

PALMA VS PARÍS: URBS CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC (II)

Chema García

La mobilitat activa, és a dir, anar a peu i en bicicleta, és un dels objectius amb major potencial de reducció d'emissions de carboni. A més, és una opció de mobilitat equitativa, assequible i eficient que ofereix llibertat individual, beneficis per a la salut i un impacte ambiental advers mínim. Més concretament, la transició afectarà les persones de manera diferent, amb grups de població més capaços d'adaptar-se que d'altres. Les disparitats reconegudes en el transport estan relacionades amb els ingressos, el gènere, la raça, l'edat i les capacitats físiques.

Les ciutats dissenyades històricament al voltant de l'ús del cotxe han de treballar per transformar la mobilitat urbana en sostenible i inclusiva. Tot i que cada ciutat té un context específic i s'enfronta a reptes únics, l'objectiu requereix una estratègia decidida d'ordenació urbana i territorial i una planificació detallada.

És fascinant com París ha aconseguit transformar la seva mobilitat urbana al capdavant del disseny urbà sostenible i la innovació social. El model de la 'ciutat dels 15 minuts' es presenta com una estratègia transformadora que respon a la crida global per combatre el canvi climàtic i fomentar comunitats de residents tot reduint l'ús del vehicle privat i fomentant alternatives més ecològiques i saludables, com anar a peu, l'ús del transport públic i la bicicleta. Avui, tan sols el 4% dels habitants utilitza el cotxe particular per a desplaçaments quotidians en el París interior, perquè les dades metropolitanes no les tenim, enfront del 12% que usa la bicicleta, una dada sorprenent en una ciutat tan gran i densament poblada.

El fenomen de l'ús massiu de la bicicleta a París és un reflex clar d'una transformació cultural, on la bicicleta ha deixat de ser un mitjà de transport alternatiu per a convertir-se en l'opció preferida de persones de totes les edats i estils de vida.

L'Ajuntament de París ha implementat polítiques molt favorables per incentivar l'ús de la bicicleta, com les ajudes que cobreixen fins al 33% del cost de la bicicleta, amb un cost mitjà de 400 euros. També, un aspecte particularment interessant és la possibilitat de circular contra direcció als carrers petits de sentit únic, cosa que a Palma només es pot fer en zones ACIRE. Aquesta mesura és coneguda com a 'ciclocarril contraflow' i ha estat implementada a diverses ciutats europees, incloent-hi París.

Els hàbits arrelats de dependència de l'automòbil i les expectatives de comoditat poden ser



El fenomen de l'ús massiu de la bici ha arraconat el cotxe i és un reflex clar d'una transformació cultural

A París, la bicicleta guanya!

MARIA GÓMEZ, INÉS WINCKLER I JAUME GARAU

Palma XXI i Fundació Iniciatives del Mediterrani



Xisco Alario



barreres significatives. La transició requereix una adaptació de comportaments i una acceptació generalitzada de nous patrons de mobilitat. Aquests dies hem sabut que un jove ciclista de París va morir atropellat per un cotxe. Aquests

Comparativa de dues ciutats

Sèrie d'articles en què els autors analitzen com les dues ciutats actuen contra l'escalament global. L'estudi més detallat, així com les diferents activitats del projecte, es publicaran al web de les entitats Palma XXI i la Fundació Iniciatives del Mediterrani, que donen suport a la investigació.

desastres s'han d'evitar amb fórmules convivència de tots els vehicles, per així les associacions ciclistes i el govern municipal han arribat a un acord per fer un pla especial per evitar la violència al trànsit de la ciutat. ■

Actuació a París

'La ville du quart d'heure' / La ciutat dels 15 minuts

La 'ciutat del quart d'hora' és un model d'urbanisme que cerca redissenyar les ciutats perquè a prop de casa puguis trobar tot l'essencial per a la vida quotidiana: comprar, treballar, divertir-te, aprendre, fer esport, rebre tractament mèdic... Tot això, a 15 minuts a peu o 5 minuts en bicicleta per tal de limitar els desplaçaments contaminants diaris i millorar l'entorn de vida.

París vol convertir-se en la ciutat de proximitat, i per això l'objectiu establert requereix repensar l'ús d'alguns equipaments existents, com els patis de les escoles, imaginar-ne de nous com ara quioscos ciutadans o 'clubs socials esportius' i adequar la gestió local de determinats serveis públics. Aquest model es fonamenta en teories urbanístiques que prioritzen l'escala humana, la sostenibilitat i la cohesió social. ■

Actuació a Palma

Planificació de la mobilitat sostenible: PG + PMUS

A Palma, tant el Pla General de Palma (aprovat definitivament el 28/04/2023) com el Pla de mobilitat urbana sostenible 2022-2030 (aprovat el 07/09/2022) estan alineats pel que fa a la necessitat de capgirar les prioritats en l'ús dels carrers i estructurar una xarxa bàsica de vianants en forma de superilles. No es tracta de crear espais per a vianants arreu, però sí d'ampliar amb generositat els espais caminables i ciclables, cosa que a Palma queda molt per fer.

La implantació es planteja com una intervenció ordenada, coherent i definitiva basada en aquells eixos funcionalment més adequats per connectar a peu les diferents zones de la ciutat. Es projecta una malla de connexió d'itineraris que enllacen connectors verds, espais lliures i equipaments i connecten l'entorn periurbà i l'urbà mitjançant recorreguts accessibles i de proximitat. ■