rellevant que ha anat sorgint al llarg de la realització del present estudi, tant de l'anàlisi de informació quantitativa disponible, com de l'anàlisi de la legislació vigent, com de les reunions realitzades amb la identificació de cada element causal i dels seus corresponents efectes, fet que, posteriorment, ens permetrà transformar les causes en mitjans o accions i els efectes en objectius a assolir.

DEBILITATS

ALTA DENSITAT POBLACIONAL

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augment poblacional a les dècades dels 60 i 70 al centre de Santa Coloma. ▪ Augment de la població estrangera a la dècada dels 90 sobretot al barri del Fondo. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manca d'adequació de les vies urbanes a les necessitats de la població creixent. ▪ Col·lapse d'algunes vies. ▪ Dificultats per garantir la convivència entre els diferents usos de la via pública (vehicles i vianants).

DADES DE POBLACIÓ	Districte Centre	Districte Fondo	Santa Coloma
Habitants	22.467 habitants	16.900 habitants	120.846 habitants
Densitat	419 hab./hectàrea	591 hab./hectàrea	309 hab./hectàrea

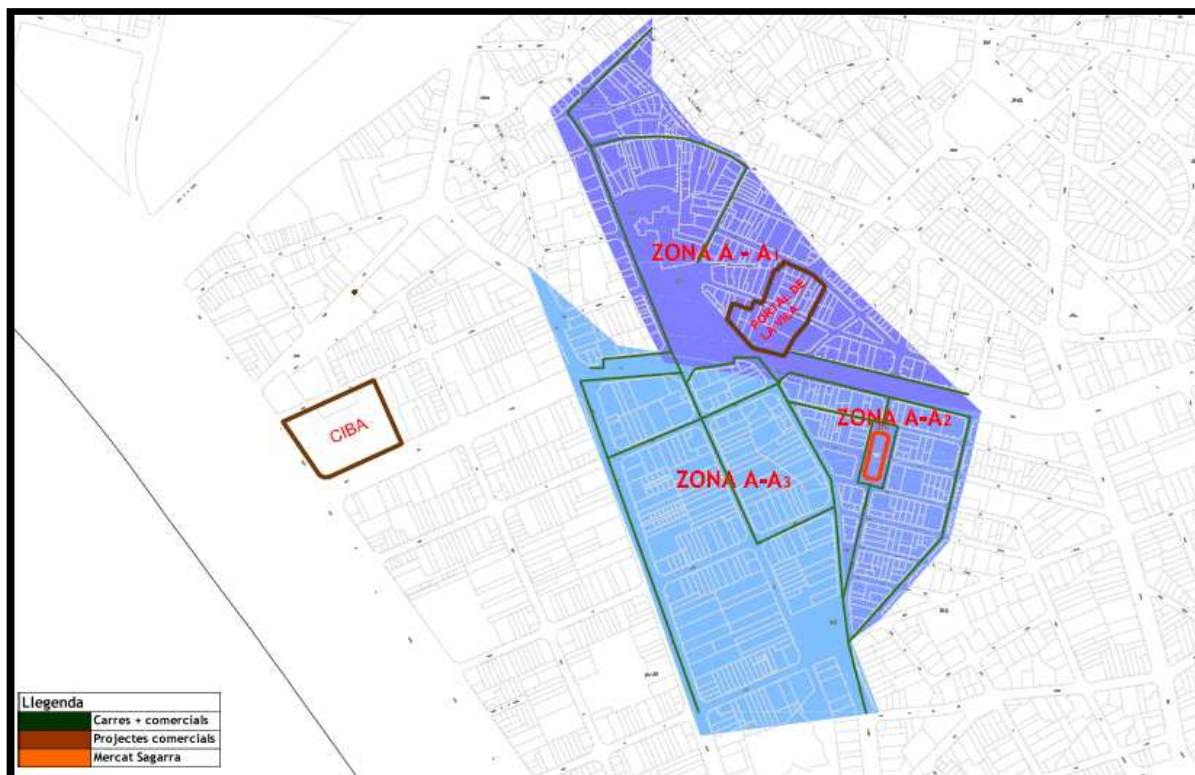
Font: Anuari estadístic de Santa Coloma de Gramenet 2005.

BAIX GRAU D'INTERCONNEXIÓ ENTRE LES ZONES COMERCIALS DEL CENTRE I EL FONDO

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Rambla, via que connecta les dues zones, presenta en alguns trams barreres que limita la connexió entre ambdues zones. ▪ Manca d'un itinerari fàcilment perceptible pels ciutadans. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augment de la percepció de distància entre les dues zones comercials. ▪ Increment de l'ús del vehicle privat o del transport públic per anar d'un barri a l'altre.

MANCA D'UN CENTRE A SANTA COLOMA QUE SIGUI REFERÈNCIA SOCIAL I ECONÒMICA DEL MUNICIPI

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inexistència d'una centralitat comercial a Santa Coloma. ▪ Importants discontinuïtats comercials entre els carrers més comercials del municipi. ▪ Manca de connexió entre els carrers comercials del nucli antic i de l'entorn del Mercat de Sagarra. ▪ Inexistència d'itineraris per a vianants que connectin els carrers comercials del centre. ▪ Existència de grans superfícies comercials molt properes al municipi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augment limitat d'activitats econòmiques als barris centrals de Santa Coloma. ▪ Poca atractivitat del centre. ▪ Dificultats per fer campanyes de dinamització comercial. ▪ Elevada evasió de despesa.



ELEVADA EVASIÓ DE DESPESA A SANTA COLOMA DE GRAMENET

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existència de diferents superfícies comercials molt properes al municipi (Badalona i Barcelona: Montigalà i La Maquinista). ▪ Proximitat amb Barcelona, municipi amb més capacitat d'atracció comercial de Catalunya. ▪ Manca d'oferta comercial. ▪ Importants discontinuïtats comercials entre els carrers més comercials del municipi. ▪ Existència de grans superfícies comercials molt properes al municipi que generen una elevada evasió de despesa. ▪ Entorn urbà poc adequat a les necessitats del comerç. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dificultats per garantir la viabilitat d'alguns establiments comercials al municipi. ▪ Desànim entre el col·lectiu dels comerciants.

POEC 2000: Evasió de despesa = 27% de la despesa comercialitzable del municipi.

Observatori del comerç de Santa Coloma de Gramenet 2005: Evasió de despesa = 25 % de la despesa comercialitzable del municipi.

ELEVADA PRESÈNCIA D'HABITATGE I APARCAMENT EN PLANTA BAIXA EN CARRERS COMERCIALS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> Manca d'un marc normatiu que reguli la implantació dels usos d'habitatge i aparcament en planta baixa (modificació del PGM en aquells sectors urbans que sigui necessari). 	<ul style="list-style-type: none"> Discontinuitat comercial als principals carrers comercials de Santa Coloma.


ELEVADA PRESÈNCIA D'ENTITATS FINANCERES A LA RAMBLA DE SANT SEBASTIÀ

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> Manca d'un marc normatiu que reguli la implantació de serveis financers a les principals vies comercials del municipi. Major capacitat inversora de les entitats financeres per accedir als baixos comercials de les vies més comercials del municipi. 	<ul style="list-style-type: none"> Discontinuitat comercial al principal eix viari de Santa Coloma. L'horari d'obertura d'aquests establiments (8:00h a 14:00h) implica que a la tarda bona part del continu comercial de la via resti inactiu. Uniformització de l'oferta i manca de diversitat comercial. Disminueix l'atractiu comercial del centre del municipi.



MANCA D'ESPais VERDS ALS PUNTS DE REPÒS (ESPais CONVIVENCIALS)

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manca de prioritatzació d'espais verds a l'hora de dissenyar els espais conviencials. ▪ Possible elevat cost de manteniment de l'arbrat i de la jardineria.. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espais urbans menys atractius.

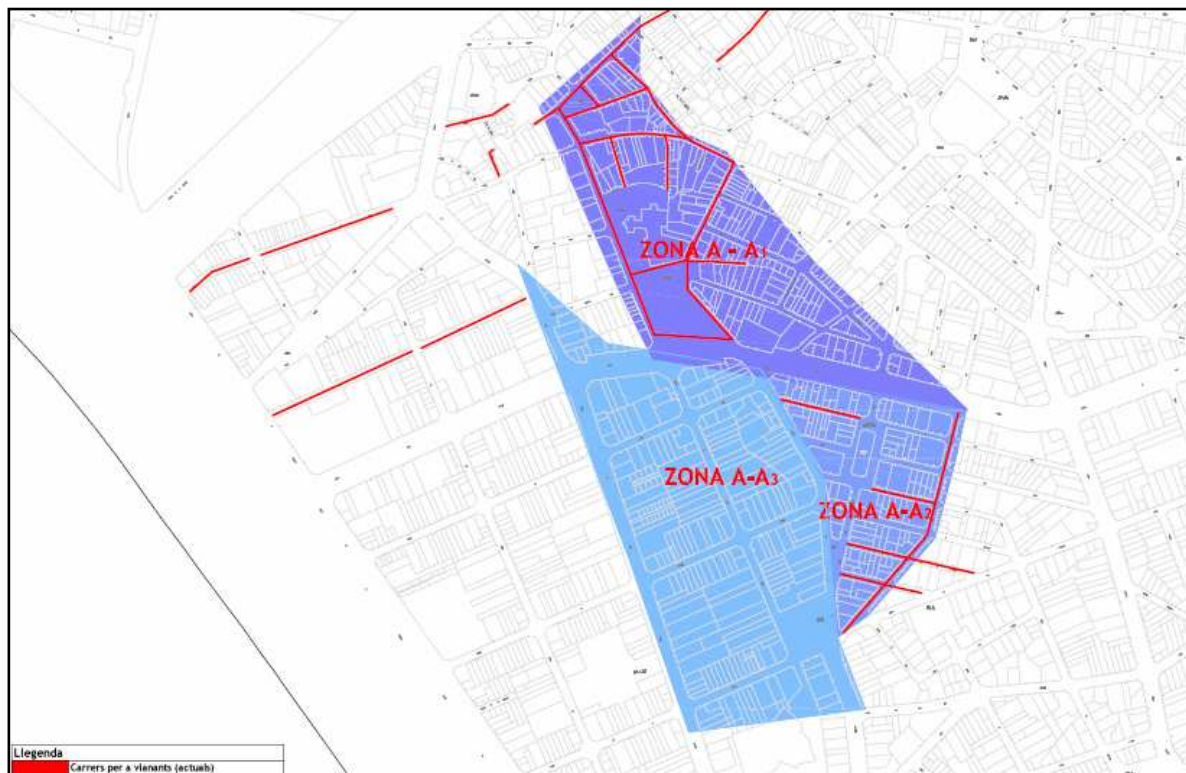

MOBILIARI UBICAT EN PUNTS QUE DIFICULTEN EL PAS DE VIANANTS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manca d'espai per ubicar el mobiliari. ▪ Orografia complicada d'alguns carrers. ▪ Manca de previsió a l'hora d'urbanitzar els carrers. ▪ Limitació pressupostària per utilitzar mobiliari amb menys impacte. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espais urbans menys atractius. ▪ Limita el pas de vianants i impliquen vies urbanes menys còmodes. ▪ Augmenta la sensació d'espais urbans poc ordenats i, per tant, menys favorables a l'activitat comercial.



MANCA DE CONNEXIÓ ENTRE ELS CARRERS VIANANTITZATS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possible manca de perspectiva estratègica a l'hora d'executar les actuacions d'urbanització. ▪ Restriccions pressupostàries a l'hora d'executar aquest tipus d'actuacions. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pèrdua d'eficàcia de les mesures de vianantització. ▪ Increment de la discontinuïtat comercial. ▪ Dificultats per consolidar itineraris urbans còmodes per als vianants vinculats a l'activitat comercial del municipi.



ACCESOS ALS CARRERS VIANANTITZATS EN MALES CONDICIONS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orografia complicada que dificulta la millora de l'entorn urbà. ▪ Manca de prioritat als accessos a les zones comercials vianantitzades. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pèrdua d'eficàcia de les mesures de vianantització. ▪ Accessos poc còmodes per als vianants que es dirigeixen als carrers més comercials. ▪ Increment de la discontinuïtat urbana entre els diferents tipus de vies, sobretot les comercials.


ELEVAT PAS DE TRANSPORT PÚBLIC PELS CARRERS PRINCIPALS DE LES ZONES COMERCIALS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estructuració del comerç al voltant de les principals vies de comunicació del municipi. ▪ Orografia complexa del municipi: dificultats per generar itineraris per al pas de vehicles. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pèrdua d'eficàcia de les mesures de vianantització.



FORTALESES

ACTUACIONS PER MILLORAR LA URBANITZACIÓ DELS PRINCIPALS CARRERS COMERCIALS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interès per millorar la mobilitat a peu al municipi de Santa Coloma. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Foment d'itineraris urbans per al pas de vianants. ▪ Una ciutat més còmode i segura per als vianants.

PAPER ACTIU DE L'ASSOCIACIONISME COMERCIAL

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tradició associativa en l'àmbit del comerç. ▪ Esforç associatiu important en l'àmbit de la promoció comercial del municipi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interlocució directa del sector davant les institucions. ▪ Possibilitats de realització d'accions de dinamització comercial conjunta.

MERCATS MUNICIPALS COM A LOCOMOTORES COMERCIALS DE SANTA COLOMA

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Referent de la compra quotidiana, sobretot pel que fa a producte fresc, per a la ciutadania del municipi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinamització de l'entorn. ▪ Augment del pas de vianants pel seu entorn.

PAM 2008-2011

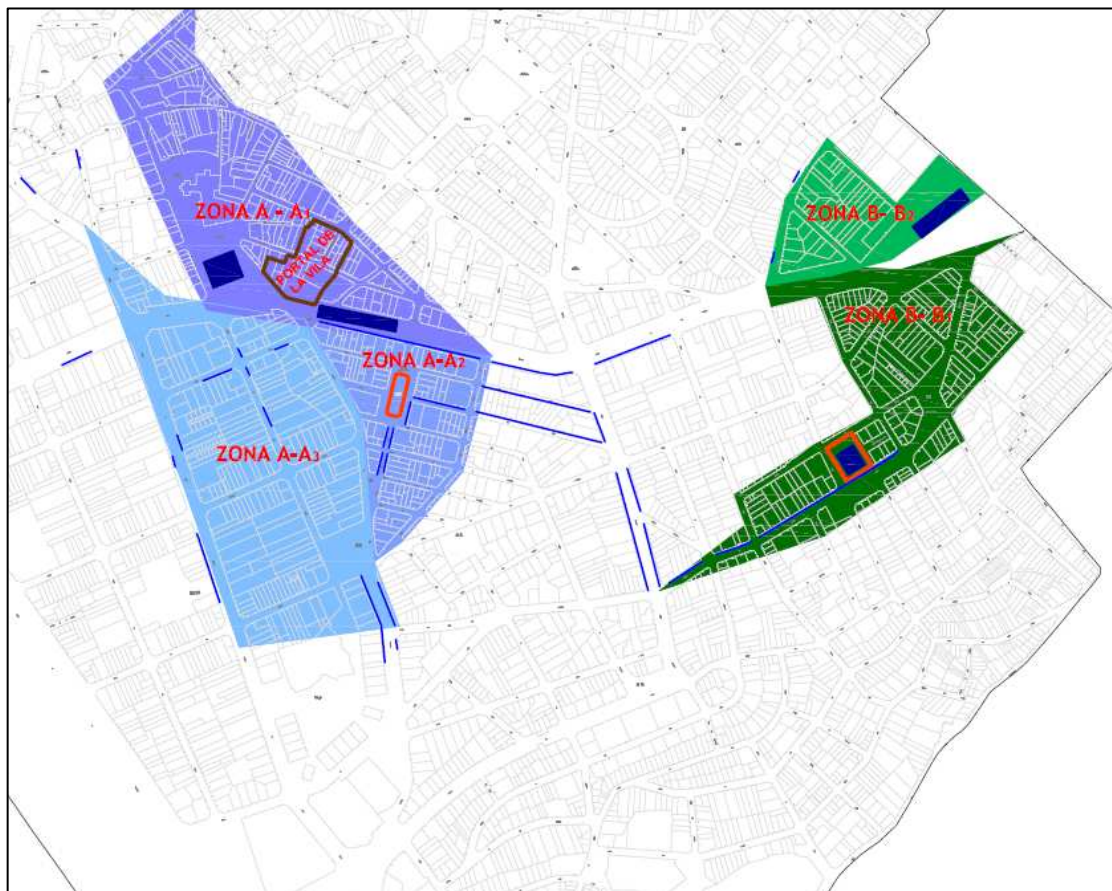
CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voluntat de l'Ajuntament per impulsar un projecte estratègic durant el període 2008-2011. ▪ Necessitat d'impulsar projectes amb una visió integral del municipi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Millora de la qualitat dels carrers i dels espais públics del municipi.

REJOVENIMENT DE LA POBLACIÓ AL MUNICIPI

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> Arribada de població immigrant. 	<ul style="list-style-type: none"> Augment de la demanda potencial. Noves oportunitats per obrir establiments comercials.

OFERTA D'APARCAMENT DE ROTACIÓ AL VOLTANT DE LES ZONES COMERCIALS

CAUSA	EFFECTE
<ul style="list-style-type: none"> Impuls decidit per millorar les condicions d'accessibilitat a les zones comercials. 	<ul style="list-style-type: none"> Dinamització de l'entorn. Augment del pas de vianants pel seu entorn.



OPORTUNITATS

PROJECTES DE REGENERACIÓ URBANA AL CENTRE I EL FONDO

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Decidit impuls polític per participar dels projectes de cofinançament per a la regeneració urbana dels barris amb més deficiències estructurals. ▪ Necessitat de millorar la qualitat de vida dels veïns dels barris amb dèficits socials i econòmics. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disponibilitat de recursos econòmics per millorar l'entorn urbà de carrers i espais públics dins les zones comercials. ▪ Disponibilitat de recursos per remodelar els mercats (Fondo i Sagarra).

PROMOCIÓ DE NOVA OFERTA COMERCIAL AL PORTAL DE LA VILA

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manca d'una centralitat comercial. ▪ Diagnòstic del POEC de Santa Coloma (2001): Indica que hi ha possibilitats de creixement en superfície comercial en mitjà i gran format i que cal fer una actuació de promoció comercial per acomplir amb un doble objectiu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Reduir l'evasió de despesa. ○ Consolidar una centralitat comercial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidació d'un nou eix viari que connecti la Rambla de Sant Sebastià i el centre històric per un espai comercial. ▪ Consolidació d'una centralitat comercial al municipi de Santa Coloma de Gramenet.



AMENACES

CONTEXT DE CRISI

<i>CAUSA</i>	<i>EFFECTE</i>
<ul style="list-style-type: none">▪ Sector immobiliari en crisi.▪ Sector financer en crisi.	<ul style="list-style-type: none">▪ Tancament d'establiments comercials.▪ Dificultats econòmiques per impulsar projectes urbanístics.

10 APROXIMACIÓ AL MODEL D'URBANISME COMERCIAL

A partir del diagnòstic del comerç i de l'entorn urbà a les zones d'actuació definides presentem les principals conclusions a les que hem arribat a partir del diagnòstic. Aquestes conclusions, òbviament són els factors claus o crítics que guien el model d'actuació que plantejarem i les línies d'actuació.

10.1 FACTORS DETERMINANTS O CRÍTICS DEL MODEL: DICTAMEN

1. El barri Centre i el Fondo són dues zones comercials clarament diferenciades. Actualment, el grau d'interconnexió entre si és baix i no hi ha cap circuit urbà que garanteixi una continuïtat. La percepció de distàncies entre els dos barris és més elevada que la distància real.
2. La Rambla de Sant Sebastià i la Rambla del Fondo són el principal eix vertebrador entre les dues zones. Amb tot, aquest eix per la seva configuració, en forma de Rambla, no fomenta la connexió, pels motius següents:
 - 2.1. La Rambla de Sant Sebastià amb un passeig central ample i amb les voreres laterals més estretes, sobretot a la vorera de mar, no fomenten la compra al llarg de la zona.
 - 2.2. La rotonda i l'entrada a l'aparcament ubicades a la Rambla Sant Sebastià són una barrera generadora de discontinuïtats que serà més acusada amb les obres del Portal de la Vila.
 - 2.3. La Rambla del Fondo té una zona amb arbres a la part central que dificulta la interconnexió entre la Plaça de la Mediterrània i l'entrada del metro.
 - 2.4. En general, les Rambles no són prou permeables i no faciliten el pas d'un costat a l'altre.
3. Les zones comercials del Fondo i del Centre no tenen cap visibilitat des de l'exterior (Rambles, Plaça de la Vila, Avinguda de la Generalitat, Mercat del Fondo i de Sagarra, Plaça del Rellotge, Carrer Major i Sant Jeroni, etc.).
4. El centre té una solució complexa pels motius següents:
 - 4.1. De l'Avinguda de la Generalitat/Verdaguer fins al Parc Europa i des de l'Avinguda de Santa Coloma fins el Carrer Irlanda hi ha múltiples barreres generadores de discontinuïtat (Rambles, Plaça de la Vila, etc.).
 - 4.2. L'estructura urbana d'aquesta zona és complexa i difícil.
 - 4.3. Tot i que les seccions del carrer són, en general, massa estretes, pràcticament no hi ha carrers de vianants (Sant Josep) o de prioritat invertida (Sant Carles, Major i Sant Jeroni). Aquest aspecte és especialment rellevant al voltant del Mercat de Sagarra.
 - 4.4. No hi ha un únic Centre sinó que hi ha diferents zones comercials que avui dia són discontinues:
 - 4.4.1. Sant Jeroni, Major, Sant Carles i Josep Anselm Clavé.
 - 4.4.2. Entorn Mercat de Sagarra i Avinguda de la Generalitat.
 - 4.4.3. Carrer Sant Carles, Avinguda Santa Coloma i Pompeu Fabra.Aquests tres àmbits comercials estan poc connectats encara que en un futur poden arribar a conformar un centre comercial.
 - 4.5. La gran oportunitat del districte Centre és l'actuació del Portal de la Vila perquè en bona mesura pot contribuir a cosir la zona i evitar algunes de les discontinuïtats presents. No es pot obviar, altrament, que el projecte té riscos perquè pot esdevenir un "cementiri de

locals buits". Lògicament, el centre de Santa Coloma no es pot permetre aquest escenari. Actualment, el projecte genera alguns dubtes sobre la seva viabilitat i sostenibilitat en el temps. En un context de crisi econòmica les possibilitats per ocupar els establiments i captar oferta són menors. Alguns dels elements que generen dubtes al voltant del projecte és el disseny de l'espai; el Portal de la Vila tindrà part dels locals comercials en plantes soterrànies. Tampoc podem oblidar l'entorn urbà en què s'insereix. El nou equipament es trobarà situat just davant de la Rambla de Sant Sebastià, en el punt en què hi ha una rotonda i l'accés a l'aparcament. Recordem que aquesta intersecció genera una forta discontinuïtat entre les dues voreres de la Rambla i, per tant, entre la part nord i sud del centre. No obstant, el projecte implica una reestructuració urbana amb l'obertura d'un accés al nucli antic pel carrer Josep Pedragrosa i Mossèn Jaume Gordi.

- 4.6. El projecte de reforma del Mercat de Sagarra és una actuació fonamental per a la consolidació de la zona com a espai comercial. Amb tot, cal ser conscients de la dificultat de l'actuació perquè es tracta d'un edifici envoltat en tots els costats per altres edificis amb seccions molt reduïdes. Un altre aspecte que dificulta l'actuació, és determinar la ubicació provisional de la carpa del mercat per a un període mínim de 2/3 anys.
 - 4.7. La zona situada entre l'Ajuntament i l'església Major no té massa possibilitats per esdevenir una zona comercial ni per fer de connexió entre els carrers comercials (Carrer Major, Sant Jeroni i Josep Anselm Clavé). En aquest sentit, caldria centrar els esforços en el Carrer Santa Coloma per connectar Sant Jeroni amb Major.
 - 4.8. Tot i que hi hagi discontinuïtats fortes entre les diferents zones del centre, les distàncies entre si són curtes i abastables per fer-les a peu. En canvi, la percepció de distància és més elevada. En aquest sentit, és convenient actuar sobre les percepcions amb la generació d'itineraris urbans fàcilment identificables per la ciutadania. Les actuacions urbanístiques són indispensables per assolir aquest objectiu.
5. El barri del Fondo, és la zona més comercial de Santa Coloma. El Fondo té la densitat de població més elevada del municipi (519 habitants per hectàrea), situació que s'explica per la poca superfície que ocupa. La concentració comercial és especialment elevada al voltant del Mercat del Fondo. La zona ha experimentat alguna millora urbanística en el marc dels projectes de regeneració urbana implementats a la Serra d'en Mena (Urban, Fons de Cohesió i llei de barris). Ara, de nou, el conjunt de barris que ocupen la Serra d'en Mena rebran nous ajuts de la iniciativa comunitària Urbana. Tanmateix:
 - 5.1. La Rambla del Fondo, construïda l'any 1995, actua com una barrera física entre les dues principals zones comercials del barri: la plaça del Rellotge/Mercat de Sagarra i el Carrer Sicília.
 - 5.2. La propinent reforma del Mercat del Fondo és un tema clau per al desenvolupament comercial de la zona. Hi ha dos aspectes que generen dubtes al voltant de la gestió del projecte. La manca de places d'aparcament en el mateix edifici i, d'altra banda, la ubicació provisional del mercat, amb la instal·lació d'una carpa en sòl badaloní (Carrer Wagner), tot i que és a prop del seu enclavament.
 - 5.3. En el mateix sentit, és molt important gestionar bé les obres per reduir l'impacte sobre l'activitat comercial i econòmica del barri. Si tenim en compte que les obres estan planificades per a un període de 3-4 anys l'impacte es preveu important i difícil d'atenuar. Amb tot, sí que és important aprofitar el moment de les obres per plantejar actuacions d'acompanyament, des de l'òptica de l'urbanisme comercial per evitar un estat de provisionalitat massa llarg en el temps. En aquest cas, és imprescindible definir una estratègia de coordinació entre ambdues línies d'execució d'obres.
 - 5.4. Tot i l'elevada concentració comercial i/o de serveis al voltant del mercat i a l'eix Wagner-Mossèn Verdaguer, aquesta es redueix progressivament a mesura que s'avança en sentit carrer Irlanda fins gairebé desaparèixer.

- 5.5. En aquest mateix sentit, la desconexió comercial i urbana entre el Centre i el Fondo és molt clara. Els carrers Verdaguer i Sant Just, entre Irlanda i Avinguda Generalitat, no tenen pràcticament comerç. A més, les voreres són molt estretes i l'entorn urbà, en general, és poc favorable per a l'activitat comercial, a diferència del que passa al barri del Fondo.
- 5.6. El barri del Fondo, i el seu comerç, no és visible fins que ja hi ets. L'accés des de la Rambla del Fondo, a excepció del Carrer Verdaguer que està vianantitzat, és molt difícil i poc agradable; carrers com Beethoven o Dalmau. tenen les voreres molt estretes i amb desnivells.
- 5.7. Al voltant del Mercat del Fondo, hi ha una presència elevada de serveis financers (entitats bancàries o caixes) que trenquen la continuïtat comercial amb un evident efecte negatiu sobre l'atractiu comercial de la zona.
6. Cal fer més fluïda la connexió entre el Fondo i el Centre amb un circuit urbà, pensat per a la circulació de vianants, més agradable i visible.
7. Tot i que el model ha de partir d'un plantejament integral per a les dues zones, no hem de deixar de banda que és, igualment, necessari fer plantejaments no homogenis.
 - 7.1. Identificació dels àmbits que requereixen d'un plantejament homogeni.
 - 7.2. Definir una proposta d'actuació per a cadascuna de les dues zones.
 - 7.3. Definir una proposta d'actuació per a les interconnexions urbanístiques entre zones:
 - 7.3.1. Dins el Fondo.
 - 7.3.2. Dins el Centre.
 - 7.3.3. Entre Fondo i Centre.
 - 7.4. Disseny del model a través d'un procés participatiu:
 - 7.4.1. Ajuntament.
 - 7.4.2. Comerciants/associacions.
 - 7.4.3. Veïns i associacions.
8. Les propostes urbanístiques també incorporen fitxes amb descripcions per a la seva execució:
 - 8.1. Operativitat i factibilitat de l'actuació.
 - 8.2. Integració o no en plans especials.
 - 8.3. Fórmula de finançament: públic o mixt.
 - 8.4. Calendari d'execució.
 - 8.5. Agents implicats.

11 MODEL URBANISME COMERCIAL: OBJECTIUS ESTRATÈGICS

CENTRE DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

- 1- Consolidar el caràcter de comerç central al Centre de Santa Coloma, amb la garantia d'una oferta diversificada i amb un entorn urbà de qualitat.
- 2- Integrar els projecte de construcció d'equipament comercial i de serveis al Portal de la Vila i la CIBA.
- 3- Consolidar el Mercat de Sagarra i adaptar el seu entorn a les necessitats d'accessibilitat de vianants, vehicles i transport de mercaderies.
- 4- Millorar la connexió entre les subzones comercials del Centre amb actuacions urbanístiques als punts de conflicte.
- 5- Adaptar l'espai viari als vianants.
- 6- Reduir l'impacte de les barreres arquitectòniques existents als carrers comercials del municipi.
- 7- Consolidar una xarxa d'aparcaments que permeti resoldre les necessitats d'aparcament dels veïns i implantar una dotació de places de rotació adequada a les necessitats de l'activitat comercial.
- 8- Regular els usos en planta baixa per evitar la concentració d'usos i/o activitats que trenquin la continuïtat comercial als principals eixos comercials.
- 9- Consolidar espais lliures com espais de convivència als eixos comercials.
- 10- Millorar la informació i senyalització dels eixos comercials i dels itineraris, així com de les zones d'aparcament d'accés per donar més visibilitat a l'activitat comercial.
- 11- Regular la recollida selectiva de deixalles i de residus comercials produïts en la zona.
- 12- Establir un pla d'actuació per al manteniment dels elements urbans i de les façanes dels immobles.
- 13- Establir canals de comunicació i participació formals per integrar els establiments comercials en un projecte de gestió comuna de la zona i, concretament, per analitzar les actuacions que s'impulsin en matèria de millora de l'entorn urbà.

FONDO DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

1- Consolidar el caràcter de comerç de proximitat al Fondo de Santa Coloma, amb la garantia d'una oferta diversificada i amb un entorn urbà de qualitat.

2- Aplicar criteris d'urbanisme comercial al projecte de regeneració urbana: concretament al nou eix viari del Carrer del Bruc.

3- Consolidar el Mercat del Fondo i adaptar el seu entorn a les necessitats d'accessibilitat de vianants, vehicles i transport de mercaderies.

4- Millorar la connexió entre les subzones comercials del Fondo amb actuacions urbanístiques als punts de conflicte.

5- Adaptar l'espai viari als vianants.

6- Reduir l'impacte de les barreres arquitectòniques existents als carrers comercials del municipi.

7- Consolidar una xarxa d'aparcaments que permeti resoldre les necessitats d'aparcament dels veïns i implantar una dotació de places de rotació adequada a les necessitats de l'activitat comercial.

8- Regular els usos en planta baixa per evitar la concentració d'usos i/o activitats que trenquin la continuïtat comercial als principals eixos comercials, sobretot al voltant del Mercat del Fondo, punt en què s'ha detectat una major presència d'aquest tipus d'activitat.

9- Consolidar espais lliures com espais de convivència als eixos comercials.

10- Millorar la informació i senyalització dels eixos comercials i dels itineraris, així com de les zones d'aparcament d'accés.

11- Regular la recollida selectiva de deixalles i de residus comercials produïts en la zona.

12- Establir un pla d'actuació per al manteniment dels elements urbans i de les façanes dels immobles.

13- Establir canals de comunicació i participació formals per integrar els establiments comercials en un projecte de gestió comuna de la zona i, concretament, per analitzar les actuacions que s'impulsin en matèria de millora de l'entorn urbà.

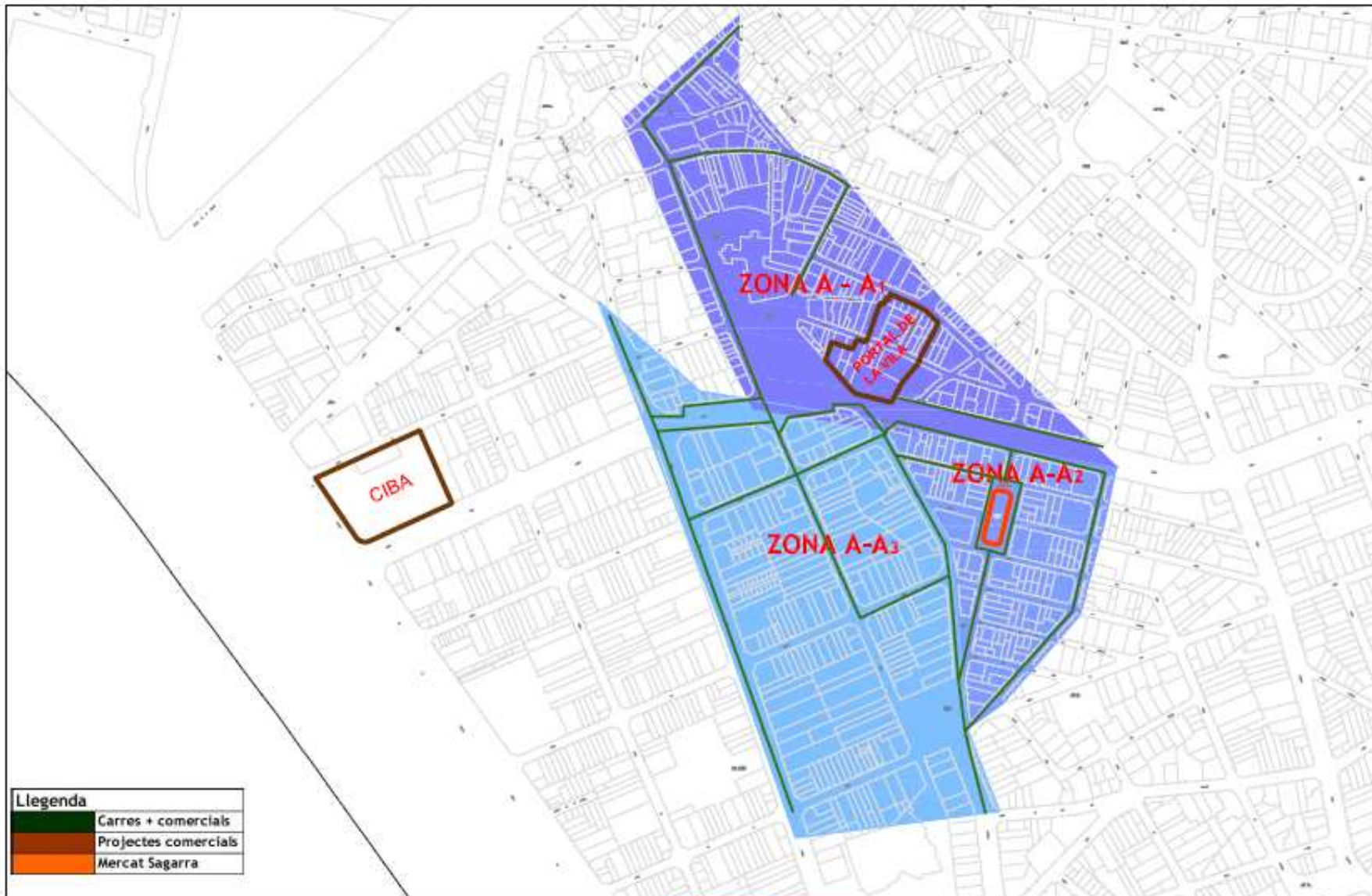
12 MODEL URBANISME COMERCIAL: ÀMBIT D'ACTUACIÓ

A continuació presentem sobre plànol l'àmbit d'actuació: zones comercials del Centre i del Fondo en què es reflecteixen igualment els elements següents:

- Zones i subzones comercials.
- Principals que absorbeixen els fluxos de vianants.
- Punts de conflicte: origen de discontinuïtat comercial.
- Trencament entre zones.
- Projectes comercials.
- Mercats municipals.
- Vies amb orografia complicada.

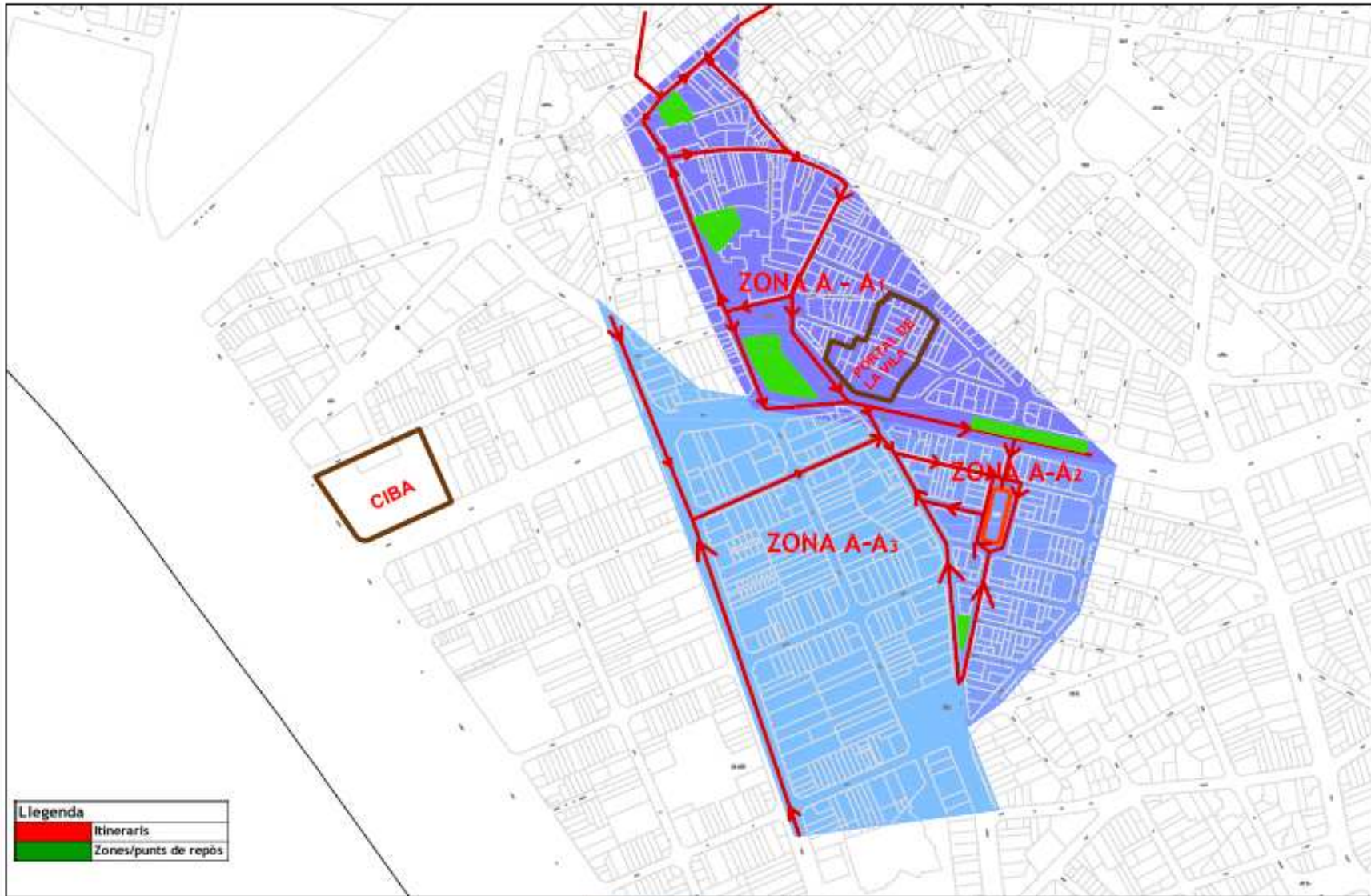
Seguidament, presentem un plànol en que es defineix de manera concreta l'àmbit d'actuació en cada una de les zones i un plànol que defineix els itineraris que es volen potenciar en cada un dels àmbits d'actuació





Llegenda	
	Carres + comercials
	Projectes comercials
	Mercat Sagarra

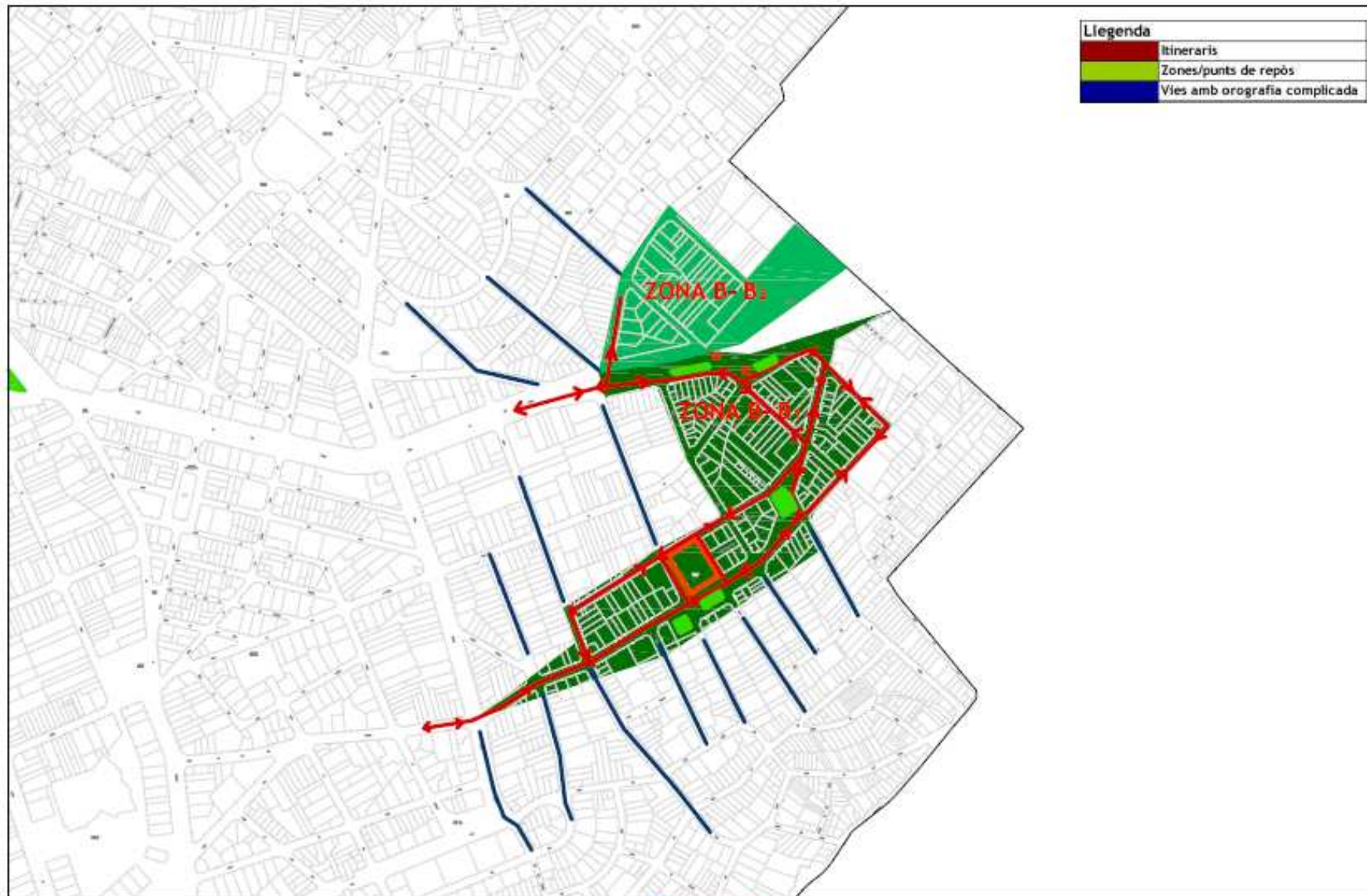
		ESTUDI D'URBANISME COMERCIAL A SANTA COLOMA DE GRAMENET		MODEL D'URBANISME COMERCIAL	2008	A2
				ÀMBIT D'ACTUACIÓ SECTOR CENTRE		1:175.000






Llegenda	
	Itineraris
	Zones/punts de repòs

		ESTUDI D'URBANISME COMERCIAL A SANTA COLOMA DE GRAMENET		MODEL D'URBANISME COMERCIAL	2008	B1
				Itineraris de vianants al sector centre	E:1/5.000	





Llegenda	
	Itineraris
	Zones/punts de repòs
	Vies amb orografia complicada

13 MODEL URBANISME COMERCIAL: LÍNIES D'ACTUACIÓ

LÍNIES D'ACTUACIÓ

1-MOBILITAT I ACCESSIBILITAT.



2- PAISSATGE URBÀ.



3- NORMATIVA URBANÍSTICA I ORDENANCES.



4- PARTICIPACIÓ.

