



#### 4. MODIFICACIÓ DEL SISTEMA GENERAL VIARI

La llei 2/2014 d'ordenació i ús del sòl de les Illes Balears (i per extensió, el reglament que la desenvolupa per a l'illa de Mallorca), en coherència amb el seu principi bàsic de desenvolupament sostenible, estableix com un objectiu estructurant de l'ordenació territorial el foment de la mobilitat sostenible.

A tal efecte, insta a les administracions públiques amb competències urbanístiques que donin prioritat al transport públic i col·lectiu i potenciïn els desplaçaments de vianants i els no motoritzats.

En aquest sentit, amb la revisió del Pla General es proposen les actuacions següents sobre el sistema general viari:

##### Reduir la incidència de l'autopista de ponent Ma-1 (Palma-Andratx)

El Pla General d'Ordenació Urbana de 2000 va proposar dues alternatives de traçat de l'autopista de ponent Ma-1 (Palma-Andratx) en el seu recorregut pel terme municipal.

La diferència més significativa entre les dues opcions es donava en el tram comprès entre Palmanova i Santa Ponça, on es plantejava connectar aquests dos nuclis pel costat nord del polígon Son Bugadelles (alternativa 1) o bé fer-ho pel costat sud (alternativa 2). Finalment, les obres es varen executar d'acord amb aquesta última proposta.



Plànol del PGOU 2000 d'alternatives de traçat de l'autopista de ponent Ma-1 en el seu pas per Calvià

Si bé la implantació de l'autopista va suposar una millora evident de la connectivitat de Peguera i Santa Ponça amb Palma i amb la resta de nuclis del municipi, alhora va suposar un tall artificial que va subdividir el territori en dues parts (costat nord i costat sud), de manera que des de llavors aquesta infraestructura actua com una barrera que dificulta considerablement la connexió natural entre elles.



Fotografia aèria de 2015 que mostra el tall del territori que provoca aquesta infraestructura (font: IDEIB)

Per altra banda, l'autopista constitueix actualment l'eix principal sobre el qual se sosté gairebé tota la funcionalitat del municipi, fins el punt que podríem dir que existeix una relació d'excessiva dependència. Aquest fet provoca importants desequilibris entre aquesta via ràpida i la resta de les que integren l'estructura viària del terme, pel que fa a la seva utilització i funcionalitat.

Per tot això, es proposa reduir la incidència de l'autopista Ma-1 mitjançant el següent:

- establir corredors biològics que permetin connectar ambientalment les dues parts del territori dividides per l'autopista de ponent Ma-1
- dotar de major protagonisme la resta de vies enfront l'autopista mitjançant una reestructuració del sistema general viari, i amb especial atenció a la millora dels accessos als diferents nuclis i urbanitzacions.



##### Convertir la carretera Ma-1015 (Calvià-Palmanova) en una via paisatgística

L'actual carretera Ma-1015 d'accés Calvià vila pel coll des Cocons, connectada amb l'autopista de ponent a l'altura de Palmanova, presenta uns alts valors paisatgístics i ambientals (pinar, garriga, vistes a la mar, etc.) que la caracteritzen i la fan cada dia més atractiva pel trànsit de ciclistes i d'excursionistes. Això no obstant, el fet que en una amplada força reduïda disposi de dos sentits de circulació rodada, fa que actualment resulti gairebé impossible compaginar amb seguretat aquest trànsit rodat amb el de ciclistes o vianants.



Per això, es proposa convertir la carretera Ma-1015 en una via paisatgística (en la línia del passeig Calvià) que serveixi alhora com una nova porta a la Serra de Tramuntana per a cicloturistes i excursionistes.

Per aconseguir-ho, es proposa reduir el trànsit rodat a un sol sentit de circulació (ascendent o descendent) i destinar la resta del vial a un passeig per a vianants combinat amb carrils-bici que permetin el trànsit simultani de ciclistes.

Per a compensar la limitació que suposa per al trànsit rodat la reducció a un sol sentit de circulació, es proposa reconduir l'altre sentit per la carretera Ma-1014 que uneix Calvià vila amb Santa Ponça ja que també disposa de connexió directa amb l'autopista.

### Finalitzar i completar el Passeig Calvià

El projecte de Passeig Calvià es va concebre a finals dels anys noranta, coincidint amb els treballs previs de redacció del Pla General de 2000. La idea era crear una 'via parc' a mode d'itinerari alternatiu a l'ús de vehicles a motor, que connectés els principals nuclis costaners des de cas Català fins Peguera.

El projecte es va subdividir en diferents trams, els quals es varen anar executant igualment per fases entre els anys 2000 i 2004.

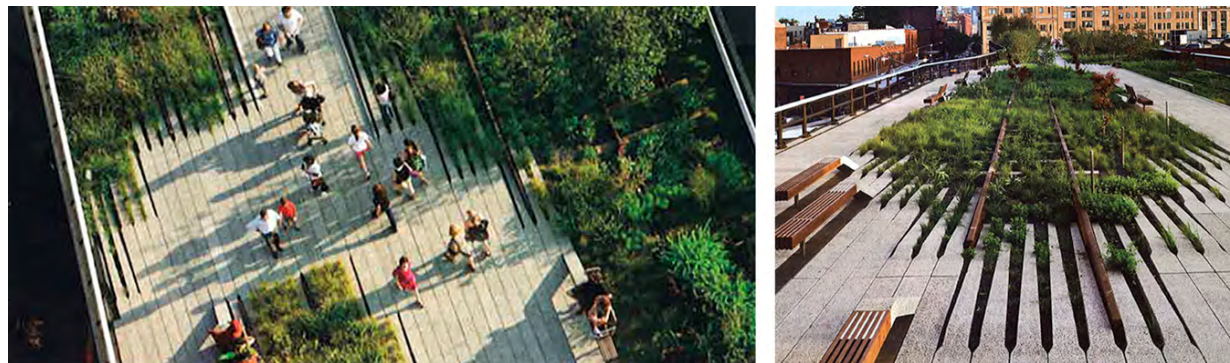
A dia d'avui encara resten per executar alguns trams estratègics (com la connexió entre el Toro i Santa Ponça o el que ha de transcórrer per l'interior de Palmanova-Magaluf), amb la qual cosa encara no és possible recórrer el terme municipal d'extrem a extrem per aquesta via alternativa.

Així mateix, com que el passeig actual presenta un traçat lineal (amb un inici i un final a mode de culs de sac), tampoc permet realitzar l'itinerari de forma circular.



Per tot això, es proposa el següent:

- 'tancar' el passeig Calvià, és a dir, acabar aquells trams del passeig original que encara resten per executar, si bé amb la intenció que transcorrin per llocs que permetin contemplar la mar o que puguin servir alhora com espais de transició entre les àrees urbanes i el sòl rústic.
- completar i enriquir el passeig existent amb l'addició de nous trams que el facin més permeable i que, a mode de bifurcacions i d'itineraris alternatius al recorregut principal, el connectin amb diferents llocs d'interès paisatgístic o patrimonial de la zona, com són el puig de sa Morisca, l'àrea de Rafeubetx o el parc del Galatzó.



### Reduir la circulació de vehicles a motor per l'interior dels nuclis urbans

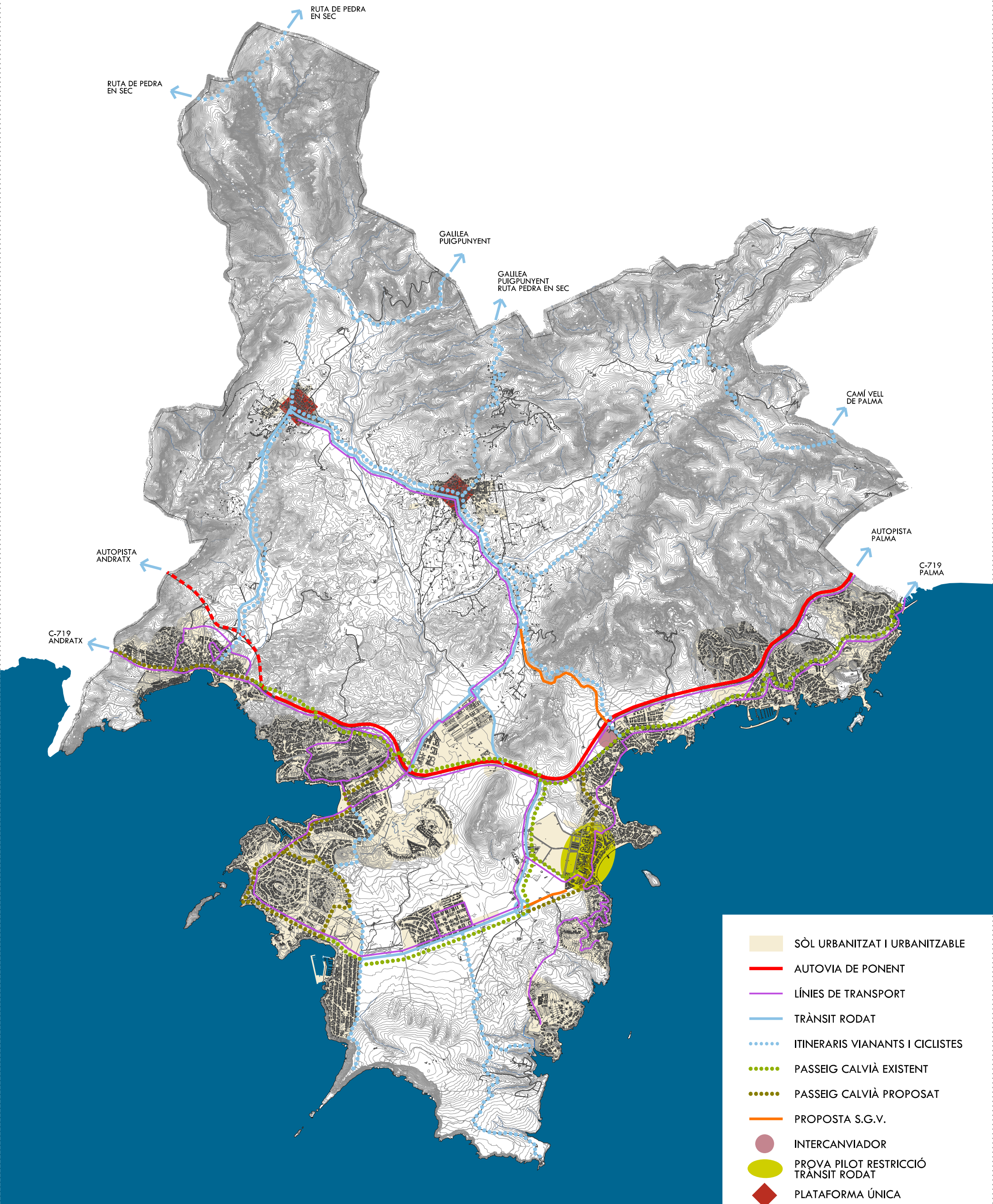
Finalment, es proposa re dissenyar la configuració de l'estructura viària interior dels diferents nuclis del municipi amb la finalitat de reduir la presència de vehicles a motor i recuperar part de l'espai urbà en benefici dels ciclistes i dels vianants, i amb la intenció de revitalitzar i dinamitzar els centres urbans.

Per això, es proposa el següent:

- amainar el trànsit intern de vehicles particulars mitjançant la creació d'aparcaments dissuasius a les perifèries, afavorint l'ús per als vianants de les avingudes més importants.
- convertir la trama viària dels nuclis interiors tradicionals (Calvià vila i es Capdellà) en una gran plataforma única (amb limitació de la circulació rodada per a residents i serveis) amb l'objectiu de fomentar els itineraris sense cotxes i les rutes culturals i comercials.
- realitzar una prova pilot a Magaluf amb l'objectiu de reestructurar el trànsit rodat mitjançant la limitació d'una part dels seus carrers a un sol sentit de circulació, combinat amb la conversió dels vials principals que es dirigeixen a la mar en carrers per a vianants i amb connexió directa amb la gran zona humida des Salobrar que es pretén recuperar.



Imatges carrers des Capdellà, Calvià vila i Magaluf on es pretén reduir el trànsit dels vehicles a motor



Ajuntament de Calvià

**REVISIÓ**  
**PLA GENERAL MUNICIPAL**  
Línies Bàsiques de Planejament

**04**

**MODIFICACIÓ DEL**  
**SISTEMA GENERAL VIARI**

Març 2016

Escala 1:60.000