

EUROPAN 13 PALMA SITE VISIT REPORT. 18/05/15 MALLORCA

The scheduled visit to the Seafront Promenade (*Paseo Marítimo*) in Palma, Mallorca, Balearic Islands, the site of the European 13 ideas competition, took place on 18 May 2015. It was attended by representatives of EUROPAN, the administrative authorities, the jury and several competing teams.

The visitors' inspection tour was by bicycle, loaned by the municipal parking corporation. Several issues relating to the competition and the site were raised. The information relating to most of them is considered to already be included in the corresponding dossier, accessible to all competitors. Given that one of the issues concerned traffic reorganization, the information already available (see pp. 18-20 of the complete site file) is completed below with several clarifications regarding mobility contained in the Revised Master Plan which, like the rest of the documents in this Plan, is posted on the Palma City Council website.

VISITA AL EMPLAZAMIENTO DE EUROPAN 13 PALMA. MALLORCA 18/05/15

El día 18 de mayo de 2015 tuvo lugar en Palma, Mallorca, Illes Balears, una visita programada al Paseo marítimo, emplazamiento objeto del concurso de ideas EUROPAN 13. A la misma asistieron miembros de EUROPAN, de la administración responsable, del jurado y de diversos equipos concursantes.

Durante el recorrido, que los asistentes realizaron en bicicletas cedidas por la empresa municipal de aparcamientos, se suscitaron diversas cuestiones relacionadas con el concurso y el emplazamiento, la información correspondiente a la mayoría de las cuales puede considerarse incluida en el dossier correspondiente al que tiene acceso los concursantes. Puesto que uno de los puntos objeto de comentario fue el referente a la reordenación del tráfico, se completa a continuación la información disponible (ver págs. 18 a 20 dossier completo) con algunas precisiones contenidas en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana relativas a la movilidad, que al igual que el resto de documentos que forman parte la misma pueden consultarse íntegramente en la página web del Ayuntamiento de Palma.







SUBSECTION 06.1. SUSTAINABLE MOBILITY SYSTEM. TRANSPORT AND COMMUNICATION INFRASTRUCTURE.

Chapter 01. Introduction and structure of the General Sustainable Mobility System

Section 01. Introduction.

The Master Plan Review implements a sustainable mobility model which takes into account the envisaged development of the territory, human settlements, existing and proposed industry and services, as generators and receivers of flows and movements. The principles of sustainable and safe mobility are thus incorporated into the Municipal planning guidelines, along with measures to promote positive interaction and options for non-motorized public transport including inter-modality, which are also considered in the Palma Mallorca Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP).

The planning and construction of the envisaged municipal road grid provides for landscape integration and also the integration of other existing infrastructure to minimize its visual impact and ensure harmonisation with the surroundings.

Cross-references are made to by-laws which cover the adaptation of urban road design to the provisions for the removal of architectural barriers, taking into account the principle of universal accessibility and the proposals contained in the Accessibility Plan drafted by this City Council.

The Master Plan proposes a framework for sustainable, balanced, multimodal mobility which aims to rebalance the dispute over space and address the coexistence between pedestrians and residents with vehicles, prioritising public transport and encouraging the use of electric vehicles.

A series of initiatives aimed at transforming the urban fabric are envisaged with a view to improving the urban environment, enhancing and respecting the historic district and in general, ensuring the most appropriate treatment of public spaces, which are considered to be a significant aspect of the citizens' quality of life.

This will be complemented with measures aimed at tempering the intensity of traffic, encouraging non-motorized transport and electric vehicles, and constructing pedestrian and bicycle paths.

Steps will also be taken to improve the interconnection between suburbs and districts that are currently isolated by urban barriers, and also to enhance transversal connections between areas to improve their mobility.

Urban spaces currently occupied by private vehicle infrastructure (roads and car parks) will be reclaimed, transferring to pedestrians the spaces recovered as a result of new underground parking facilities, widened pavements and pedestrianised streets, and at the same time, encouraging ground-level shops in these areas.

Collective transport is designated as a priority in order to gradually reduce the number of private vehicles. Where there is a conflict of interests between public transport and private vehicles, the interests of the former will be prioritised. This will help to reduce travelling times on public transport, which will give it a better quality than journeys by private vehicle and thus encourage a transfer of users from one system to the other.

The Master Plan seeks to encourage the use of electric vehicles, the cleanest and most silent form of transport, through the planning powers. One specific measure is the inclusion in the by-laws of the compulsory inclusion of individualised electricity charging points in parking places in new buildings. This is expected to encourage and facilitate a greater use of this type of vehicle.



SUBTÍTULO 06.1. EL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.

Capítulo 01. Introducción y estructura del Sistema General de Movilidad Sostenible

Sección 01. Introducción.

La Revisión del Plan General implanta el desarrollo del modelo de movilidad sostenible teniendo en cuenta el desarrollo territorial previsto así como los asentamientos de población, industria y servicios existentes y propuestos, como generadores y receptores de flujos y movimientos y se incorpora a la ordenación municipal del viario principal los principios de movilidad sostenible y segura así como medidas de interacción positivas con opciones de movilidad no motorizada de transporte público, incluido la intermodalidad, que también son consideradas en el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Palma.

La planificación y ejecución del sistema viario municipal previsto prevé la integración paisajística y la integración de otras infraestructuras existentes para minimizar el impacto visual global y armonizar el conjunto con el entorno.

Se establecen las referencias a las normas para la adecuación del diseño del viario urbano a lo establecido en la normativa de eliminación de barreras arquitectónicas teniendo en cuenta el **principio de accesibilidad universal** y lo propuesto en el plan de accesibilidad realizado por este Ayuntamiento.

El Plan General propone una estructura de movilidad sostenible y equilibrada, multimodal, que pretende reequilibrar la disputa del espacio y la convivencia de peatones y residentes con vehículos, potenciando de forma preferente el transporte colectivo e incentivando el uso del vehículo eléctrico.

Con el objetivo de mejorar el medio ambiente urbano, se consideran una serie de actuaciones encaminadas a la transformación de la trama urbana, mejorando y respetando la trama histórica, y, en general, el tratamiento adecuado del espacio público como aspecto significativo de la calidad de vida de los ciudadanos.

En este sentido se complementará con medidas de templanza del tráfico, potenciación de medios de transporte no motorizado y vehículos eléctricos y creación de itinerarios peatonales y ciclistas.

Por otra parte, se establecen medidas para conseguir la mejora de la conexión entre barrios y distritos, hoy aislados por barreras urbanísticas, así como para potenciar las relaciones transversales entre áreas que mejoren su movilidad.

Se pretende la recuperación del espacio urbano destinado al vehículo privado y su aparcamiento, transfiriendo al peatón el espacio recuperado por medio de aparcamientos subterráneos y mediante ampliación de aceras o peatonalización de calles, incentivando el comercio en planta baja en estos viales.

Se favorece de manera prioritaria al transporte colectivo como medio para conseguir una reducción progresiva del vehículo privado. En caso de confluencia de intereses entre el transporte colectivo y el vehículo privado, se optará por priorizar los intereses del primero. Con ello se consigue el objetivo de mejorar los tiempos de recorrido del transporte colectivo, lo que significa mejorar su calidad por encima de los desplazamientos en vehículo privado, lo que implica un posible trasvase de viajeros de un sistema de transporte a otro.

Se busca desde el Plan General incentivar, en el marco de las competencias urbanísticas, al vehículo eléctrico, transporte menos contaminante y acústicamente más respetuoso con el entorno urbano. Una medida concreta es la aparición en la normativa de la obligatoriedad en nuevas construcciones y reformas integrales de contar con enchufes individualizados en las plazas de aparcamientos, con el fin de incentivar y permitir la introducción de este tipo de vehículo.