

VISIT TO THE EUROPAN 15 PALMA SITE

MONDAY 3 JUNE 2019, 11:H00

Around 20 people meet in the lobby of the Metro station on the Balearic Islands University (UIB) campus. The competitors were received by:

- Antoni Aguiló, UIB Campus Vice-Chancellor
- Benito Mas, UIB Surveyor
- Ana Garcia. ICCP, SFM
- SFM: Roberto
- Miquel Guasp, Industrial Engineer, ParcBit
- Óscar Canalis, Head of the Architecture Department, Balearic Islands Government
- Carmen Imbernón, Secretary General, EUROPAN Spain



UNIVERSITY CAMPUS

The UIB representative explained that the current Metro frequency is every 45 minutes on weekdays, which is clearly insufficient. He added that many people who live outside Palma's city centre have to drive to the campus, which means that the University needs its current parking spaces. Of the 18,000 campus users, 40% come in their own cars. The current figure is 1.6 individuals/car. The University is trying to establish an effective car sharing scheme, a strategy which could include ParcBit users.

Many people park on the Campus and catch the Metro from here. He added that the whole area is popular for families from Palma, who come here to walk, ride bicycles or horses, etc., especially at weekends. The sports facilities in the northern part of the campus are also popular.



He explained that due to the poor frequency of public transport, few people want to live on the Campus, which moreover only has one university hall of residence. The provision of residential facilities in ParcB it, combined with an increase in the Metro frequency would be attractive for the University. He insisted that there would be mutual feedback between these two factors- an improved Metro timetable and the envisaged provision of housing.

The University refuses outright to charge parking fees and considers that policies should be implemented to provide students with free transport.

The Campus currently has two banks and a pharmacy. Every Thursday there is a *Kilometre 0* produce market.

Work towards a more sustainable campus requires an entrance at the rear of the Ramón Llul pavilion. This would avoid the need for goods vehicles to drive through the Campus and allow priority to be given to pedestrians and low-impact vehicle traffic.



Metro station frontage on the UIB campus



Ramón Llul building facade and the Metro station aspect from the road.



Entrance roadway with dividing barrier cut at one point to facilitate pedestrian access.

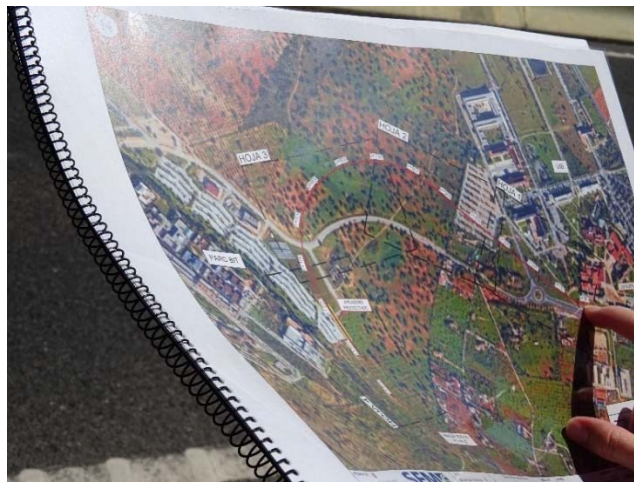
There is a close link between the University and Parc Bit, which includes a building owned by the UIB. Parc Bit is frequented by students who use its laboratories and other facilities for practical classes. Crop plantations and other education-related activities make use of the natural area between the two campuses.



Finally, the Campus Vice-Chancellor explained that the alignment of the Metro extension to Parc Bit will run through the University's developable area, specifically through the only water tank on the campus. The University had previously planned to build a central library on this land.

METRO

The SFM representative explained the alignment of the Metro extension, now nearing its final draft.

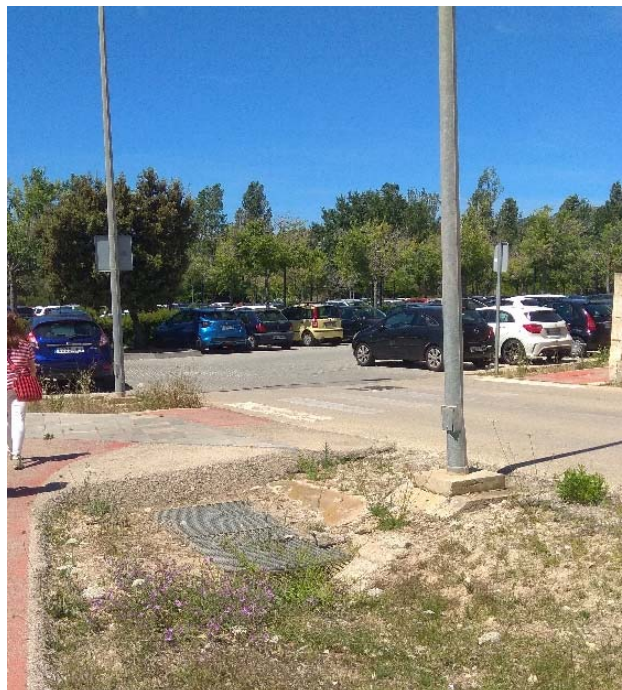


The plans of the Metro extension will be supplied to European competitors.

In response to insistent questions about the advisability of placing the railway line underground, he explained that, given that the current UIB station is already underground, it will be necessary to continue underground for at least 300 metres before rising to street level. When the Parc Bit zone is reached, the height differences will prevent it from rising to the surface until a point very close to the terminus station.

Two Metro tracks arrive at ParcBit. It is left up to the competitors to decide whether to plan for one or two platforms. The station may take the form of a simpler train stop, given that the service facilities already in place at the UIB station will not be necessary.

During the walk to ParcBit, Ana García pointed out the various points of interest in relation to the railway alignment, including the emergency exit. She also explained that the route of a stream which passes through ParcBit will have to be taken into account, as it affects the station zone.



Location of the future Metro station

PARCBIT

Miquel Guasp led the walk from the UIB Campus to Parc Bit, following the road on the outward journey and through the natural area on the way back.

The road was crossed near the Ramón Llul Building, avoiding the initially planned underpass. The median barrier in the road has been cut down at one point to allow pedestrians to cross because the underpass is now used very little due to its insecurity.



Participants on the walk were able to see for themselves the lack of shade and safe pavements for pedestrians, and the minimal development of urban infrastructure that would invite its use by pedestrians or cyclists. The trees planted here 17 years ago have grown very little.



The pedestrian route to Parc Bit runs via what is colloquially -and graphically- known as "the back door". Once past the access point and after crossing the stream, the pathway enters a well-designed, higher quality environment.



Area at the end of the Metro line, the location of the new station

This is where the future station will be located. At present it contains solar panels and two pavilions for servers, maintenance, etc. This former used tyre collection point can be redesigned externally by competitors.

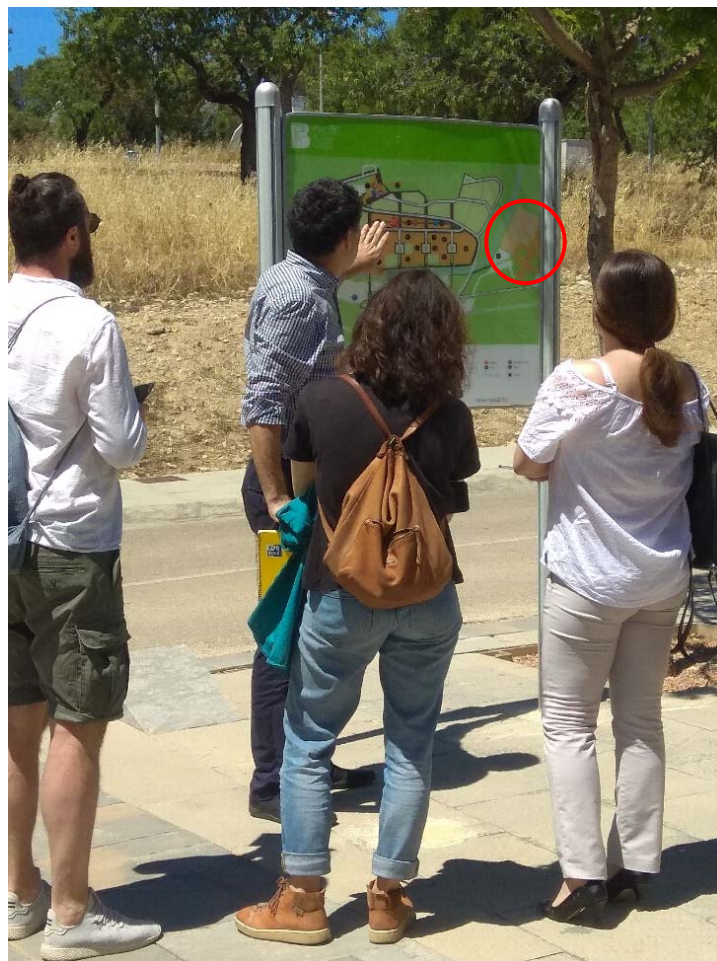
When Stage 2 of ParcBit is completed, the station will be at an equidistant point.

The car parks in ParcBit are currently insufficient for the same reasons as those explained by the University Campus Vice-Chancellor. The option of proposals for multiple-storey car parks is not ruled out.

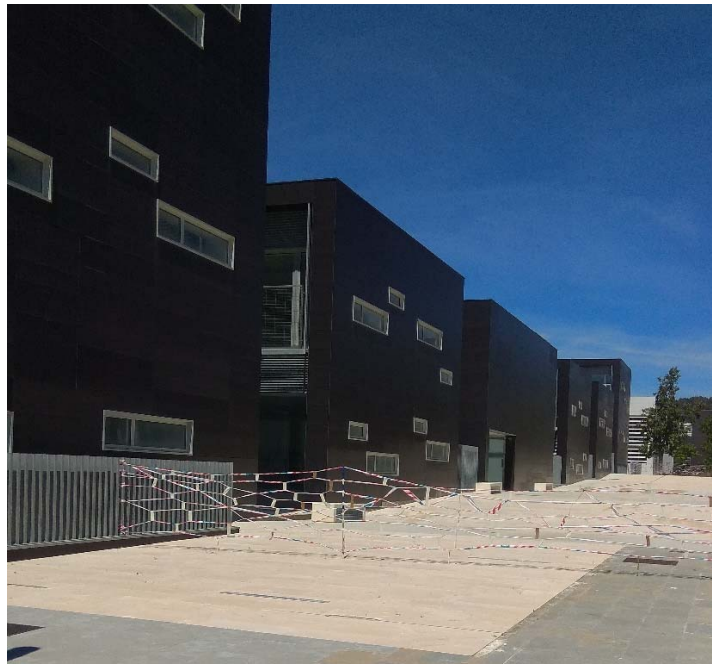
The original ParcBit buildings were shown to the visitors. They now include an auditorium, administration offices, a hairdressing salon and two cafeterias where students from two schools come to eat.



Original Parc Bit buildings



Zone with a private school, which generates considerable vehicle traffic.



Blocks belonging to the University



Public-owned plots where university housing could be built are pointed out

VISITA AL EMPLAZAMIENTO DE PALMA

LUNES 3 DE JUNIO DE 2019, 11H00

Una veintena de personas se reúne en el vestíbulo de la estación de metro del Campus de la Universidad de las Islas Baleares (UIB). Los concursantes son recibidos por

- Antoni Aguiló, Vicerrector de campus, UIB
- Benito Mas, Arquitecto técnico, UIB
- Ana García. ICCP, SFM
- SFM: Roberto
- Miquel Guasp, Ingeniero Industrial Parc Bit
- Óscar Canalís, jefe Departamento de Arquitectura, GOIB
- Carmen Imbernón, Secretaria General EUROPAN España



EL CAMPUS UNIVERSITARIO

El representante de la UIB explica que, en la actualidad, el metro tiene una frecuencia de 45 minutos durante la semana, lo cual resulta claramente insuficiente. De los 18.000 usuarios del Campus, el 40% acude en su propio automóvil. Actualmente el cómputo se sitúa en 1,6 individuos/coche. La Universidad está tratando de hacer efectivo el que se compartan los coches, estrategia que podría incluir a los usuarios del Parc Bit.

Son muchas las personas que aparkan en el Campus para tomar el metro en este punto y añade que toda la zona es muy frecuentada por familias de Palma para pasear, montar en bicicleta o a caballo, etc. sobre todo durante los fines de semana. También son frecuentadas las instalaciones deportivas situadas al norte del Campus, de forma que la Universidad no puede prescindir de las plazas de aparcamiento actuales. La Universidad rechaza frontalmente tarifar el aparcamiento y considera que deberían implementarse políticas de servicio gratuito de transporte para parte de los estudiantes.



Añade que, dada la insuficiente frecuencia del transporte público, son pocos los que querrían vivir en el Campus que, en la actualidad, solamente cuenta con una residencia universitaria. La puesta a disposición de plazas de residencia en Parc Bit, unida al aumento de la frecuencia del metro, resulta interesante para la Universidad; ambos factores, el mejor servicio de metro y la previsión de plazas residenciales, se retroalimentan.

Actualmente en Campus cuenta con dos oficinas bancarias y una farmacia. Cada jueves se instala un mercado de productos kilómetro 0.

Para conseguir un Campus más sostenible, demanda la realización de un acceso en la parte posterior del pabellón Ramón Llul. De esta forma, se evitaría la circulación por el Campus de los vehículos para carga y descarga, priorizando el tránsito peatonal o con vehículos de bajo impacto.



Fachada de la estación de metro hacia el Campus UIB



Fachada del pabellón Ramón Llul y de la estación de metro hacia la carretera.



Carretera de acceso en la que se ha cortado la medianera en un punto para el acceso peatonal.

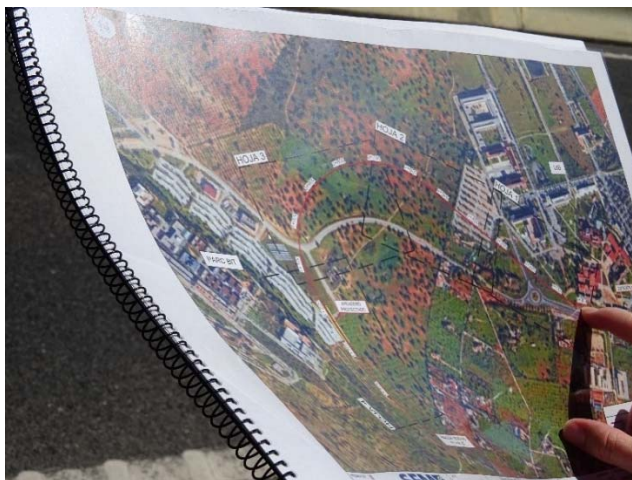
Existe una estrecha relación entre la Universidad y el Parc Bit donde los alumnos acuden a laboratorios, prácticas... y donde la Universidad es propietaria de un edificio. Por otra parte, en el área natural que media entre ambos recintos, se llevan a cabo cultivos y otras iniciativas en relación con la docencia.



Finalmente, el Vicerrector hace constar que el trazado de la ampliación de la línea de metro hasta el Parc Bit discurre por la zona urbanizable de la Universidad y, en particular, por el único aljibe existente. La Universidad había previsto allí la construcción de una biblioteca central en esos terrenos.

EL METRO

La representante de SFM explica el trazado de la ampliación de la línea de metro cuya redacción definitiva se encuentra en una fase muy avanzada.

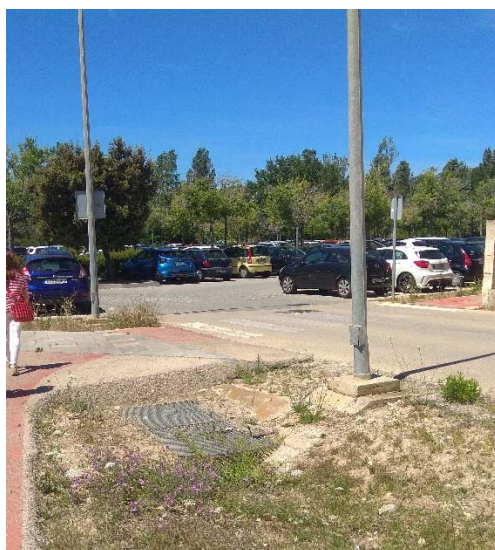


Los planos del trazado previsto se facilitarán a los concursantes.

Ante las reiteradas preguntas sobre la idoneidad del soterramiento de esas vías, explica que, dada la situación bajo tierra de la estación de la UIB, es necesario seguir bajo superficie al menos 300 metros para alcanzar la cota de calle. Al alcanzar el área del Parc Bit, las diferentes cotas de nivel impiden prever salir a superficie hasta un punto muy próximo a la estación final de trayecto.

Al Parc Bit llegan dos vías de metro. Se deja a criterio de los concursantes la previsión de uno o dos andenes. La estación puede asemejarse a un apeadero ya que no requiere instalaciones de servicio que ya existen en la estación UIB.

Durante el recorrido a pie hasta el Parc Bit, D^a. Ana García va señalando los diversos puntos de interés en relación con el trazado, incluida la salida de emergencia. Igualmente, indica que será necesario tener en cuenta el torrente a su paso por el Parc Bit que afecta a la zona de la estación.



Emplazamiento de la futura estación de metro

PARC BIT

D. Miquel Guasp guio el desplazamiento desde el Campus de la UIB hasta el Parc Bit que, en su trayecto de ida, se realizó siguiendo la carretera y, de regreso, a través del área natural.

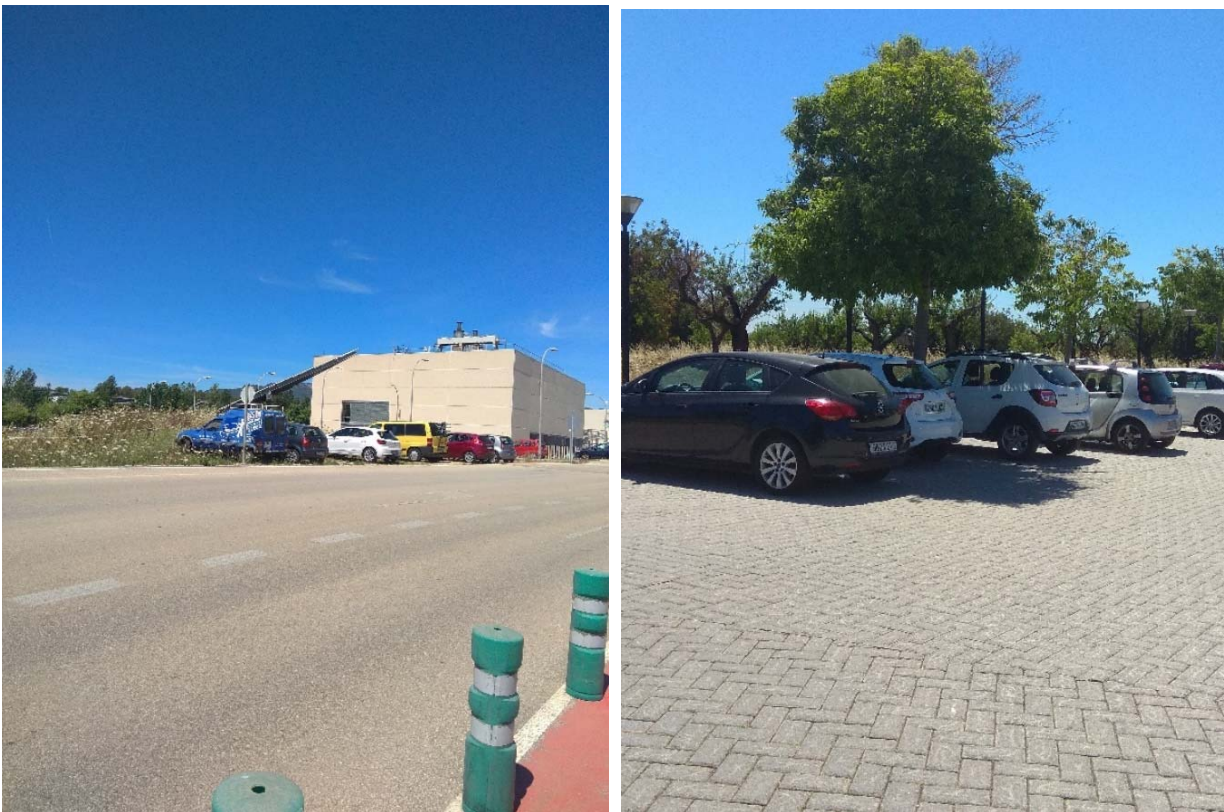
Se cruzó la carretera a la altura del Edificio Ramón Llul, evitando el paso subterráneo previsto en su día. En efecto, se ha cortado en un punto la medianera de la carretera ya que el citado paso bajo la carretera es apenas frecuentado por razones de seguridad.



Durante el trayecto, se pudo comprobar la ausencia de sombra, de arcenes seguros para el tránsito de peatones, de la mínima urbanización que invite al paseo a pie o en bicicleta. Los árboles allí plantados hace de 17 años apenas han crecido.



Se llega al Parc Bit por lo que se denominó coloquialmente, “la puerta trasera” del Parc que, una vez pasado este punto de acceso, tras cruzar el torrente, ofrece un entorno cuidado y de calidad.



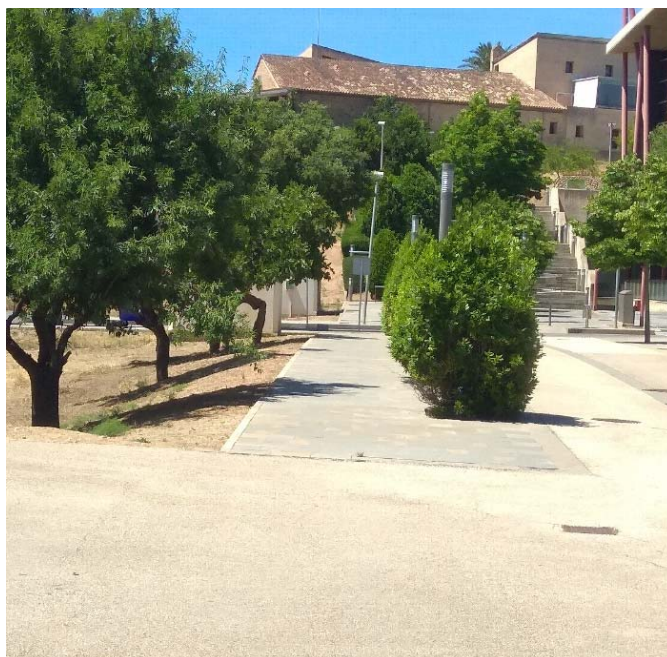
Área de final del trazado de la línea de metro y punto de ubicación de la estación

Ese punto es donde se ubicará la futura estación. Actualmente se encuentran allí placas solares y dos pabellones para servidores, mantenimiento, etc. Este antiguo punto de recogida de neumáticos puede ser objeto de remodelación exterior por parte de los concursantes.

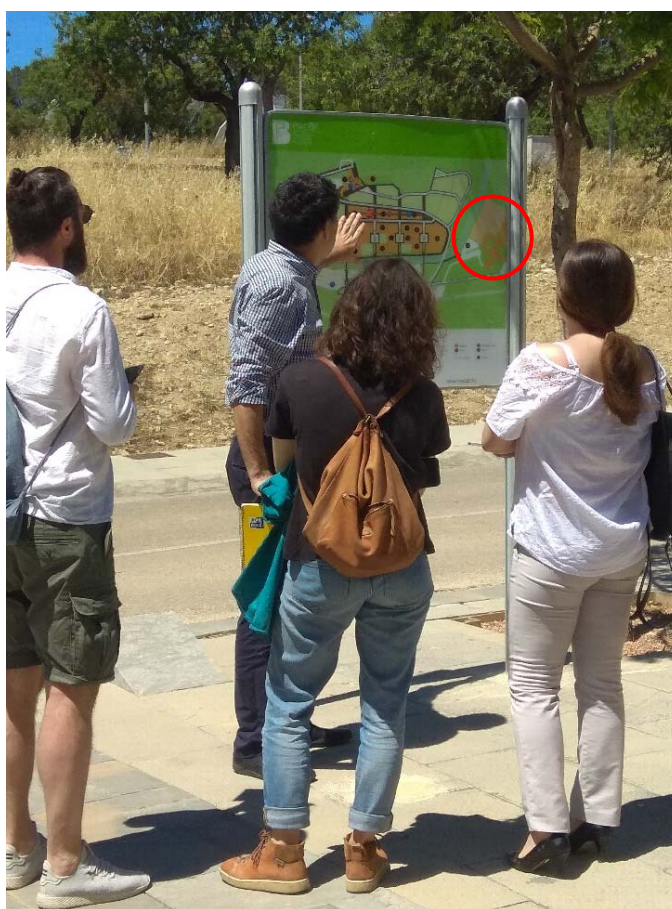
Cuando se implemente la Fase 2 del Parc Bit, la estación quedará en un punto equidistante.

Por las mismas razones esgrimidas por el Vicerrector, los aparcamientos son, a día de hoy, insuficientes. No es descartable la posibilidad de que se propongan aparcamientos en altura.

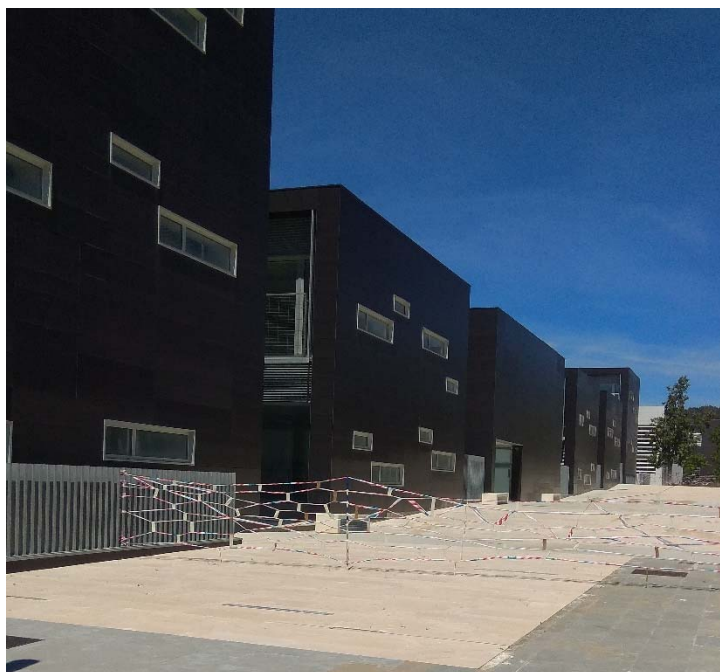
Se señalan los edificios originales de Parc, donde actualmente se encuentra un auditorio, las oficinas de gestión, una peluquería y 2 cafeterías donde acuden a comer los alumnos de 2 colegios.



Edificios originales de Parc Bit



Área en la que se ubica un colegio privado que genera mucha movilidad.



Bloques pertenecientes a la Universidad



Se señalan las parcelas de titularidad pública que podrían acoger las residencias universitarias