

# ANÁLISIS SITUACIÓN ACTUAL

*ABRIL 2019*



**Trabajos técnicos para la viabilidad y sostenibilidad de la aplicación de la metodología tipo en la peatonalización del centro tradicional:**

*Eje avenida Constitución, Calle Bailén, calle Castaños y plaza Gabriel Miró*

## Contenido

<b>1. PROGRAMA DE TRABAJO. F1: ESTUDIOS FUNCIONALES</b> .....	3
<b>2. OBJETIVO Y ÁMBITO DE ESTUDIO</b> .....	4
2.1.    Ámbito de estudio .....	4
<b>3. ANTECEDENTES</b> .....	6
3.1.    Reuniones previas .....	6
3.2.    Análisis de los documentos previos .....	6
<b>4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL</b> .....	10
4.1.    Fuentes de información secundaria .....	10
4.2.    Inventario urbano .....	10
4.3.    Análisis de la situación actual .....	13
<b>5. DIAGNÓSTICO</b> .....	19
5.1.    DAFO .....	19
Introducción .....	19
Análisis DAFO .....	20
5.2.    Conclusiones .....	21

## 1. PROGRAMA DE TRABAJO. F1: ESTUDIOS FUNCIONALES

El presente proyecto para la realización de los trabajos técnicos para analizar la viabilidad y sostenibilidad de la aplicación de la metodología tipo en la peatonalización del centro tradicional de Alicante, cuenta con un total de 5 etapas, siendo la primera la que se presenta en este documento (Fase 1: Elaboración de los estudios funcionales – análisis y diagnóstico).

A esta fase le seguirá la redacción de las propuestas de alternativas (Fase 2), que irán seguidas de un proceso de participación ciudadana (Fase 3).

Después del proceso de participación ciudadana y a partir de la alternativa seleccionada se redactarán los documentos definitivos (Fase 4: proyecto arquitectónico y proyecto constructivo).



*Etapas del proyecto. Fuente: IDOM – A-INGENIA*

## 2. OBJETIVO Y ÁMBITO DE ESTUDIO

El objeto del presente estudio es la realización de los trabajos técnicos para analizar la viabilidad y sostenibilidad de la aplicación de la metodología tipo en la peatonalización del centro tradicional de Alicante: Eje avenida Constitución, Calle Bailén, calle Castaños y plaza Gabriel Miró.

El objetivo general del estudio es realizar los estudios funcionales que definan la propuesta de actuación y posteriormente redactar el proyecto ejecutivo que permita su implantación.

### 2.1. Ámbito de estudio

El ámbito de actuación es coincidente con el sector del Centro Tradicional, con un mayor enfoque en el eje que conforman la Avenida de la Constitución y la Calle Bailén hasta la Plaza Portal de Elche. Estas calles forman un céntrico eje de la ciudad que, de forma paralela a la Rambla Méndez Núñez, conectan la Avenida Alfonso X el Sabio, y el entorno del Mercado Central, con la Explanada de España y el Puerto.

Se trata pues, de una zona con un entorno comercial y de servicios con un elevado potencial de impacto en el funcionamiento de la ciudad de Alicante. Es por ello que se pretende llevar a cabo una potente intervención que fomente el desarrollo y revitalización de la zona y le haga recuperar la centralidad y el valor histórico y cultural que debiera disponer dentro de la ciudad.

Para la realización de los estudios funcionales se trabajará con tres escalas. Una primera a nivel de ciudad, con el objetivo de entender como se relaciona el Centro tradicional con el resto de la ciudad, básicamente por lo que a transporte público y ejes peatonales y verdes se refiere. La segunda escala de trabajo es la que define el centro tradicional, delimitado por la avenida Alfonso X el sabio, la avenida Federico Soto y avenida Dr. Gadea, la Esplanada de España y la Rambla Méndez Nuñez.



Centro tradicional. Fuente: IDOM – A-INGENIA

Por último y con un nivel de detalle mayor, se ha trabajado con los ejes viarios de la avenida Constitución, Calle Bailén, calle Castaños y plaza Gabriel Miró.



*Avenida Constitución, Calle Bailén, calle Castaños y plaza Gabriel Miró. Centro tradicional. Fuente: IDOM – A-INGENIA*

### 3. ANTECEDENTES

Antes de empezar el análisis del ámbito de actuación se analizó toda la documentación previa existente sobre el ámbito de estudio. Para la recopilación de esta información se mantuvieron reuniones con los distintos departamentos del Ayuntamiento de Alicante con competencias en el ámbito de actuación y posteriormente se analizaron los documentos más representativos.

#### 3.1. Reuniones previas

Previamente al análisis de la situación actual del ámbito de estudio, se han realizado una serie de reuniones técnicas con todos los departamentos municipales implicados en el espacio público, con el triple objetivo de:

- Dar a conocer el inicio de los trabajos técnicos para la viabilidad y sostenibilidad de la aplicación de la metodología tipo en la peatonalización del centro tradicional
- Conocer su visión del ámbito
- Recabar información de estudios previos

Se mantuvieron reuniones con:

- Transporte público. 18 de diciembre 2018
- Urbanismo. 18 de diciembre 2018
- Comercio. 16 de enero 2019
- Coordinación de proyectos. 16 de enero 2019
- Participación ciudadana. 29 de enero de 2019

De estas reuniones previas, se identificaron los siguientes proyectos con impacto en la zona de estudio:

- Plan Integral de recuperación del centro tradicional de Alicante. Plan Centro (2002)
- Plan Especial de Protección y conservación del centro tradicional de Alicante (Julio 2009)
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante (2013)
- Orientaciones para la peatonalización de los ejes Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante (PATECO – Ayuntamiento Alicante. Noviembre 2016)

#### 3.2. Análisis de los documentos previos

Después de las reuniones mantenidas con los distintos departamentos, se seleccionaron los siguientes cuatro documentos de referencia. La información de interés que se extrae para el objeto del presente estudio es:

##### ***Plan Integral de recuperación del centro tradicional de Alicante. Plan Centro (2002)***

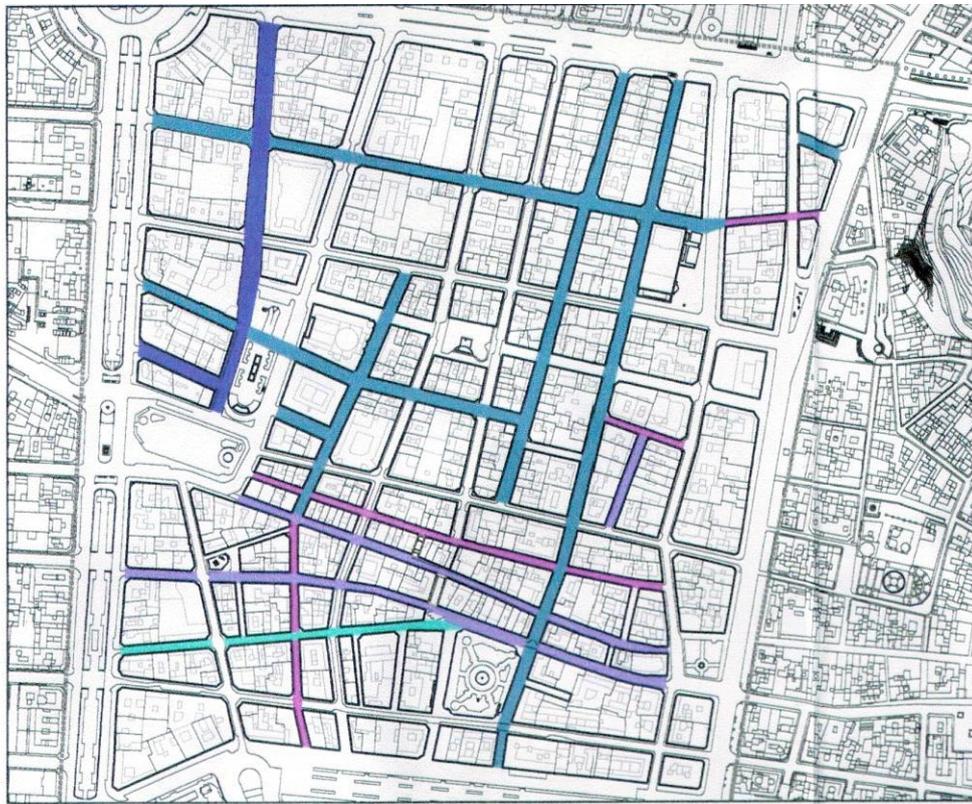
- Eliminación de barreras urbanísticas y arquitectónicas
- Creación de aparcamientos
- Micro bus del Centro tradicional
- Actuaciones en urbanismo comercial. PAC Lucentum II y III
- Elaboración del Plan Especial de Ordenación Urbana del centro Tradicional
- Urbanización de espacios públicos

##### ***Plan Especial de Protección y conservación del centro tradicional de Alicante (Julio 2009)***

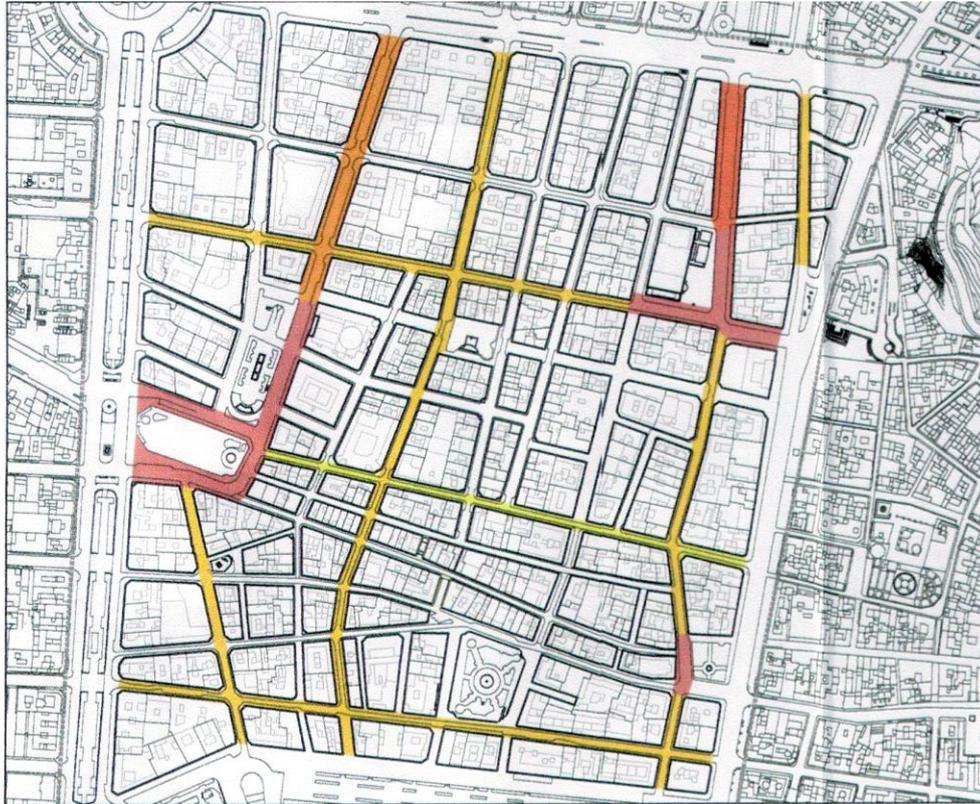
Define, para el ámbito de estudio, las características de cada calle sean estén peatonales, compartidas o de tránsito rodado. Se adjuntan los mapas con las propuestas:



*Tránsito Peatonal. Fuente: Plan Especial de Protección y conservación del centro tradicional de Alicante*



*Tránsito compartido. Fuente: Plan Especial de Protección y conservación del centro tradicional de Alicante*



*Tráfico rodado. Fuente: Plan Especial de Protección y conservación del centro tradicional de Alicante*

### **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante. 2013**

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible define 6 líneas estratégicas de actuación, siendo la Línea Estratégica 1 la relativa al peatón. En este programa se incluyen dos propuestas encaminadas a ampliar las zonas peatonales de la ciudad:

- Propuesta 1.1.1. Creación de itinerarios de preferencia peatonal
- Propuesta 1.1.2. Plan de mejora peatonal del Centro Histórico

El objetivo de estas propuestas es fomentar los desplazamientos peatonales mejorando el soporte físico que los acoge de manera que éstos puedan realizarse de forma cómoda y segura. Para ello se configurará una Red de Itinerarios Pevtonales de carácter estructurante que una los puntos de mayor atracción de Alicante. A este respecto el PMUS trazó una red compuesta por una serie de itinerarios concéntricos y radiales en relación al Casco Antiguo. Algunas de las propuestas más significativas y representativas, son la peatonalización de la Avenida Maisonnave o de la Avenida de la Constitución – calle Bailén.

El PMUS, en su Propuesta 1.1.2. Plan de mejora peatonal del Casco Histórico, plasma la necesidad de revitalización del Casco Histórico de Alicante y se hace especial énfasis en el eje que discurre por la Avenida de la Constitución y la Calle Bailén. En dicha propuesta se propone la peatonalización de la Avenida de la Constitución con el objetivo de priorizar los movimientos peatonales en el eje que une el Teatro Principal con el Mercado Central de Abastos.



Propuesta de red de itinerarios peatonales. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante

**Orientaciones para la peatonalización de los ejes Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante** (PATECO – Ayuntamiento Alicante. Noviembre 2016)

En dicho documento se analizan las calles Constitución, Bailén y Maisonnave y se hacen unas recomendaciones para su peatonalización. El documento tiene también un catálogo de recomendaciones para peatonalizaciones urbanas.

También propone una actuación integrada en el entorno del Teatro/Plaza Nueva. Con el objetivo de mejorar la calidad ambiental del centro tradicional, convirtiéndolo en un lugar de paseo, con el que se pretende favorecer la circulación peatonal creando un espacio continuo que vertebré las dos zonas comerciales de mayor peso en el municipio, es decir, Maisonnave y Gerona – Teatro – Castaños, favoreciendo la permeabilidad peatonal en sentido Norte – Sur, desde el eje Alfonso X el Sabio y Explanada de España.

## 4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Para el análisis de la situación actual se utilizaron fuentes de información secundaria (datos aportados por el Ayuntamiento de Alicante) y fuentes de información primarias (trabajo de campo).

### 4.1. Fuentes de información secundaria

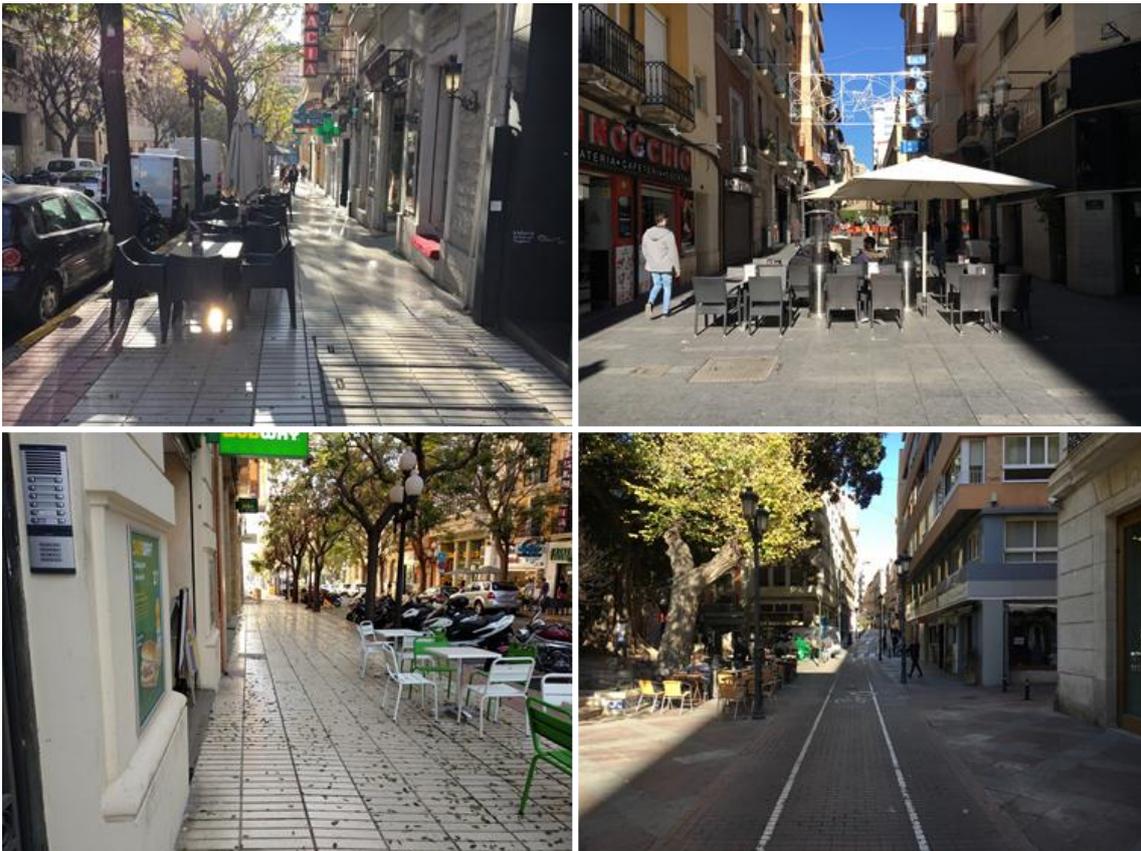
La principal fuente de información secundaria fue la cartografía que el Ayuntamiento de Alicante facilitó. Esta información cartográfica sirvió de base para gran parte del análisis realizado.

Por otro lado, también fue importante por el papel clave que tendrá en el estudio funcional del centro tradicional, los itinerarios de las distintas líneas de transporte público que circulan por el ámbito de estudio.

### 4.2. Inventario urbano

Para completar la información secundaria se realizó un inventario urbano en la Avenida Constitución, Calle Bailén, calle Castaños y plaza Gabriel Miró con el objetivo de verificar y actualizar la información disponible y recopilar la información que no estaba disponible en la cartografía facilitada por el Ayuntamiento. Básicamente se recopilaron datos referentes a usos, tipología de estacionamientos, veladores, sentidos de circulación y vados.

Toda la información se incorporó digitalmente a las capas facilitadas por el Ayuntamiento.



*Veladores según tipo de calle*



*Transporte público*



*Estacionamiento y distribución urbana*



*Tipología de calles y funciones urbanas*



*Espacio público*

### 4.3. Análisis de la situación actual

Con toda la información recopilada se han analizado y cartografiado los siguientes elementos que permitirá, en análisis posteriores, realizar las alternativas de actuación desde un punto de vista funcional (ver anexo cartográfico)

#### A - ÁMBITO DE ESTUDIO

#### B - ATRACCIÓN/GENERACIÓN DE LA MOVILIDAD

- *Centros generadores/attractores de movilidad.* Se ha cartografiado la localización de los principales puntos generadores y atractores de movilidad, tales como equipamientos públicos (sanitarios, educativos, administrativos), centros culturales, calles comerciales, centros de ocio nocturno, parques públicos i garajes privados.
- *Altura estimada de la edificación.* A partir de los datos de catastro se ha analizado la altura de la edificación en el ámbito de estudio. Esto nos puede dar una idea de la localización de los residentes y de la tipología de calles y cruzarlo con los datos de densidad de población, analizada seguidamente.



- *Población estimada ámbito de estudio.* A partir de los datos de población del INE, se ha cartografiado la población residente por manzana
- *Generación de viajes a pie. secciones censales.* A partir de la encuesta de movilidad del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante, se analiza el poder de generación o atracción de viajes de cada sección censal. En este mapa se muestra en colores rojos las principales zonas generadoras de viajes (zonas principalmente residenciales). Se observa como el Centro Tradicional tiene poco peso como zona generadora de viajes.
- *Atracción de viajes a pie. secciones censales.* En cambio como zona atractora de viajes, el Centro Tradicional tiene un peso mayor. Si analizamos solo los desplazamientos atraídos a pie, se observa como estas zonas atraen diariamente 6.000 desplazamientos a pie.

- *Zonas de mayor atracción de viajes (todos los modos).* Si se analiza la atracción de viajes para todos los modos, se observa como el Centro Tradicional es de las zonas más atractoras de viajes de Alicante, con más de 10.000 desplazamientos atraídos al día.

#### C - INFRAESTRUCTURA CICLISTA – PEATONAL.

- *Infraestructura ciclista existente.* Se ha cartografiado la infraestructura ciclista existente, diferenciado los carriles bici segregados de las ciclocalles y la infraestructura en acera.
- *Infraestructura ciclista existente + equipamientos.* Al mapa anterior de infraestructura ciclista se le ha añadido la capa de equipamientos: sanitarios, educativos, administrativos, centros culturales, calles comerciales, centros de ocio nocturno, párquines públicos i garajes privados. En general, la infraestructura ciclista da servicio a las zonas con mayor concentración de equipamientos.
- *Itinerarios peatonales.* Se ha cartografiado los principales itinerarios peatonales en la zona de estudio. Se han categorizado en tres niveles. Ejes estructurantes principales de acceso al ámbito (son los itinerarios peatonales que dan continuidad con el resto de la ciudad y que ya funcionan como ejes peatonales, San Francisco y calle Castaños), ejes estructurantes secundarios (conectan el ámbito con su entorno) y ejes estructurales internos del ámbito (estructuran la circulación peatonal dentro del ámbito).
- *Itinerarios peatonales + equipamientos.* Para definir el segundo nivel de itinerarios peatonales se ha pretendido que estos atiendan a las principales zonas de concentración de equipamientos.
- *Infraestructura peatonal. zonas verdes, áreas peatonales y plataformas compartidas.* En este mapa se ha cartografiado las calles peatonales, las calles de plataforma compartida y las zonas verdes existentes en el ámbito de estudio.

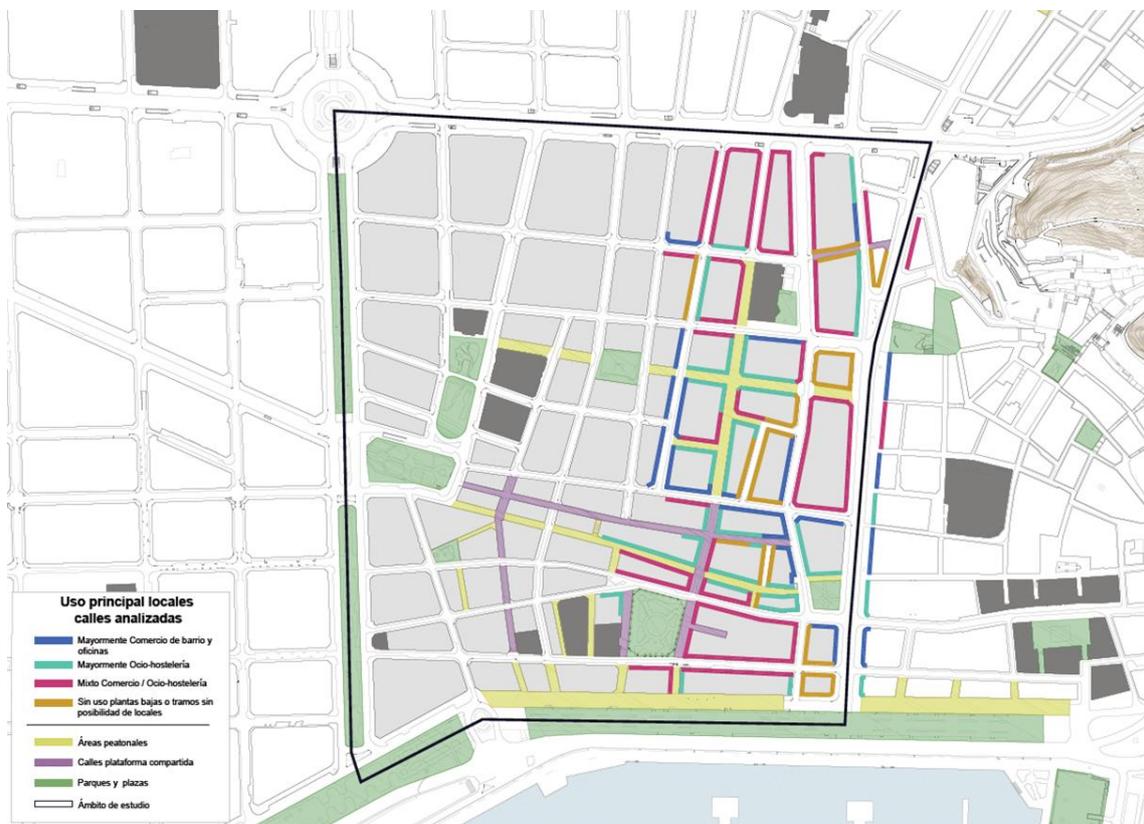


- *Infraestructura peatonal. pasos de cebra.* Se ha cartografiado los pasos de cebra y los cruces semaforizados del ámbito de estudio.

- *Infraestructura peatonal. pasos peatonales y aceras calles ámbito estudio.* En este mapa (A y B) se han identificado los puntos donde sería necesario implantar un paso de peatones para dar continuidad a los itinerarios peatonales, también lo puntos de mejora de la accesibilidad, así como puntos de mejora de la seguridad vial (falta de visibilidad en la intersección).

#### D – ESPACIO URBANO

- *Usos y actividades en el ámbito – comercio de barrio calles analizadas.* Se ha cartografiado, a partir del inventario urbano, el uso principal de las principales calles del ámbito. Se han clasificado los usos de las calles según: mayoritariamente comercio de barrio y oficinas, mayoritariamente ocio y hostelería, mixto comercio y ocio hostelería, si uso en plantas bajas. Estos usos se han cartografiado sobre el tipo de calle: peatonal, plataforma compartida y plazas.



- *Usos y actividades en el ámbito – actividad hotelera y turística.* Se ha cartografiado la localización de hoteles, hostales, apartamentos, albergues y apartamentos turísticos (estos últimos a través de la web de Booking y Airbnb).

#### E – SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

- *Sentidos de circulación.* Sentidos de circulación de las calles del ámbito de estudio.

#### F – TRANSPORTE PÚBLICO

- *Transporte público existente.* Mapa con las líneas de transporte público que circulan por el ámbito de estudio y los puntos de parada. Se han tenido en cuenta los itinerarios y paradas de 12 líneas urbanas e interurbanas así como el itinerario del bus turístico.

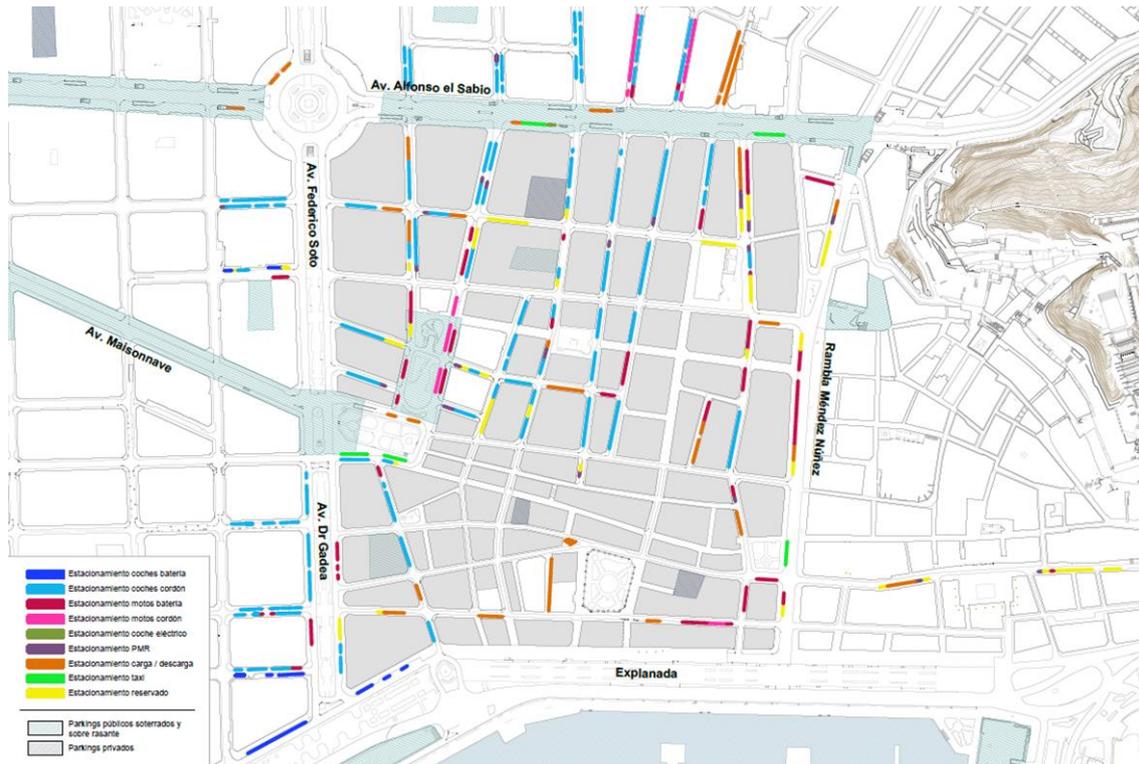
También se disponen de los datos de demanda de cada una de las paradas (subidos), lo que confirma

- *Demanda en las paradas del ámbito de estudio.* Se ha cartografiado la demanda de las paradas y se puede ver como la mayor parte de la demanda está en el eje Federico Soto, Alfonso X El Sabio y Rambla Méndez Núñez. Las dos paradas de la calle del Teatro también tienen una demanda significativa. Por su parte las líneas que circulan por Constitución – Bailen no aportan prácticamente demanda. Circulan por la calle Bailen por la facilidad de maniobra en la calle Bilbao hacia la Rambla Méndez Nuñez.



## G – ESTACIONAMIENTO

- *Estacionamiento. Tipos de estacionamiento en calle, soterrados y sobre rasante en ámbito de estudio.* En este mapa se ha cartografiado el estacionamiento en superficie diferenciando si es de coche o moto y si está en batería o cordón. Se ha cartografiado también las plazas para PMR, vehículos eléctricos, plazas de carga y descarga, plazas de taxi y plazas reservadas. Está también cartografiado las plazas bajo rasante, privadas y públicas. Se han realizado varios zooms del ámbito de estudio.



- Estacionamiento. Tipos de estacionamiento en calle, soterrados y sobre rasante en ámbito de estudio. nº plazas.** El mismo mapa que el anterior pero cuantificando el número de plazas de estacionamiento de cada tipo. Se han contabilizado las plazas en superficie y no se han tenido en cuenta las plazas existentes en la avenida Alfonso X el Sabio (excepta la única que hay de carga eléctrica en superficie), en la avenida Federico Soto, avenida Dr. Gadea y en la Rambla Méndez Núñez (excepto las 4 de taxis existentes en la plaza Portal de Elche). Las plazas de carga y descarga y plazas reservadas se han contabilizado a partir de los metros lineales existentes de cada una de estas tipologías. Posteriormente se ha estimado unas necesidades de 5 metros por vehículos. También se ha cuantificado el número de puntos de carga y descarga, así como los puntos existentes de plazas reservadas. A continuación se muestra la tabla con los resultados del conteo:

Tipología	Plazas	Metros	Puntos
Coche cordón	240		
Motos batería	351		
Motos cordón	36		
Coche eléctrico	1		
PMR	20		
Carga/descarga	82	412	19
Taxi	13		
Reservado	65	325	20

- Estacionamiento. Áreas reguladas azul y naranja.** Localización de las plazas de zona azul y de zona naranja.

- *Estacionamiento. Áreas carga y descarga, PMR, taxi, reservado y eléctrico.* Mapeado de las plazas de estacionamiento de servicios: Carga y descarga, PMR, taxi, reservado y eléctrico.
- *Estacionamiento. Vados, garajes y parkings.* Mapa de vados.

## 5. DIAGNÓSTICO

### 5.1. DAFO

#### Introducción

El DAFO<sup>1</sup> (iniciales de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) es una herramienta que permite analizar la realidad del área de estudio para poder tomar decisiones de futuro.

El DAFO es una buena herramienta para identificar los puntos fuertes y débiles del objeto de estudio y ayudar a establecer las estrategias para desarrollar el proyecto deseado. Además de ayudar a marcar las estrategias de futuro, el DAFO nos permite también reflexionar sobre la situación existente.

El análisis DAFO se divide en dos partes:

- Análisis interno: (Fortalezas y Debilidades). En esta fase se realiza una fotografía de la situación del ámbito de actuación (Centro Tradicional) considerando sus Fortalezas y sus Debilidades.
- Análisis externo: (Amenazas y Oportunidades). Tanto las Amenazas como las Oportunidades pertenecen al mundo exterior, pero deberían ser tenidas en cuenta bien para superarlas, en el caso de las amenazas, o bien para aprovechar las oportunidades que brinda el exterior.



*Matriz DAFO – Debilidades – Amenazas – Fortalezas - Oportunidades*

<sup>1</sup> Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

## Análisis DAFO

A continuación se listan las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades identificadas en el ámbito de estudio:

### DEBILIDADES

- Homogeneidad de usos en algunas calles (restauración – ocio nocturno)
- Molestias a los vecinos en las calles de ocio – veladores
- Degradación de algunas calles
- Secciones tipo que dificultan el paseo peatonal
- Tráfico de paso y elevado número de plazas de estacionamiento en una zona principalmente atractora de viajes y poco generadora
- La accesibilidad universal no está garantizada en todo el ámbito de estudio

### AMENAZAS

- Pérdida del comercio tradicional
- Aparición de comercios de ocio, restauración o franquicias. Usos monofuncionales.
- Aumento de forma incontrolada del uso turístico – Apartamentos
- Expulsión de los residentes - procesos de “gentrificación”.
- Aumento del turismo de ocio nocturno.

### FORTALEZAS

- Centralidad
- Usos mixtos, comerciales, administrativos y culturales
- Buena conectividad en transporte público
- Espacios públicos agradables
- Tipos de calles con secciones y usos diferentes. Ámbito de estudio grande
- Asociaciones de vecinos y comerciantes muy consolidados
- Alta presencia de oficinas en plantas superiores

### OPORTUNIDADES

- Abertura del Centro Tradicional al Mar a través de la Explanada de España
- Regulación de actividades a través de ordenanzas municipales
- Aumento del turismo familiar, urbano y cultural
- Crecimiento de conciencia ambiental. Aumento de áreas ambientales o de calmado de tráfico
- Consenso político en la necesidad de actuar sobre el Centro Tradicional

## 5.2. Conclusiones

Des de hace años (2003) se está hablando de la peatonalización de ciertas calles del centro tradicional, con el objetivo, prácticamente común en todos los estudios, de:

- Mejorar la vida de los residentes
- Reactivar la actividad comercial
- Mejorar el espacio urbano.
- Potenciar el atractivo turístico de la zona.

Todos los estudios están alineados por lo que a objetivos se refiere, aunque hay algunas discrepancias o evoluciones en las calles que hay que actuar. En todo caso, el último documento (*Orientaciones para la peatonalización de los ejes Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante*) valida la opción de peatonalizar las calles objeto de este estudio.

En cualquier caso, cabe destacar las siguientes necesidades:

- Interconexión del Centro Tradicional con los principales flujos peatonales. El eje comercial de Maisonnave discurre, de este a oeste, desde la Avenida Oscar Esplá, junto a la estación de ferrocarril, hasta la Plaza Calvo Sotelo. Esta última tiene su origen la Calle San Francisco, que conecta con el eje Constitución – Bailén. La conexión de las dos zonas de mayor impacto comercial de la ciudad, mediante itinerarios de prioridad peatonal, supondría un importante impulso para la revitalización del Centro Tradicional de la ciudad de Alicante.
- Para evitar el incremento de la “terciarización” especializada en ocio y restauración deben evaluarse medidas complementarias a la peatonalización para regular la actividad de ocio en la zona Centro Tradicional, con el propósito de buscar una mayor diversidad de la actividad comercial y de servicios, evitando la especialización en aquellas actividades que generan incompatibilidad con otros usos (población residente/otras actividades). En este punto la regulación de los veladores (permitir su colocación o no) es fundamental.
- Además del mantenimiento del comercio tradicional es importante aplicar políticas para mantener (y aumentar) la población residente, así como las actividades terciarias relacionadas con las oficinas. Estas actividades se dan en plantas superiores, por encima de la cota de calle.
- La reurbanización del entorno debe completarse con zonas verdes de calidad. A este respecto la Plaza Gabriel Miró precisa posiblemente de un rediseño (a modo de ejemplo puede mencionarse la remodelación de Plaza Séneca) y por otra parte la peatonalización del tramo superior de la Avenida Constitución anexando la actual Plaza Chapí también puede suponer un importante espacio abierto que puede incorporar este tipo de espacio necesario para la ciudad.
- Coherencia en el diseño urbano. El entorno Constitución debe adaptarse por ejemplo al entorno del Teatro que recientemente fue objeto de remodelación en parte del viario circundante. Por otra parte, debe haber una continuidad en las soluciones de urbanización y materiales a emplear.

- Mejora de las condiciones de accesibilidad en el medio urbano, dado que existen bastantes deficiencias apreciadas.
- Determinación de equilibrios para el uso del espacio urbano. Mayor dotación de viario de preferencia peatonal y ciclista. Igualmente se deben articular soluciones que eviten conflictos con sector de hostelería y uso de veladores, así como residentes y usuarios del espacio público.
- Integración de conexión con el Paseo de la Explanada y la fachada marítima. Esta apertura permitirá que el centro Tradicional se abriera al mar y se pudiera conectar, peatonalmente, con los proyectos futuros que se están planteado en el frente marítimo.
- Adecuada conexión y accesibilidad con el sistema público de transporte. La fuerte centralidad de ámbito de estudio hace que disponga de un buen servicio de transporte público. Cualquier modificación que se realice debe garantizar una adecuada conexión del ámbito con la red de transporte público.
- Analizar las necesidades reales de estacionamiento por parte de los residentes. En el ámbito existen más de 600 plazas de estacionamiento de motos y coches en superficie. La existencia de estas plazas en el centro tradicional ejerce de fuerte efecto llamada para el vehículo privado a una zona ya de por si atractora de viajes.

