

## PRIZTC



**Memoria del Avance.**  
**Modificación Puntual del PGOU del Municipio de Calvià.**  
1ª Fase del Plan de Rehabilitación Integral de las Zonas Turísticas de Calvià.  
Mayo de 2013



Vivas Arquitectos

EQUIPO DE TRABAJO

**DIRECTOR DEL PLAN:**  
Josep Antoni Aguiló Oliver  
Director de Urbanismo y Planeamiento

**EQUIPO REDACTOR:**  
ESTUDIO VIVAS ARQUITECTOS S.C.P.  
Colaboración:  
MED Arquitectura.Urbanisme.Paisatge  
LAVOLA Sostenibilitat

Documento de Avance para la 1ª Fase del PRIZTC  
Modificación Puntual del PGOU del Municipio de Calvià  
Relación de documentos

**DOCUMENTO I**

DOCUMENTACIÓN ESCRITA  
MEMORIA DEL AVANCE

**DOCUMENTO II**

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA  
PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN

**DOCUMENTO III**

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.  
DOCUMENTO PRELIMINAR

**DOCUMENTO I. MEMORIA DEL AVANCE**

**ÍNDICE**

**ASPECTOS GENERALES EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU..... 5**

1. INTRODUCCIÓN ..... 6

    1.1. ANTECEDENTES..... 6

    1.2. OBJETO DEL ENCARGO ..... 6

    1.3. OBJETO Y CONTENIDO DE ESTE DOCUMENTO ..... 6

    1.4. PROMOCIÓN Y REDACCIÓN ..... 7

    1.5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE PLANEAMIENTO..... 7

    1.6. MARCO LEGAL..... 8

2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL, SECTORIAL Y URBANÍSTICA VIGENTE..... 9

    2.1. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL..... 9

    2.2. PLANIFICACIÓN TURÍSTICA ..... 10

    2.3. RESERVAS ESTRATÉGICAS DE SUELO (RES) ..... 10

    2.4. PGOU VIGENTE Y MODIFICACIONES EN TRÁMITE..... 11

    2.5. OTROS PLANES, ESTUDIOS Y PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DEL MUNICIPIO DE CALVIÀ..... 12

3. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOU ..... 13

    3.1. HACIA UNA NUEVA POLÍTICA DE PAIS AJE: LA ADAP TACIÓN DEL P GOU (2009) AL PTIM Y LA POSTERIOR MODIFICACIÓN NÚM. 2 DEL PTIM ..... 13

    3.2. NUEVAS PREVISIONES DE CRECIMIENTO: REEQUIPAMIENTO DEL DESTINO TURÍSTICO ..... 14

    3.3. CAMBIO DEL PARADIGMA TURÍSTICO: LA NUEVA LEY DE TURISMO BALEAR ..... 14

    3.4. CONTEXTO ACTUAL DE CRISIS ECONÓMICA ..... 15

4. PARTICIPACIÓN PÚBLICA DURANTE EL PROCESO DE MODIFICACIÓN DEL PGOU ..... 15

    4.1. ENFOQUE DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA ..... 15

    4.2. FASE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO DE AVANCE ..... 15

    4.3. FASE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL ..... 15

    4.4. INSTRUMENTOS Y MEDIOS DE DIFUSIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA..... 15

**DIAGNÓISIS DE LA SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO ..... 16**

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE PLANEAMIENTO..... 17

6. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES URBANO-TERRITORIAL Y EL PAISAJE ..... 18

    6.1. ESTRUCTURA DE ESPACIOS LIBRES TERRITORIALES ..... 18

    6.2. PATRIMONIO NATURAL ..... 18

    6.3. PATRIMONIO CULTURAL ..... 19

    6.4. ESPACIOS LIBRES URBANOS..... 21

    6.5. FRENTE LITORAL ..... 21

7. ESTRUCTURA GENERAL DE LA MOVILIDAD..... 22

    7.1. MOVILIDAD EN EL ÁMBITO: TURISTAS Y RESIDENTES ..... 22

    7.2. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA..... 23

    7.3. TRANSPORTE PÚBLICO..... 24

    7.4. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y APARCAMIENTO ..... 25

8. ASENTAMIENTOS URBANOS Y ACTIVIDADES..... 27

    8.1. EVOLUCIÓN URBANA DE LOS TEJIDOS TURÍSTICOS..... 27

    8.2. CARACTERIZACIÓN DE LOS TEJIDOS URBANOS..... 28

    8.3. DISTRIBUCIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES ..... 29

**OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y CRITERIOS GENERALES ..... 30**

9. OBJETIVOS ..... 31

    9.1. OBJETIVOS GENERALES ..... 31

    9.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS ..... 31

10. ESTRATEGIAS GENERALES..... 32

    10.1. DIVERSIDAD ..... 32

    10.2. IDENTIDAD ..... 32

    10.3. SOSTENIBILIDAD ..... 32

11. CRITERIOS DE ORDENACIÓN A IMPLEMENTAR EN EL PLANEAMIENTO ..... 33

    11.1. MODELO ESTRUCTURADO Y CONECTADO DE ESPACIOS LIBRES (COSTA-INTERIOR)..... 34

    11.2. PROPUESTA DE MEJORAS EN LA MOVILIDAD ..... 35

    11.3. EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS EN RELACIÓN AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES ..... 36

    11.4. NUEVOS CRECIMIENTOS. .... 37

    11.5. DESARROLLO Y GESTIÓN..... 37

## **DOCUMENTO II. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA**

### **PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN**

#### **ÍNDICE**

##### I. PLANOS DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

#### **I.1. Encaje territorial**

- I.1.1 Ortofoto
- I.1.2 Topografía
- I.1.3 Pendientes y relieve
- I.1.4 Sectores

#### **I.2. Marco Legal**

- I.2.1 Categorías de Suelo Rústico PGOU
- I.2.2 Áreas de Suelo Rústico PTM
- I.2.3 Red Natura
- I.2.4 Régimen del Suelo Vigente
- I.2.5 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano (Adaptación PGOU al PTIM)
- I.2.6 Antecedentes planeamiento
- I.2.7 Áreas de Reversión Territorial derogadas por la Mod.2 del PTIM

#### **I.3. Paisaje y patrimonio**

- I.3.1 Paisaje natural (espacios naturales protegidos y de valor ambiental)
- I.3.2 Paisaje patrimonial (patrimonio, “camps marjats”, senderos y caminos)
- I.3.3 Paisaje productivo (usos suelo rústico)
- I.3.4 Espacios libres urbanos públicos y privados
- I.3.5 Evolución y transformación del frente litoral
- I.3.6 Ámbitos frente litoral

#### **I.4. Infraestructura de movilidad**

- I.4.1 Sistema viario actual (vialidad y aparcamiento)
- I.4.2 Caracterización de las vías urbanas principales
- I.4.3 Red de transporte público actual (autobús)

#### **I.5. Asentamientos urbanos y actividades**

- I.5.1 Síntesis de usos y actividades
- I.5.2 Sistema de equipamientos y servicios (relación con espacios libres)

##### O. PLANOS DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS GENERALES DE ORDENACIÓN

- O.1.1 Síntesis y ámbitos de la propuesta
- O.1.2 Redes de movilidad y transporte
- O.1.3 Estructura urbana-territorial
- O.1.4 Áreas de nuevo crecimiento

## ASPECTOS GENERALES EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. ANTECEDENTES

El turismo de masas iniciado en Calvià durante la década de los años cincuenta provoca un fuerte crecimiento turístico, proveniente tanto de destinos nacionales como internacionales, convirtiendo a Calvià en uno de los principales destinos turísticos mundiales. Este boom turístico se caracteriza principalmente por la explotación del recurso del sol y la playa que provoca una fuerte presión urbanística sobre el litoral. Las políticas desarrolladas en los últimos años se han enfocado en mantener un equilibrio entre la apuesta por un desarrollo turístico de mayor calidad, en coherencia con el equilibrio medioambiental, y una marcada tendencia sobre el control de la ocupación de suelo, destacando en este sentido la desclasificación de más de 1.500 hectáreas de suelo urbanizable en 1997. La situación económica actual, la conciencia por los aspectos medioambientales, los cambios de hábito en la movilidad y las nuevas demandas turísticas han situado a Calvià en la necesidad de buscar un reposicionamiento turístico integral.

Según el Real Decreto 721/2005, de 20 de junio, por el que se regula la iniciativa de modernización de destinos turísticos maduros, las zonas turísticas de Calvià tienen tal consideración, ya que se dan, al menos, dos de las siguientes características:

- Sobrecarga ambiental y urbanística
- Escasa inversión nueva
- Oferta turística estabilizada
- Demanda turística estabilizada o decreciente
- Obsolescencia de los equipamientos turísticos

Con el objeto de apostar por un turismo de calidad y de mejorar la oferta turística existente, el ayuntamiento de Calvià convocó en diciembre de 2008 (BOIB núm. 184 de 30-12-2008) el concurso de ideas para la redacción del Plan de Rehabilitación Integral de las Zonas Turísticas de Calvià (PRIZTC), con fallo emitido por el jurado en sesión celebrada en la casa Consistorial de Calvià el día 21 de julio de 2009, acordando por mayoría de votos otorgar el primer premio al equipo redactor dirigido por Estudio Vivas Arquitectos s.c.p. En agosto del 2012, se inicia la 1ª Fase del PRIZTC, cuyo objetivo es definir el marco estratégico de las actuaciones y proyectos que catalizarán la mejora de las zonas turísticas maduras del municipio, estableciendo como figura urbanística una modificación puntual del PGOU vigente de Calvià, aprobado definitivamente el 11 de julio de 2000; y con aprobación definitiva de la adaptación al Plan Territorial Insular de Mallorca el día 26 de junio de 2009.

La renovación o reconversión de los espacios turísticos degradados es un proceso complejo que afecta a aspectos urbanísticos, ambientales y socioeconómicos. Es importante tener en consideración el actual escenario de crisis económica que impondrá un uso eficiente de los recursos públicos. El PRIZTC supone, por tanto, un proceso a largo plazo con la implicación del sector público y del privado. El éxito en la implementación del proyecto radicará, entre otros factores, en el grado de implicación y consenso de los diferentes actores implicados y en la adecuada elección de los instrumentos de gestión urbanística.

### 1.2. OBJETO DEL ENCARGO.

El objeto del encargo es la redacción de la 1ª Fase del Plan de Rehabilitación Integral de las Zonas Turísticas de Calvià (en adelante PRIZTC) mediante una Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Calvià, con el fin de impulsar el destino turístico y de mejorar la calidad de vida de residentes y trabajadores. Se trata de un documento urbanístico sobre el cual se sustentará la transformación de las zonas turísticas, dando respuesta a los nuevos escenarios de reconversión turística de una manera integral, incorporando y actualizando los criterios y objetivos definidos actualmente tanto en el ámbito de la planificación territorial y urbanística vigente, como en el ámbito de la planificación turística vigente.

El objetivo principal del PRIZTC es el de dar respuesta a los nuevos comportamientos del turismo reordenando el espacio turístico urbano maduro desde el valor del paisaje natural y rural, permitiendo a su vez una desestacionalización del destino. Con la voluntad de aplicar el principio de desarrollo territorial sostenible que forma parte de los objetivos generales fijados por el Consell Insular de Mallorca a través del Plan Territorial Insular de Mallorca (PTIM), y de forma complementaria, teniendo en cuenta los criterios coherentes con la aplicación de las “Bases para una estrategia de paisaje de Mallorca”, elaborados por el Consell de Mallorca en desarrollo del Convenio Europeo del Paisaje al cual se adhirió en febrero del 2008, la propuesta de desarrollo de la 1ª fase del PRIZTC se plantea bajo un nuevo paradigma de valoración integral del territorio en el cual el paisaje interior del municipio retoma protagonismo frente al paisaje de costa. Se propone potenciar y reforzar un nuevo modelo de turismo alternativo al de masas, que busca mayor flexibilidad en su oferta de actividades. Un espacio turístico que ofrezca alternativas al turismo de sol y playa, que favorezca la desestacionalización y que dote de una nueva identidad a las zonas turísticas de Calvià.

Las fases posteriores del PRIZTC, que no son objeto de este encargo, corresponderán a la redacción del planeamiento derivado de la Modificación Puntual del PGOU y la redacción de posibles Proyectos de Obras ordinarias de Urbanización y Edificación.

### 1.3. OBJETO Y CONTENIDO DE ESTE DOCUMENTO

El contenido del presente documento corresponde a la memoria del Avance de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Calvià de la 1ª Fase del PRIZTC, adecuándose en su contenido a la normativa estatal y autonómica en vigor.

El presente documento de Avance se establece como una figura previa a la aprobación de PGOU, sin efectos legales sobre el planeamiento vigente y que recoge las directrices previas del documento definitivo. Este primer documento contiene los criterios objetivos y soluciones generales del planeamiento y se expondrá al público a efectos de garantizar que la participación ciudadana se manifieste en aspectos globales y colectivos del planeamiento. Consta de los siguientes documentos:

- Memoria del Avance
- Planos de información y de ordenación
- Documento preliminar del Informe de Sostenibilidad Ambiental



#### 1.4. PROMOCIÓN Y REDACCIÓN

El presente documento se promueve y tramita por el Ayuntamiento de Calvià. Su redacción se ha encargado al Estudio Vivas Arquitectos s.c.p., con la colaboración de MED arquitectura, urbanisme i paisatge y la consultora ambiental LAVOLA.

#### 1.5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE PLANEAMIENTO

Como indica el nombre del Plan, el ámbito incluye fundamentalmente las zonas turísticas del litoral de Calvià. El POOT, actualmente derogado, delimitaba estos ámbitos como zonas turísticas preferentes, y posteriormente, el Plan Territorial de Mallorca (PTIM) redelimitaba estas zonas a partir del suelo urbano y urbanizable vigentes como Áreas de Reversión Territorial (ART), que en el caso del municipio de Calvià correspondían a las ART 8.2, 8.3 y 8.4. Estas ART fueron eliminadas con la modificación núm 2 del Pla Territorial de Mallorca tal y como se detalla en el apartado 2 del presente documento.

Partiendo de estos antecedentes, el ámbito del PRIZTC está compuesto por el suelo urbano y urbanizable, tanto vigente como en tramitación a día de hoy, de las zonas turísticas litorales de Calvià que se delimitaban tanto en el POOT como en el PTIM, con las respectivas adaptaciones a los cambios urbanísticos y normativos que se han producido hasta el momento (modificaciones puntuales del PGOU de Calvià, objetivos de calidad acústica, etc). Se incluyen también en el ámbito del PRIZTC dos nuevos crecimientos, uno situado junto al polígono de Son Bugadelles y otro junto a la zona de Magaluf, como piezas estratégicas para mejorar la oferta turística del litoral.

De esta manera, el ámbito queda definido por los siguientes núcleos y sectores:

##### Sector 2

- Sol de Mallorca
- Bahía de Palma
- Palma Nova/Magaluf
- Son Caliu/Vorammar/Ses Planes

##### Sector 3

- El Toro
- Son Ferrer
- Santa Ponça
- Costa de la Calma/Ses Rotes Velles
- Son Bugadellas

##### Sector 4

- Peguera/Cala Fornells

##### Sector 5

- Ses Illetas/Cas Catalá

##### Sector 6

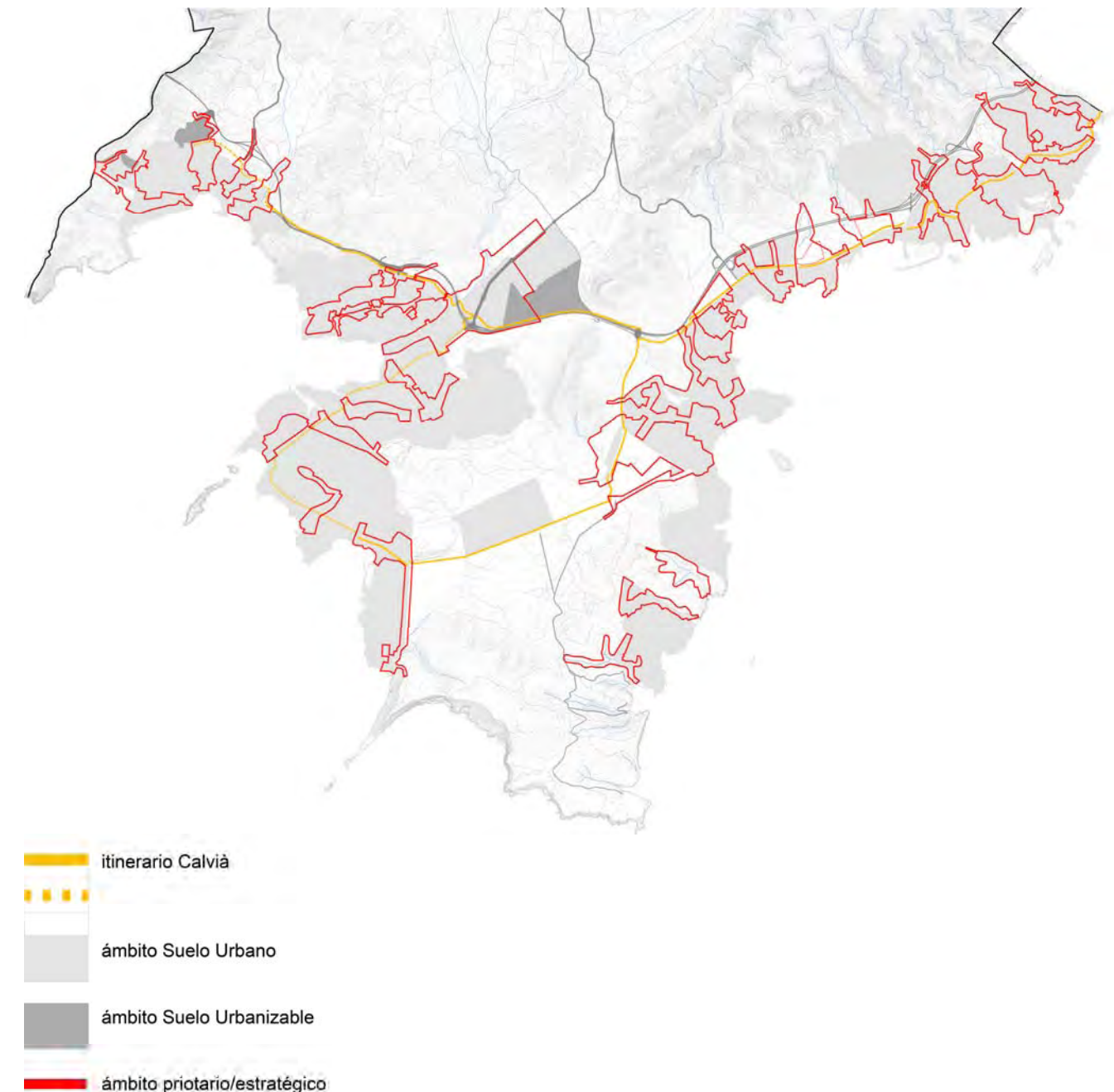
- Portals Nous/Bendinat/Costa d'En Blanes

Dado que el ámbito urbano de las zonas litorales turísticas es extenso, se definen una serie de sub ámbitos prioritarios o ámbitos estratégicos dentro de los cuales se formulan las principales propuestas de la 1ª Fase del PRIZTC, dada su capacidad para activar las sinergias necesarias para reordenar y rehabilitar el conjunto de las zonas turísticas. Estos

ámbitos estratégicos configuran la estructura turística-territorial del PRIZTC y están integrados por: los corredores paisajísticos, conectores ambientales y las áreas ambientales urbanas, así como por los crecimientos de Son Bugadelles y Magaluf, definidos en el apartado de criterios de ordenación del presente documento.

Si bien el ámbito se compone fundamentalmente por las zonas urbanas del litoral, las propuestas que se incluyen en la 1ª fase del PRIZTC incorporan intervenciones en el suelo rústico posterior destinadas a garantizar la conectividad de las zonas turísticas del litoral con la "segunda costa" y potenciar la oferta patrimonial y cultural vinculada a esta. En este sentido se incluiría también (como ámbito no prioritario) el Sector 1 compuesto por los núcleos tradicionales de Calvià y Es Capdellà.

El ámbito general y los sub ámbitos prioritarios o ámbito estratégico se definen en el siguiente plano.



## 1.6. MARCO LEGAL.

Las determinaciones de la Modificación Puntual del PGOU de Calvià se adecuarán a la legislación vigente y a los distintos planes y programas sectoriales aprobados.

Se especifica a continuación la legislación y normas que incluyen disposiciones que son de aplicación al planeamiento urbanístico general.

### LEGISLACIÓN VIGENTE

#### Legislación urbanística y territorial estatal:

- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo

- Real Decreto Ley 16/1981, de 16 octubre, de Adaptación de los Planes Generales de Ordenación

- Artículos vigentes del Real Decreto 2159/1978, de 23 de Junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el Desarrollo y Aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

- Artículos vigentes del Real decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el cual se aprobó el Reglamento de Gestión Urbanística para el despliegue de la Ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana (RGU).

- Artículos vigentes del Real decreto 2178/1978, de 23 de junio, por el cual se aprobó el Reglamento de Disciplina Urbanística para el despliegue de la Ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana (RDU).

- Real Decreto 1346/1976, de 9 abril, que aprueba el Texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, y normativa concordante.

#### Legislación urbanística y territorial autonómica:

- Ley 8/2012, de 19 de julio del Turismo de las Islas Baleares

- Ley 7/2012, de 13 de junio, de medidas urgentes para la ordenación urbanística sostenible

- Ley 5/2008, de Actuaciones urgentes destinadas a la obtención de suelo para viviendas de protección pública, (BOIB Núm.68 de 17-05-2008).

- Ley 14/2000, de Ordenación Territorial de las Islas Baleares

- Decreto 147/2002 de 13 de diciembre desarrollo Ley 6/97 –unidades mínimas de cultivo -. BOIB 153 Ext. (23/12/02).

- Decreto 130/2001 de 23 de noviembre, delimitación a escala 1:5000, áreas de encinar protegidas BOIB 149 (13/12/01).

- Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Islas Baleares y de medidas tributarias.

Modificaciones:

- Ley 20/2001, de 21 de diciembre, de medidas tributarias, administrativas y de función pública.

- Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas.

- Ley 8/2003, de 25 de noviembre, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial y urbanismo a las Islas Baleares.

- Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas.

- Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental.

- Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares. Afectada por Sentencia del Tribunal Constitucional de 1 de marzo de 2007, que declara inconstitucionales y nulos el punto 1 del artículo 64, el carácter vinculante del informe previsto en el artículo 79.2 y la disposición adicional vigesimosegunda.

- Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares

Modificaciones no derogadas introducidas por el artículo 21 de la Ley 9/1997, de 22 de diciembre, sobre varias medidas tributarias y administrativas; y por los artículos 4, 5 y 6 de la Ley 9/1999, de 6 de octubre, de medidas cautelares y de emergencia relativas al Urbanismo y la Ordenación del Territorio.

- Decreto 2/1996, de 16 de enero, sobre regulación de las capacidades de población en los instrumentos de planeamiento general y sectorial

- Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares

- Ley 10/1990, de 23 de octubre, de Disciplina Urbanística

- Ley 10/1989 de 2 de noviembre, de sustitución del planeamiento urbanístico municipal.

- Decreto 159/1989, de 28 de diciembre, sobre adaptación de los Planes Generales de Ordenación Urbana y de las Normas subsidiarias y complementarias de planeamiento a la Ley 8/1988, de 1 de julio, sobre edificios e instalaciones fuera de ordenación

- Ley 8/1988, de 1 de julio, sobre edificios e instalaciones fuera de ordenación

#### Legislación sectorial estatal:

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la diversidad.

- Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de las mujeres y hombres (artículo 31).

- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre de delimitación de Zonas Acústicas

- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, Código Técnico de la Edificación

- Ley 10/2006 de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de montes. BOE 102 (29/04/2006).

- RD 9/2005 Declaración de suelos contaminados. Regulación de usos.

- Ley 51/2003, de Igualdad de oportunidades (DF 9a Espacios públicos urbanizados y edificaciones. Plazos adaptación.)

- Ley 43/2003, de Montes (art. 39. Delimitación por planeamiento. Art. 50. Prohibición cambio de uso).

- Ley 37/2003, del Ruido (arts. 6 y 17. Obligación de adaptación de ordenanzas, planeamiento urbanístico, mapas de ruido, cartografía, zonas de servidumbre, zonas de reserva, adaptación en cinco años).

- Ley 32/2003, de Telecomunicaciones.

- Ley 10/2003. (art. 24. plazo 30 años).

- Ley 53/2002 (Mod DA 3 delimitación tramos fachada)

- Real decreto legislativo 1/2001 Texto refundido de la Ley de Aguas.

- Ley 38/1999, de Ordenación de la Edificación

- Ley 34/1998, de Hidrocarburos (art. 5).

- Ley 10/1998, de Residuos (arts. 27 y 28)

- Ley 54/1997, del Sector Eléctrico (art. 5 Planeamiento urbanístico)

- Ley 13/1996 (art. 166 Delimitación zona de servicio. RD 2591/998)

- Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto Ley 11/1995 (Relacionado con Decreto 49/2003, de 9 de mayo, por el que se declaran las zonas sensibles a las Islas Baleares)(Obligación de disponer de alcantarillado antes de 1 de enero de 2006).

- Real Decreto Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.

- Ley 22/1988, de Costas (art. 20 y ss. protección del d.p.m.t.).

- RLA RD 849/1986 Zonas de servidumbre y policía.

#### Legislación sectorial autonómica

- Ley 8/2012, de 19 de julio del Turismo de las Islas Baleares

- Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

- Proyectos de Ley "Omnibús" y "Paraguas", sobre el libre acceso a las Actividades de servicios y su ejercicio, (aprobada por Consejo de Ministros de 12-06-2009).

- Decreto-Ley 3/2009, de medidas ambientales para impulsar las inversiones y la actividad económica en las islas Baleares, (BOIB, Núm. 78 de 30-05-2009) Modifica la Ley 11/2006 de evaluaciones de impacto ambiental y estratégicas.

- Decreto-Ley 1/2009, de Medidas urgentes para el impulso de la inversión en las IB. (BOIB Núm. 17 EXT de 02-02-2009) Especial incidencia en las disposiciones relativas a la calificación/uso T Turismo (Artº. 10.21) y RU-T (Artº. 10.22).

- Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Islas Baleares

- Ley 20/2006, de 15 de diciembre, municipal y de régimen local de las Islas Baleares (arts. 183 y 185)

- Ley 17/2006, de 13 de noviembre, integral de la atención y de los derechos de la infancia y la adolescencia de las Islas Baleares (art. 38)

- Ley 16/2006, de 17 de octubre, de Régimen jurídico de las licencias integradas de actividad de las Islas Baleares

- Ley 14/2006, de 17 de octubre, del deporte de las Islas Baleares



- Ley 11/2006 de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas a las Islas Baleares
- Ley 3/2006 de 30 de marzo, de gestión de emergencias de las Islas Baleares (art. 17. localización de las instalaciones de información y de alarma por los instrumentos urbanísticos de planeamiento municipal)
- Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares
- Ley 5/2005, de Conservación de Espacios de Relevancia ambiental (art 7, 18, 28 y 29)
- Ley 3/2005 de protección del medio nocturno. (art. 11, proyectos e instrumentos urbanísticos)
- Decreto 20/2003, de reglamento de supresión de barreras arquitectónicas (BOIB) 36 18/03/03.
- Ley 11/2001 de 15 de junio, de ordenación de la actividad comercial a las Islas Baleares.
- Real Decreto 378/2001, Plan Hidrológico de las Islas Baleares (arts. 77 y 78 zonas inundables, art. 16.2 suficiencia, enlaza con Norma 43 PTI de Mallorca)
- Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de las Islas Baleares (arts. 23,24 y 36 a 42. Catálogo y regulaciones del planeamiento urbanístico).
- Decreto 105/1997, policía sanitaria mortuoria. (Mod. por Decreto 87/2004: distancia edificaciones 25 m.)
- Decreto 145/1997, de 21 de noviembre, por el que se regulan las condiciones de higiene y habitabilidad de viviendas y expedición de cédulas de habitabilidad.
- Ley 6/1993, de 28 de septiembre, sobre adecuación de las redes e instalaciones a las condiciones histórico-ambientales de los núcleos de población
- Ley 5/1990, de Carreteras de la CAIB (arts. 28 a 31 zonas de protección. art. 19.1 Nuevas vías al PDS).

## PLANEAMIENTO VIGENTE

### Planeamiento territorial:

- Plan Territorial de la Isla de Mallorca (PTM). (aprobado 13 diciembre 2004, BOIB núm. 188 Ext.de 31-12-2004)
- Modificación número 1 del PTIM el 3 de junio de 2010 (BOIB núm. 90 de 15-06-2010)
- Modificación número 2 el 13 de enero de 2011 (BOIB núm. 18 Ext. de 4-02-2011)

### Planeamiento urbanístico:

- Texto Refundido de la Adaptación del PGOU al PTI-M (boib 115 de 9/8/12)
- Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Calvià al Plan Territorial Insular de Mallorca, aprobado definitivamente el día 26 de junio de 2009.
- Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Calvià (PGOU), aprobado definitivamente el 11 de julio de 2000

### Planeamiento Sectorial:

- Plan Director Sectorial de Pedreras
- Plan Director Sectorial de Campos de Golf
- Plan Director Sectorial de Carreteras
- Plan Director Sectorial de Equipamientos Comerciales
- Planes Directores Sectoriales de Residuos No Peligrosos
- Plan Director Sectorial para la Gestión de los Residuos Urbanos de la Isla de Mallorca
  - Plan Director Sectorial para la Gestión de los Residuos de Construcción-Demolición, Voluminosos y Neumáticos fuera de uso de la Isla de Mallorca
  - Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares
  - Plan Director de Transportes de las Islas Baleares
  - Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones las Islas Baleares
  - Evaluación de las repercusiones ambientales sobre los lugares Red Natura 2000

## 2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL, SECTORIAL Y URBANÍSTICA VIGENTE

### 2.1. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

#### Directrices de Ordenación Territorial

La Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, desarrolla la competencia que en materia de ordenación del territorio tiene atribuida la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y establece los objetivos, instrumentos y procedimientos para su efectivo ejercicio. De esta forma, la legislación autonómica vigente crea tres instrumentos de ordenación: las Directrices de Ordenación Territorial, los Planes Territoriales Insulares y los Planes Directores Sectoriales. Las DOT constituyen en la actualidad el instrumento superior y básico de la ordenación territorial de las Islas Baleares.

#### Plan Territorial Insular de Mallorca

Los Planes Territoriales Insulares son planes de desarrollo de las DOT y, por lo tanto, su carácter es derivado. Aún siendo jerárquicamente inferiores, presentan idéntica eficacia que las DOT, pero no pueden ser contrarios a sus prescripciones. El Plan Territorial Insular se aprueba definitivamente en diciembre de 2004. Posteriormente fueron aprobadas la Modificación número 1 del PTIM el 3 de junio de 2010 (BOIB núm. 90 de 15-06-2010) y la Modificación número 2 el 13 de enero de 2011 (BOIB núm. 18 Ext. de 4-02-2011), cuyas disposiciones quedan reunidas con las aprobadas el 13 de diciembre de 2004 (BOIB núm. 188 Ext.de 31-12-2004) en el texto consolidado del PTIM de febrero de 2011.

Este documento basa el desarrollo de sus objetivos a partir de la definición de cinco líneas estratégicas básicas:

- Una distribución coherente del crecimiento, que reequilibre el proceso urbanizador desmedido de los últimos años, concentrado de forma prioritaria en los municipios turísticos de la costa.
- Protección del suelo rústico y del patrimonio urbanístico, pensando en Mallorca como un territorio único donde cada pieza responde a un papel concreto y donde los espacios urbanos y naturales se relacionan armoniosamente.
- Reenfocar el desarrollo, mediante nuevos parámetros para asentarse sobre el territorio, poniendo fin a la degradación urbanística de la isla y activando su recuperación.
- Las comunicaciones entre todas las zonas de la isla, resolviendo los déficits en infraestructuras que presenta actualmente Mallorca, evidentemente dentro de un respeto obligado al medio natural. Las infraestructuras deben implantarse pacíficamente en el territorio, sin actuar como elementos degradadores.
- Hacia una nueva economía, focos de actividad, dando valor a las potencialidades de desarrollo económico y sostenible de la isla.

Concretamente en relación al reenfoque que se plantea mediante nuevos parámetros de asentamiento sobre el territorio, el PTIM determinaba cuales eran las Áreas de Reconversión Territorial (ART) con el fin de fomentar operaciones de esponjamiento, implantación y mejora de equipamientos, infraestructuras y dotaciones de servicios, y llevar a cabo operaciones de mejora del paisaje urbano y rural.

Estas áreas de reconversión se planteaban en centros históricos degradados, zonas turísticas donde aplicar operaciones que se habían previsto en el Plan director de la oferta turística, y en zonas que por tipología y calidad constructiva de sus edificios e infraestructuras necesitaban una rehabilitación y eliminación de elementos singulares que supusieran un deterioro de la calidad ambiental y paisajística de una zona.

De cara a acometer acciones para restituir y llevar a cabo mejoras en el paisaje urbano o rural se crearon dos instrumentos:

- Planes de Reconversión Territorial (PRT) para realizar en áreas de desarrollo urbano operaciones de esponjamiento, implantación o mejora de equipamientos, infraestructuras y dotación de servicios.
- Proyectos de Mejora Territorial (PMT) para mejorar el paisaje urbano o rural.

En el caso de Calvià, se definieron las áreas de reconversión preferente que se indicaban en el Plan de Ordenación de la Oferta Turística, eran las siguientes:

- ART 8.2: comprende las zonas de Illetas, Bendinat, Portals Nous, Costa d'en Blanes, Palma Nova, Son Caliu, Magaluf, Sa Porrassa, Torrenova, Cas Saboners, Son Matias, Bahía de Palma y Sol Mallorca.
- ART 8.3: comprende las zonas de El Toro, Santa Ponça y Costa de la Calma.
- ART 8.4: comprende la zona de Peguera y Cala Fornells.

Los objetivos marcados para las ART's mediante el desarrollo de PRT's eran los siguientes:

- Reducir densidades en las zonas congestionadas
- Hacer operaciones de esponjamiento de inmuebles obsoletos
- Delimitar con claridad los diferentes usos
- Limitar actividades incompatibles
- Mejora de accesos y comunicación
- Potenciar esponjamientos creando espacios libres
- Creación de nuevos equipamientos
- Reordenar y mejorar la primera línea de costa
- Consolidación del turismo no estacional

Para ello se determinaba que el Planeamiento General de Ordenación Urbana, en su Adaptación al PTIM, delimitara las ART's de acuerdo con los siguientes criterios:

- Incluir todos los suelos de crecimiento y nuevos suelos de sistemas generales.
- Incluir todos los suelos ocupados por edificaciones obsoletas a reconvertir, que, como norma general, se utilizaran para mejorar las dotaciones de espacios libres y equipamientos públicos.
- Incluir todos los suelos urbanos o urbanizables necesarios para mejorar el nivel de equipamientos y espacios libres que se pretende.
- Incluir todos los suelos urbanos o urbanizables que se consideren de interés.

Posteriormente fueron aprobadas la Modificación número 1 del PTIM el 3 de junio de 2010 (BOIB núm. 90 de 15-06-2010) y la Modificación número 2 el 13 de enero de 2011 (BOIB núm. 18 Ext. de 4-02-2011), cuyas disposiciones quedan reunidas con las aprobadas el 13 de diciembre de 2004 (BOIB núm. 188 Ext. de 31-12-2004) en el texto consolidado del PTIM de febrero de 2011.

El transcurso de más de ocho años desde la entrada en vigor del PTIM, más allá del ecuador de la vigencia total prevista, ha permitido analizar las diversas disfunciones detectadas en la aplicación del instrumento. El segundo procedimiento de modificación del PTIM resuelve disfunciones especialmente en torno a la figura de las ART. Esta modificación plantea la racionalización y mejora del régimen de las ART, la supresión de las que no se consideran viables y de las que rompen con el objetivo de implantar un modelo territorial sostenible.

La supresión de ART's definidas en la norma 39 de la Modificación núm. 2 del PTIM que afectan al municipio de Calvià son las recogidas en el grupo 8 que se detallan a continuación:

ART 8.2 Palma Nova, Magaluf y Portals Vells

ART 8.3 Santa Ponça

ART 8.4 Peguera

Sobre la base de la racionalización del consumo de recursos territoriales, se propone la supresión de todas ellas, con la modificación de los crecimientos asignados para esta finalidad en la tabla de crecimientos de la norma 6.1 del PTIM. Se reserva un porcentaje de crecimiento para operaciones de reconversión de carácter municipal equivalente aproximadamente a un 30% del previsto hasta este momento, excepto para aquellos municipios que han acreditado una mayor necesidad de forma justificada en atención a sus respectivos procesos de adaptación al Plan Territorial de Mallorca. En el caso del municipio de Calvià, la reserva de crecimiento para operaciones de reconversión es de aproximadamente un 50% del previsto inicialmente. La principal consecuencia de esta propuesta será la limitación de la posibilidad de operaciones de reconversión de tipo mixto entre usos turísticos y residenciales, no así las estrictamente relacionadas con los usos turísticos que podrán ser desarrolladas a iniciativa municipal.

## 2.2. PLANIFICACIÓN TURÍSTICA

---

La nueva Ley 8/2012, de 19 de julio del Turismo de las Illes Balears (BOIB 106 – 21/7/2012) aprobada recientemente, fija las condiciones básicas para el desarrollo del sector. La nueva Ley pretende abordar el problema de la estacionalidad, simplificar la tramitación administrativa y regular la reconversión de la oferta obsoleta con el objetivo de garantizar la rehabilitación de las zonas turísticas maduras.

Se plantea la ordenación de la oferta turística fijando unos Planes de Intervención en Ámbitos Turísticos (PIAT) como los futuros instrumentos apropiados para ello, substituyendo a los Planes de Ordenación de la Oferta Turística (POOT). Los PIAT son una figura que se desarrollará a partir del futuro Reglamento de la Ley de Turismo.

## 2.3. RESERVAS ESTRATÉGICAS DE SUELO (RES)

---

La Ley 5/2008, de 14 de mayo, de actuaciones urgentes destinadas a la obtención de suelo para viviendas de protección pública, publicada en el BOIB núm. 68 de 17 de mayo de 2008, regula la implantación de áreas denominadas reservas estratégicas de suelo. Así, de acuerdo con el artículo 3 de la Ley 5/2008, el 18 de julio de 2008 el Consejo de Gobierno aprobó la convocatoria pública de oferta de suelo para la creación de reservas estratégicas de suelo, la cual fue resuelta el 6 de marzo de 2009, seleccionándose en el municipio en Calvià las siguientes:

-RES 2 (Av. s'Olivera 62, Magaluf)

-RES 4 (UA-SP/02, UA-SP/03, Santa Ponça)

-RES 50 (PERI-MG del Polígono XX, Magaluf)

El municipio de Calvià está llevando a cabo una serie de modificaciones puntuales del PGOU, derivadas de las RES, que se explicarán en el siguiente apartado.

#### 2.4. PGOU VIGENTE Y MODIFICACIONES EN TRÁMITE

El municipio de Calvià dispone de un Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico, en sesión celebrada el día el 11 de julio de 2000, con anuncio publicado en el BOIB. Núm 88 Ext de 18 de Julio de 2000. El PGOU de Calvià 2000 supone la revisión del Plan General de 1988-91 que definía un modelo claramente insostenible, adoptando una nueva estrategia global para el desarrollo del municipio a través de la Agenda Local 21 y de la incorporación de los criterios y objetivos de desarrollo sostenible que informan las Directrices de Ordenación Territorial de Baleares.

Desde junio de 2009 el municipio de Calvià dispone de la aprobación definitiva de la Adaptación de su Plan General al Plan Territorial de Mallorca (aprobado 13 diciembre 2004, con anuncio publicado en el BOIB núm. 188 Ext.de 31-12-2004), por acuerdo de la Comisión Insular de Urbanismo en sesión celebrada el día 26 de junio de 2009, con las prescripciones publicadas en el BOIB Núm. 1 26 Ext. de 28 de agosto del 2009. Se destacan como aspectos más relevantes la incorporación de un nuevo régimen de usos en suelo no urbanizable, la calificación de nuevos sistemas generales, la catalogación de bienes protegidos, la calificación de suelo urbanizable industrial y la delimitación de las áreas turísticas a reconvertir (ART 8.2, 8.3 y 8.4). La delimitación concreta, tanto de los ámbitos de reconversión, como de los nuevos crecimientos vinculados a las ART, quedó pospuesto en espera de su concreción futura a través de modificaciones puntuales del planeamiento que pudieran evaluar su ubicación óptima.

Con posterioridad a la Adaptación del PGOU de Calvià al PTIM se aprobó la Modificación 2 del PTIM (13 enero 2011), tal y como se indica en el apartado 2.1, que elimina y deja sin efecto, a menos que sea necesario establecer algún régimen temporal o transitorio, aquellas ART que implicaban intrínsecamente un consumo de nuevo suelo para urbanizar como mecanismo de actuación, así como aquellas que ven modificada su vocación en aplicación de la nueva política de paisaje del Consell de Mallorca.

Calvià cuenta también con un Avance de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Calvià, publicado en el BOIB núm. 189 del 29 de diciembre de 2009.

Actualmente el municipio de Calvià dispone del Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Calvià cumplimentando las prescripciones impuestas por la Comisión Insular de Urbanismo en la Aprobación Definitiva en acuerdo de la sesión de 27 de julio de 2012 y publicado en el BOIB núm. 115 de 9 de agosto de 2012.

Este documento incorpora las siguientes Modificaciones Puntuales Aprobadas Definitivamente:

-MP 01.CC-SRV/2003. Adaptación de la calificación urbanística de solares municipales para su destino a la construcción de viviendas de protección pública en el ámbito de Costa de la Calma-Ses Rotes Velles. Aprobado definitivamente por el CIM en sesión de 29 de julio de 2010 y publicado en el BOIB núm. 121 de 19 de agosto de 2010.

-MP 15-09/2006. Recalificación de terrenos como Suelo Urbanizable para uso Industrial y de Servicios en Son Bugadelles. Aprobado definitivamente, con prescripciones, en sesión de 24 de septiembre de 2010 y publicado en el BOIB núm. 147 de 12 de octubre de 2010.

-MP 02/2011. Inclusión de un párrafo en los artículos 10.22., 10.23, 10.24, 10.25, 10.26, 10.27, 10.29 y 10.31 con el objeto de prohibir determinadas actividades incluidas en el uso de establecimientos públicos. Aprobado Definitivamente en sesión celebrada el 27 de julio de 2012 y publicado en el BOIB núm. 114 de 7 de agosto de 2012.

-MP 01/2011. Modificación del artículo 05.07 exigencias sobre el uso de materiales. Aprobado Definitivamente en sesión celebrada el 28 de septiembre de 2012 y publicado en el BOIB núm. 153 de 19 de octubre de 2012.

-MP 03/2011. Modificación de la delimitación de la Unidad de Actuación UA/PT-02 de Portals Nous. Aprobado Definitivamente en sesión de 30 de noviembre de 2012 y publicado en el BOIB núm. 2 de 3 de enero de 2013.

#### Modificaciones Puntuales del PGOU en trámite de especial relevancia

El Ayuntamiento de Calvià tiene entre sus objetivos prioritarios una mejora de la dotación en equipamientos comunitarios del municipio, y en este sentido, en paralelo a la Adaptación del PGOU al PTIM, ha impulsado y aprobado a través de la modificación del PGOU cerca de 18 hectáreas de nuevos suelos de reserva adscritos a Sistemas Generales del suelo rústico, correspondientes a los sectores SG-03 y SG-04. La situación de crisis actual impide al Ayuntamiento abordar directamente las inversiones deseadas. Para alcanzar los objetivos previstos actualmente se encuentran en trámite de aprobación dos modificaciones puntuales del PGOU que clasificarán dichos terrenos de forma que permitan dar entrada a la iniciativa privada en su desarrollo y gestión. A continuación se describen sintéticamente en qué consisten las citadas modificaciones en trámite del PGOU:

Aprobación Inicial MP-05/2011 (SG/04 Costa den Blanes. Parcela de aprox. 100.000m2)

-Reclasificar los terrenos del sector SG-04 como suelo urbanizable.

-Calificar los terrenos edificables que resulten de la ordenación del sector como zonas de Equipamiento, con varios niveles de aprovechamiento, que implican la ampliación del número de zonas homogéneas de equipamiento descritas en el PGOU.

-Reducir la edificabilidad global del sector de 1m2/m2 a 0,5m2/m2.

-Incorporación de prescripciones por parte de la CBMA en relación a la preservación de zonas boscosas existentes y soluciones de drenaje adecuadas.

Avance MP-04/2012 (SG/03 Son Caliu. Parcela de 72.528m2)

-Reclasificar los terrenos del sector SG-03 como suelo urbanizable.

-Modificación de linderos del ámbito, sin variación de su superficie.

-Calificar los terrenos excluidos del nuevo ámbito como suelo rústico.

-Calificar los terrenos que resulten de la ordenación del nuevo sector como zonas de equipamiento privado EQ-R.

-Reducir la edificabilidad global del nuevo sector de 1m2/m2 a 0,8m2/m2.

Con los mismos objetivos anteriormente descritos, el Ayuntamiento tramita otra modificación puntual del PGOU del sector 04 Ses Planes, en un emplazamiento idóneo por suposición estratégica entre la autopista PM 1 y la carretera C-719 Palma-Puerto de Andratx y junto a la rotonda de acceso a Palma Nova. A continuación se describen sintéticamente en qué consiste las citadas modificaciones en trámite del PGOU:

Avance MP-06/2012 (Sector 04 Ses Planes. Parcela de 97.702m2)

-Clasificar los terrenos del Sector 04 Ses Planes como suelo urbanizable.

-Calificar los terrenos lucrativos que resulten de la ordenación del sector como zonas de equipamiento, con varios niveles de aprovechamiento, que implican la ampliación del número de zonas homogéneas de equipamiento descritas en el PGO.

-Fijar la edificabilidad global del sector en 0,5m2/m2, distribuyéndolo en función de las distintas intensidades de edificación de las diversas zonas.

-Dar continuidad a la zona de equipamientos colindantes (PAC, Aparcamientos, Guardia Civil), ampliando el paquete de suelos destinados a equipamientos públicos y privados.

Ante la inviabilidad de desarrollo de algunas propuestas turístico-hoteleras plasmadas en la ordenación actual y la necesidad contrastada de todo tipo de equipamientos en la línea de los objetivos anteriormente descritos, cabe destacar la siguiente modificación puntual del PGOU en trámite:

Avance MP-09/2012 (UA/SP01 Santa Ponsa Parcela de 177.768m2).

La UA-SP-01 contemplaba básicamente la creación de una pequeña parcela turística de uso hotelero apoyada en una gran parcela de espacio libre privado. La realización del vial que cruza el torrente y une las dos antiguas zonas de la

urbanización de Santa Ponsa ha evidenciado la necesidad de una ordenación que permita la ubicación de nuevas parcelas destinadas a equipamiento.

Así pues, habiéndose ya realizado el vial que cruza el puente, se propone completar el sistema viario con la creación de un solo nuevo vial que como continuación del existente al otro lado de dicho vial penetre en la gran parcela existente finalizando en una rotonda de “cul de sac”.

A ambos lados de este único nuevo vial se propone ubicar las parcelas de equipamiento y el espacio libre, tanto público como privado. Es importante señalar que en esta nueva ordenación propuesta el espacio libre público pasa de 27.503 m<sup>2</sup> a 52.385 m<sup>2</sup>, es decir se produce un aumento de 24.882,57 m<sup>2</sup>.

Por último, la creación de reservas estratégicas de suelo para vivienda pública ya descritas, conlleva su posterior desarrollo mediante la tramitación y aprobación de los correspondientes instrumentos de planeamiento. En este sentido cabe destacar la siguiente modificación del planeamiento, en relación a los terrenos del Polígono XX conocidos como “Sa Porrassa” en Magaluf:

Aprobación Inicial MP-06/2011 (RES 50 + UA/MG-08 Marina de Magaluf, antiguo PMT-MG, parcela de 632.434m<sup>2</sup>)

Con esta modificación del PGOU, se pretende la inclusión de la Reserva Estratégica de Suelo (RES-50) a las normas subsidiarias de Calvià y la ordenación del remanente de los terrenos que pertenecieron al PMT-MG (PERI) no incluidos en dicha reserva, mediante la creación de una Unidad de Actuación. El ámbito de la RES-50 es de 392.443m<sup>2</sup> y el de la UA/MG-08 es de 239.991m<sup>2</sup>.

El PMT-MG ( PERI) determina los Usos y Aprovechamientos Lucrativos y No Lucrativos. La RES-50 incluye en su ordenación, parte de estos Usos, siendo continuista en la manera que le es posible con el PMT-MG (PERI) y su ordenación. De esta forma absorbe el Uso Residencial Plurifamiliar, parte del Comercial y Servicios, y gran parte de los Equipamientos y Comunicación e Infraestructuras. Incluso mantiene la idea de ordenación que dispone la Aprobación Provisional del PMT-MG (PERI).

La ordenación de la Unidad de Actuación, (es decir; del resto de terrenos no incluidos en el PMT-MG (PERI)) complementa los Usos y Aprovechamientos, no incluidos en la RES-50, siendo continuista con el PMT-MG ( PERI), garantizando de esta forma la totalidad de superficie inicialmente destinada para Uso Público e incluyendo el Uso Hotelero y el Comercial. Cabe destacar que en esta Unidad de Actuación no se prevé ningún tipo de Uso Residencial.

En la ordenación de esta Unidad de Actuación, se ha tenido en cuenta los condicionantes ambientales existentes, situando así en Espacio Libre Público las aéreas de preservación de “humedales existentes y rellenos a recuperar”. También se han incluido en estos ELP, gran parte de las áreas de Tamarix y Limonium delimitadas en el PMT-MG (PERI).

La propuesta desarrolla principalmente las necesidades que ya prevé el PGOU: Uso Turístico, Espacio Libre, Comercial y Viario.

## 2.5. OTROS PLANES, ESTUDIOS Y PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DEL MUNICIPIO DE CALVIÀ

### La sostenibilidad como estrategia municipal

En el mes de junio de 2004 el Ayuntamiento de Calvià firmó su adhesión a los Compromisos de Aalborg, renovando de esta manera su compromiso internacional para el desarrollo de políticas locales sostenibles. Estos compromisos se concretan en el desarrollo de una nueva Agenda Local 21 basada en un nuevo Plan de Acción. Desde el año 2007 el ayuntamiento de Calvià cuenta con la Oficina Calvià por el Clima con el objetivo de coordinar las actuaciones relacionadas con el medioambiente y la sostenibilidad, convirtiéndose en una herramienta de planificación municipal que aborda la lucha contra el cambio climático de forma integral y transversal.

Recientemente, en diciembre de 2012, se ha aprobado el “Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES): Estrategia Calvià por el Clima 2013-2020”, consistente en una relación de proyectos que tienen como objetivos reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de Calvià.

### Plan Estratégico Patrimonio de Calvià

Con el fin de mejorar el producto turístico en clave de sostenibilidad y diversificación de la oferta a través de la puesta en valor del patrimonio natural e histórico artístico de Calvià, el Ayuntamiento viene desarrollando en los últimos años el Plan Estratégico Patrimonio Calvià.

Los objetivos principales del Plan Estratégico son:

- Dotar al municipio de una amplia oferta patrimonial susceptible de ofrecer una diversidad de posibilidades a sus visitantes.
- Recuperar el liderazgo en un tipo de promoción turística que en los próximos años tendrá una vital importancia.
- Complementar la imagen de Calvià como destino turístico, apostando por la calidad y la diversificación.

Los ejes principales del Plan Estratégico Patrimonio Calvià son:

- Concepción del municipio como un todo
- Desarrollo de un plan de puesta en valor de los principales ejes patrimoniales
- Desarrollo de un plan de divulgación de la propuesta patrimonial

### Programa de Dinamización Comercial por Municipios

El Instituto de Innovación Empresarial de las Islas Baleares está impulsando un Programa de Dinamización Comercial por Municipios, un proyecto integral de mejora competitiva dirigido a todos los municipios de las Islas Baleares. El Programa pretende fomentar actuaciones que permitan dinamizar la actividad comercial y de servicios del ámbito territorial o local donde se desarrollan.

Los objetivos principales del Programa son:

- Configurar un espacio de relación y cooperación entre los agentes involucrados en el desarrollo comercial de los municipios: ayuntamiento, asociaciones locales de comercio, agentes sociales y económicos, consumidores, etc.
  - Identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presenta la actividad comercial del municipio, en relación con sus factores internos y los cambios de contexto, ya sean de carácter empresarial, territorial, social, normativo, etc.
  - Caracterizar las pautas de compra de la población residente, los visitantes y, en su caso, de los turistas, identificando los factores clave que más inciden en el desarrollo comercial de la ciudad y las demandas no satisfechas de los consumidores.
  - Detectar el grado de adecuación del tejido comercial a la demanda existente y futura, mediante análisis prospectivos de evolución de diferentes variables.
  - Dinamizar y ayudar a la regeneración del pequeño comercio y devolverle la confianza que necesita.
  - Profesionalizar el pequeño comercio dándole el conocimiento de las herramientas necesarias para poder competir: el diseño y el diseñador.
  - Analizar el espacio urbano en el que se asienta el comercio, los ejes comerciales, las plazas, los equipamientos, etc.
- En definitiva, todos los espacios que son el soporte de la actividad comercial y de servicios del municipio, para identificar sus problemas urbanísticos y proponer actuaciones de mejora.

-Desarrollar el modelo comercial más adecuado en el municipio, que permita que el comercio local se desarrolle en las mejores condiciones de equilibrio, eficacia y accesibilidad, a fin de satisfacer las necesidades de los consumidores y reforzar la función de la actividad en el desarrollo económico y social del ámbito urbano.

#### Estudio justificativo de las zonas ART

Para el desarrollo del plan se tomará como referencia el "Estudio justificativo de las Áreas de Reversión Territorial (ART)" incluidos en la Adaptación del PGOU de Calvià al PTIM, junto con los planos de diagnóstico para las diferentes áreas. La finalidad de este estudio es determinar la calidad de la oferta hotelera existente, la cantidad de la misma según su tipología y su grado de discordancia con el planeamiento vigente.

El estudio se basa en un inventario que el Ayuntamiento de Calvià realizó en el año 1997, de los establecimientos turísticos existentes por cada zona integrada dentro del POOT (Plan de ordenación de la Oferta Turística), haciendo un análisis de la oferta de plazas turísticas por categorías, antigüedad y ratio turística. Asimismo, se realizó un estudio detallado de la oferta hotelera existente a cada uno de los sectores de acuerdo con la zonificación correspondiente con el documento de Adaptación del PGOU de Calvià al PTM y se realizó una actualización de los datos en el 2008 debido a las modificaciones existentes desde el 2006 entre los diversos establecimientos hoteleros.

Respecto a la oferta existente se concluye que existen alrededor de 59.450 plazas turísticas en las diferentes categorías, que sobre un 40 % del total están construidas antes de 1970, y sobre un 60% del total están construidas antes de 1975 lo cual es un indicador del estado de conservación los establecimientos, aunque con excepciones.

Otro indicador de la calidad del parque hotelero es la categoría de los establecimientos correspondiendo a un 76,8 % sobre el total las plazas hoteleras con categorías entre 1\* y 3\*, lo que corresponde a un valor absoluto aproximado de 45.000 plazas.

De acuerdo a estos datos, se concluye que Calvià tiene un porcentaje importante de su parque hotelero con una antigüedad superior a 35 años y un 76% de las plazas hoteleras de calidad media.

Para cada zona turística también se ha evaluado su cumplimiento con el planeamiento vigente, en cuanto a alturas, usos y edificabilidad, concluyendo que existe una importante diferencia entre la realidad física y el planeamiento en vigor.

#### Estudio acústico de la Revisión del PGOU de Calvià

En el proceso de redacción de la Revisión del PGOU se realizó, con fecha de marzo de 2011, una evaluación de zonas de conflicto derivadas del incumplimiento de los objetivos de calidad acústica para posibles sectores de suelo urbanizable que estaban vinculadas a las ART.

El establecimiento de las zonas de conflicto y las conclusiones que se derivan del estudio deberá permitir fijar las medidas correctoras oportunas o redefinir los criterios bajo los cuales se ubicarán y se dimensionarán los posibles sectores de crecimiento.

### 3. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOU

El presente apartado justifica la coherencia y oportunidad de llevar a cabo la 1ª fase del Plan de Rehabilitación Integral de las Zonas Turísticas de Calvià, mediante una Modificación Puntual del PGOU, que se presenta como el instrumento adecuado para afrontar y dar respuesta a los nuevos escenarios de reversión turística y contexto de crisis actual de una manera integral, incorporando y actualizando los criterios y objetivos definidos actualmente tanto en el ámbito de la planificación territorial y urbanística vigente, como en el ámbito de la planificación turística vigente.

### 3.1. HACIA UNA NUEVA POLÍTICA DE PAISAJE: LA ADAPTACIÓN DEL PGOU (2009) AL PTIM Y LA POSTERIOR MODIFICACIÓN NÚM. 2 DEL PTIM

Los aspectos más relevantes que modifica la Adaptación del PGOU al PTIM respecto al PGOU del 2000 son:

- Incorporación de un nuevo régimen de usos en suelo no urbanizable.
- La catalogación de 470 bienes protegidos.
- La creación de 7 nuevas Unidades de Actuación que conllevan a Modificaciones puntuales que se tramitan simultáneamente con la Adaptación.
- La calificación de 46,5 hectáreas de suelo urbanizable industrial según las directrices de crecimiento definidas por el PTIM (EQ-R 13,27Ha + IS 3 3,23Ha), con el objeto de completar el crecimiento del Polígono Industrial Son Bugadelles hasta los límites que marcan las infraestructuras y ofertar nuevo suelo para uso de servicios y equipamientos.
- La calificación de cerca de 18 hectáreas de nuevos sistemas generales.
- La delimitación de las áreas turísticas a reconvertir (ART 8.2, 8.3 y 8.4).

La delimitación concreta, tanto de los ámbitos de reversión, como de los nuevos crecimientos vinculados a las ART, quedó pospuesto en espera de su concreción futura a través de modificaciones puntuales del planeamiento que pudieran evaluar su ubicación óptima.

La Modificación núm. 2, del Plan Territorial de Mallorca, basada en los principios del Convenio Europeo del Paisaje, determina que algunas de las zonas ART que enumera y recoge el PTIM a probado en el año 2004, no responden fielmente al ánimo legislativo que aprueba las DOT. En aplicación de la Disposición adicional 3ª apartado 9 y Disposición Adicional 9ª de la Modificación nº2 del PTIM, en lo referido a planeamientos municipales ya adaptados al PTIM, como es el caso que nos ocupa, quedarían suprimidas las ART. 8.2, 8.3 y 8.4:

*Disposición adicional tercera - Adaptación del planeamiento general municipal (AP)*  
*Nuevo apartado 9. Se añade un nuevo apartado 9 (AP), con la redacción siguiente:*

*"Con respecto a los instrumentos generales de planeamiento municipal ya adaptados al PTIM en el momento de la entrada en vigor de la modificación número 2, no es necesario que se adapten nuevamente al nuevo régimen derivado de esta modificación hasta que no procedan a una revisión del planeamiento o a una modificación puntual que afecte totalmente o parcialmente el ámbito afectado por la modificación. No obstante lo anterior, vista la prevalencia de las disposiciones de los planes territoriales insulares sobre el planeamiento municipal, en todo aquello que pueda resultar contradictorio, se aplicarán directamente las disposiciones del PTIM o, en todo caso, el régimen urbanístico más restrictivo. Mientras no se haya procedido a la adaptación del planeamiento municipal, las intervenciones urbanísticas a realizar dentro de los ámbitos afectados por la modificación número 2 se someterán a informe previo y preceptivo del Consejo Insular de Mallorca."*

*Disposición adicional novena - Supresión y modificación de determinadas fichas del Anexo I y sustitución de documentación gráfica del Plan (AP)*

*Se añade una nueva disposición adicional novena (AP) con el contenido siguiente:*

*"Quedan suprimidos del Anexo I de este Plan, los criterios generales y las fichas particulares correspondientes a las Áreas de reversión territorial eliminadas por la modificación número 2 de este Plan territorial insular, y más concretamente las siguientes: ART 8.1, ART 8.2, ART 8.3, ART 8.4, ART 8.5, ART 8.6, ART 8.7, ART 8.8, ART 8.9, ART 8.10, ART 8.11, ART 8.12, ART 8.13, ART 9.1, ART 9.2, ART 10.1, ART 10.2, ART 10.3, ART 10.4, ART 10.5, ART 10.6,*

ART 10.9 y ART 12.1. A la vez queda modificada la ficha correspondiente a la ART 1, que queda sustituida por su nueva ficha correlativa.

Igualmente, las siguientes hojas del contenido documental del Plan territorial insular de Mallorca, aprobado por acuerdo del Pleno del Consejo de Mallorca de 13 de diciembre de 2004:

- 644-6, 644-9, 645-7, 670-8, 671-7, 698-2, 698-5, 698-6, 698-8, 700-5, 700-6, 723-3, 724-5 y 724-8 del Plano 1 'Áreas de desarrollo urbano y categorías del suelo rústico',
- 644-6, 645-7, 698-2, 698-5, 698-6, 723-3, 724-5 y 724-8 del Plano 2 'Áreas de Prevención de Riesgos',
- y el plano 4 E: 1/100.000 'Infraestructuras de comunicación' de la documentación gráfica del Plan.

Quedan sustituidos por las nuevas hojas correlativas incluidas en el documento '[IV] Documentación gráfica' de la modificación número 2 del Plan territorial insular de Mallorca."

Los criterios adoptados para la supresión de las ART del municipio de Calvià, son, entre otros:

- Muchas de las ART del PTM son operaciones urbanísticas con dos componentes: un ámbito de origen (a reconvertir) y un ámbito territorial destino (a desarrollar), que presentan una gran complejidad de implementación.
- Con la voluntad de aplicar el principio de desarrollo territorial sostenible que forma parte de los objetivos generales fijados por el Consell Insular de Mallorca se favorece la contención de los crecimientos urbanísticos que no estén suficientemente justificados.
- De forma complementaria, también se han tenido en consideración los criterios coherentes con la aplicación de las "Bases para una estrategia de paisaje de Mallorca" elaboradas por el Consell de Mallorca, en el desarrollo de la Convención Europea del paisaje, al cual éste se ha adherido posteriormente por acuerdo de su Pleno en febrero de 2008.
- En algunos casos, los objetivos que se propusieron para las ART en el PTM ya han estado total o parcialmente alcanzados a través de otros mecanismos ajenos al desarrollo de las mismas, normalmente por cambios normativos o por la aplicación de legislación sobrevenida, o por la previsión de su integración en otras operaciones urbanísticas de carácter más general con las cuales tendrán que coordinarse necesariamente.
- Las ART 8.1 hasta la 8.11 (ambas incluidas) incorporaban en el PTIM vigente unas notables previsiones de nuevos desarrollos urbanísticos, con la confianza de que las plusvalías generadas impulsasen la transformación de reconversión territorial de las zonas turísticas maduras por el mecanismo de transferencia y aumento de aprovechamientos urbanísticos. Sin embargo, en la práctica, estos procesos han tenido dificultades de desarrollo y apenas se han utilizado a día de hoy por los respectivos planeamientos urbanísticos municipales que los tenían que incorporar y definir con precisión.
- Uno de los efectos territoriales más significativos del planteamiento propuesto por el PTIM para la reconversión de las zonas turísticas, en la práctica, significaría una mejora de unos tejidos urbanos existentes en la primera franja costera a cambio de un incremento en la ocupación del suelo (de forma extensiva) en la franja de suelo rústico posterior. Teniendo presente los criterios derivados de la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje, se presenta la posibilidad de enfocar la cuestión bajo un nuevo paradigma de valoración integral del territorio en el que todo él es susceptible de ser percibido como un paisaje de calidad y, por lo tanto, la actual área posterior a las zonas turísticas no necesariamente tiene que resultar menospreciada en comparación con la "primera fila".

Se tratará pues, por el conjunto de las zonas turísticas, de facilitar la valorización del paisaje rural y natural circundante, reduciendo las expectativas de crecimiento hacia las zonas limítrofes, aunque sin anular completamente esta posibilidad puesto que determinadas actuaciones urbanísticas de reequipamiento orientadas a la desestacionalización turística y a la diversificación de la actividad económica del municipio podrían ayudar a resolver tensiones actuales entre el suelo urbanizado y el rústico, mejorando la calidad de los espacios urbanos y periurbanos.

### 3.2. NUEVAS PREVISIONES DE CRECIMIENTO: REEQUIPAMIENTO DEL DESTINO TURÍSTICO

Para el suelo de reserva y dotacional de las actuaciones en ejecución del POOT, derogado por la Ley8/2012 de Turismo de las Illes Balears, y para nuevos crecimientos ligados a las ART, suprimidas por la Mod. núm. 2 del PTI, la Adaptación del PGOU vigente establecía un máximo de 99,06 ha, las cuales debían localizarse dentro de las áreas de transición de armonización (AT-H).

ART 8.2 Palmanova-Magaluf	49,	2 Ha
ART 8.3 El Toro, Santa Ponça, Costa Calma		19,5 Ha
ART 8.4 Paguera	25,	6 Ha
Reserva o delimitación más precisa		4,7 Ha

Para el resto de crecimientos que no estaban vinculados a actuaciones en ejecución del POOT, ni ligadas a las ART, se establecían un máximo de 31,04 ha, de superficie de suelo.

SUble	18,1 ha Plan parcial Paguera Oeste
Calvià	7,52 ha (10% crecimiento Calvià, sic LEN)
Es Capdellà	4,72 ha (10% crecimiento Es Capdellà, sic LEN)

En el caso de Calvià, municipio con su planeamiento general ya adaptado al PTIM, la Modificación núm. 2 del PTIM ajusta la determinación de la cantidad de hectáreas de crecimiento de suelo de reserva dotacional de las zonas turísticas litorales a 52,82 Ha. No computan dentro de estas superficies de nuevo crecimiento aquellas destinadas a grandes equipamientos públicos de servicio supramunicipal, así como los grandes equipamientos educativos y sanitarios públicos.

La presente modificación del PGOU de Calvià adecuará las previsiones a los objetivos de mejora y reconversión, equipamiento del destino turístico y de mejora de la calidad de vida de residentes y trabajadores, a través de sectores destinados a servicios, comercio y equipamientos, de acuerdo con la estrategia municipal, con el fin de:

- Cubrir los déficits dotacionales de la población turística y residencial.
- Incorporar oferta complementaria que permita la desestacionalización del destino
- Establecer una transición adecuada entre los usos turísticos-residenciales y el medio rural.

### 3.3. CAMBIO DEL PARADIGMA TURÍSTICO: LA NUEVA LEY DE TURISMO BALEAR

La realidad de los últimos años, ha demostrado que la industria turística balear, aún cuando se trata de un destino ampliamente consolidado, se encuentra en una situación de pérdida de competitividad que requiere la adopción de medidas que afronten el problema, que debe considerarse como estructural y no meramente coyuntural dependiente de las mejores o peores temporadas turísticas.

La Política Europea de Turismo tiene como objetivo principal fomentar la competitividad del sector, sin olvidar que, a largo plazo, la competitividad está estrechamente relacionada con la sostenibilidad del modo de desarrollo. Para alcanzar estos objetivos, las acciones en favor del turismo se han establecido en cuatro ejes:

- Fomentar la competitividad del sector turístico en Europa.
- Promover la diversificación de la oferta turística.
- Promover el desarrollo de un turismo sostenible, responsable y de calidad.
- Consolidar la imagen y la visibilidad de Europa como conjunto de destinos sostenibles y de calidad.



Vista la necesidad de una reforma más profunda que la mera adaptación de la Ley 2/1999, de 24 de marzo General Turística de las Illes Balears, y la conveniencia de una integración de la normativa reguladora del sector, se aprueba la nueva Ley 8/2012, de 19 de julio del Turismo de las Illes Balears (BOIB 106 – 21/7/2012), que fija las condiciones básicas para el desarrollo del sector.

Entre algunos de los aspectos más relevantes, la nueva Ley regula los siguientes aspectos clave que incidirán en el ámbito de Calvià y que por lo tanto deberán considerarse en la definición de las estrategias de la 1ª Fase del PRIZTC a través de la modificación del PGOU:

- La creación de nuevas figuras de establecimientos turísticos como los alojamientos coparticipados o compartidos.
- La eliminación del principio de uso exclusivo incorporando los usos compatibles con el turístico en una misma parcela.
- La regulación de la explotación conjunta de diferentes establecimientos turísticos.
- El cambio de uso en zonas turísticas maduras, oferta obsoleta y casos concretos.
- El intercambio de plazas en nuevos hoteles, estancias turísticas de viviendas, hoteles de ciudad de 4 y 5 estrellas en suelo urbano con usos complementarios y hoteles de 5 estrellas singulares.
- La reapertura de establecimientos dados de baja definitiva si se reforman íntegramente y con un mínimo de 4 estrellas.
- Plazo de 4 años para regularizar plazas turísticas existentes anteriores al 1/01/2012.
- Obligatoriedad de un plan de modernización en un plazo de dos años, para la oferta de alojamiento de 1 y 2 estrellas o de 1 y 2 llaves, con la posibilidad de cambio de uso o de establecimiento turístico de alojamiento coparticipado.

### 3.4. CONTEXTO ACTUAL DE CRISIS ECONÓMICA

El contexto actual de crisis económica y endeudamiento de las administraciones públicas, tanto en el ámbito de la construcción como del urbanismo, se han visto gravemente afectados provocando prácticamente su estancamiento. Es pues preciso un cambio del marco urbanístico que garantice austeridad y eficiencia en la utilización de los recursos públicos, eligiendo los instrumentos de gestión urbanística más apropiados que permitan aunar esfuerzos tanto públicos como privados, sin tener que renunciar a los objetivos de reconversión marcados por el Ayuntamiento de Calvià.

## 4. PARTICIPACIÓN PÚBLICA DURANTE EL PROCESO DE MODIFICACIÓN DEL PGOU

El proceso participativo se enmarca dentro de los mecanismos de iniciativa, información y participación ciudadana según la previsión del artículo 116 y 125 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico. Así como en lo previsto en los Artículos: 4. Derechos del ciudadano y 11. Publicidad y eficacia en la gestión pública de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo.

Entendemos como Programa de participación pública un proceso, paralelo e integrado con la elaboración del Plan, que persigue:

- Facilitar un consenso básico y una aceptación de la metodología y, en su caso, de las propuestas por parte de los diferentes grupos políticos.
- Explicar y hacer inteligible a los ciudadanos el alcance, posibilidades y oportunidades de la Modificación Puntual del PGOU, pero evitando la creación de excesivas expectativas a corto plazo.
- Facilitar la recogida de opiniones, criterios, puntos de vista y explicación de intereses de los diferentes colectivos que son clave en el funcionamiento y en la convivencia urbana.
- Facilitar la aceptación de las propuestas, la creación de ilusión, la participación en un proyecto colectivo con objetivos ilusionantes donde puedan verse reflejados una mayoría de ciudadanos y colectivos.

- Estimular la credibilidad en el proyecto, en el rigor de su elaboración y en su objetividad, con el mayor compromiso y apoyo político, dentro de un proceso transparente.

-Mejorar la capacidad de negociación con terceros que puedan incidir en la viabilidad de los aspectos relevantes del Plan.

-Proteger y dar audiencia a los intereses de los ciudadanos que se sientan afectados por las determinaciones del Plan.

Estos objetivos, a los que debe servir el proceso de participación, son de gran importancia para asegurar la viabilidad del Plan y las condiciones, las expectativas, que permitan estimular y canalizar a la iniciativa privada, como elemento motor de las transformaciones que el Plan pretende.

### 4.1. ENFOQUE DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La participación pública, debe permitir fijar los mecanismos para que la ciudadanía pueda valorar y seguir las propuestas, con suficiente antelación, antes de ser asumidas políticamente por el Equipo de Gobierno.

Un segundo elemento del enfoque es que solo se puede ilusionar con el proyecto, si este es capaz de formular y recoger las expresiones, formulaciones y valoraciones de mayor relevancia y de mayor valor por una mayoría de los ciudadanos con atención especial a aquellos colectivos - que puedan desplegar, una amplia capacidad de contestación.

### 4.2. FASE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO DE AVANCE

En esta fase se publicará el documento de Avance aprobado por el Ayuntamiento a través de la Página Web municipal durante un plazo de 30 días. Así mismo, se propone exponer un resumen ejecutivo en paneles, en el sitio que el Ayuntamiento designe, a fin de recoger sugerencias, y observaciones sobre la conveniencia de la ordenación propuesta.

### 4.3. FASE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

En esta fase se expondrá por vía telemática y en formato físico el contenido de la Modificación Puntual del PGOU aprobado inicialmente, así como en Informe de Sostenibilidad Ambiental, durante un plazo de 45 días. En este periodo se podrán formular sugerencias y diferentes alternativas al planeamiento.

El Ayuntamiento realizará la recogida de sugerencias y alegaciones de los agentes interesados realizando posteriormente un informe como respuesta a las sugerencias y alternativas que se presenten.

### 4.4. INSTRUMENTOS Y MEDIOS DE DIFUSIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

**Buzón de sugerencias (físicas y a través de la WEB).**

El Buzón de Sugerencia es un instrumento que recoge sugerencias, de manera periódica, para captar opiniones. Para demostrar su validez, es conveniente acusar recibo y demostrar que se está cursando la sugerencia o propuesta. Puede establecerse una combinación de "Buzón Físico" con una "Buzón Virtual" a través de la Web del Ayuntamiento.

**Resumen Ejecutivo.**

Se aplica para presentar resúmenes bien estructurados, atractivos y fácilmente inteligibles en momentos clave del proceso de redacción y tramitación.

**Presentaciones globales o audiencias públicas.**

Se trata de presentaciones de carácter abierto dirigidas a personas no especializadas para hablar del conjunto del proyecto asociado al modelo que se persigue con la redacción.

## DIAGNÓISIS DE LA SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO

## 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE PLANEAMIENTO

El municipio de Calvià está situado al oeste de la Isla de Mallorca en la comarca del Pariatge. Limita por el norte con Estellencs y Puigpunyent, al este con Palma y al oeste con Andratx y por el sur con el mar Mediterráneo.



*Situación Geográfica de Calvià*

*Comarca del Pariatge o Serra de Tramuntana*

El paisaje de Calvià se caracteriza por el fuerte contraste entre el paisaje costero sobre explotado por el desarrollo turístico producto de décadas anteriores y la existencia de lugares del interior del municipio que han permanecido alejados de la explotación turística y que conservan un gran interés paisajístico como es la Serra de Na Burguesa, Cala Figuera, el Cap Andritxol o las Islas Malgrats.

El municipio de Calvià está constituido por una superficie de 14.372 ha clasificadas en la Adaptación del Plan General al PTM de la siguiente manera:

Suelo urbano:	16,5%
Suelo urbanizable:	0,45%
Suelo rústico protegido:	82,31%
Suelo rústico común:	0,73%

En cuanto a la superficie, el suelo rústico protegido supone el 82,31% del total del territorio, dentro del cual se integran las superficies especialmente protegidas catalogadas como Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI) o como Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP). Están protegidas por la Ley de Espacios Naturales un 68,51% de su superficie protegida, ya sea como Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP) o como Área Natural de Especial Interés (ANEI), o como encinar protegido fuera de ANEI.

La superficie urbanizada, representa el 16,50% del total del territorio y se sitúa básicamente en la zona costera. Esta superficie se caracteriza por la existencia de diversos núcleos urbanos residenciales y turísticos distribuidos sobre todo el territorio municipal, concentrando el mayor peso sobre el litoral.

Geográficamente en el término municipal se distinguen dos grandes zonas, una zona de interior localizada en la mitad norte del municipio de carácter interior, mas rural y montañoso, donde se localizan los núcleos tradicionales Calvià y Es

Capdella; el paisaje de esta zona está determinado por la Serra de Tramontana, con montañas de más de 1000 metros de altura, cuyo monte más alto es el Galatzó y la sierra de Na Burguesa.

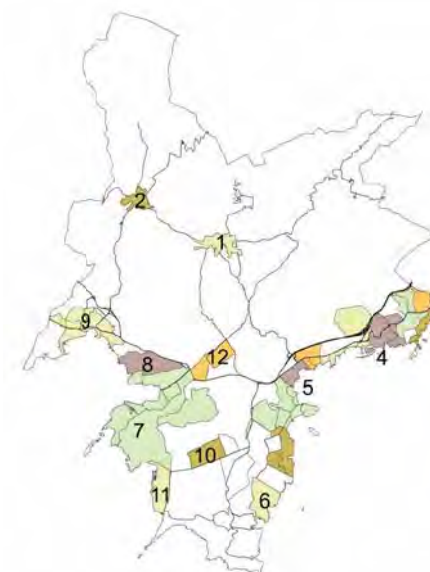
La otra zona de corresponde al sur con un paisaje de litoral peninsular con cerca de 54 kilómetros de costa, en los cuales se concentra casi la totalidad de la oferta turística. Cuenta con 34 playas y frente de la costa se encuentran algunas islas e islotes como: el Sec, Sa Porrassa, d'en Sales, Ses Illetes, d'estenedor, Sa Caleta. De entre todos ellos se podría destacar el Malgrat y Sa Porrassa. El islote de Malgrat se encuentra cerca de Santa Ponça. La costa de Calvià alberga de 10 de los 12 sectores urbanos del término municipal, concentrando casi la totalidad de la oferta turística del municipio y la mayor superficie de suelo urbano. Respecto al suelo urbano el territorio está ocupado por 12 sectores urbanos, que se pueden diferenciar en tres grupos según su localización, desarrollo histórico y fundamentalmente por las tipologías arquitectónicas y urbanas dominantes.

El primer grupo corresponde a los núcleos tradicionales: (1) Calvià y (2) Es Capdellà situados al interior del municipio, el primero alberga la capitalidad del municipio y está relacionado con su origen y desarrollo.

El segundo grupo de núcleos corresponde a los sectores de costa que albergan la mayor parte de la oferta turística, que se empieza a desarrollar fundamentalmente a partir de los años sesenta. Pertenecen a esta categoría las zonas turísticas y urbanizaciones de de segundas residencias, los cuales se enumeran a continuación:

- (3) Ses Illetas Cas Catalá
- (4) Portals Nous- Bendinat Costa d'En Blanes
- (5) Palma Nova- Magaluf
- (6) Sol de Mallorca
- (7) Santa Ponça
- (8) Costa de la Calma –Ses Rotes Velles
- (9) Peguera

El tercer Grupo corresponde a los núcleos urbanos no turísticos de aparición más reciente, pertenecen a este los siguientes núcleos: (10) Son Ferrer, (11) El Toro , (12) Son Bugadellas



*Localización de los núcleos urbanos de Calvià.*

Una de las principales características del municipio es la importante actividad turística que tiene, con un fuerte contenido estacional. En la temporada de verano Calvià experimenta un importante crecimiento de población flotante, la cual representa el 42% sobre el total poblacional (flotante + residente) con un promedio por mes de la población flotante de 38.815 turistas. Dentro de la población flotante se consideran los turistas alojados en la oferta hotelera tanto reglada como no reglada, observando que el 76% de los turistas se alojan en la oferta reglada (plazas hoteleras registradas) y un 24% de la oferta no reglada.

Según datos del Padrón Municipal de 2008, Calvià cuenta con una población de 52.945 habitantes, concentrando el 6 % de la población de la isla, posicionándose como el segundo municipio con más habitantes de la Isla, después de Palma de Mallorca, donde se concentra el 47% de la población. La población en Calvià se concentra principalmente en Santa Ponsa, Costa de la Calma, El Toro y Son Ferrer (Sector 3), englobando el 43% de la población del municipio. El segundo sector con mayor concentración poblacional es el Sector 2, (Palma Nova, Magaluf, Sol de Mallorca y Costa d'en Blanes) representando el 25% de la población del municipio. En el mes de julio este sector multiplica su población residente en 3.5 veces, debido al alto número de turistas que recibe.

De esta manera, el municipio alberga una cantidad importante de turistas, que hacen que en épocas estivales la población se multiplique. Así, la carga demográfica real que soporta el municipio a lo largo del año es diferente de la mostrada por los datos censales y de empadronamiento. Considerando la población flotante más la población residente, se observa una población total máxima de 141.840 habitantes en el mes de julio, descendiendo hasta 55.336 habitantes en el mes de diciembre.

La planta hotelera presenta una ocupación máxima de 96%, sobre la ocupación de la planta hotelera abierta en el mes de agosto. En relación a la desocupación de plazas hoteleras el mes crítico es diciembre, presentando solo un 4% de ocupación, lo que representa en números absolutos 57.000 plazas turísticas desocupadas.

El comportamiento de la población condiciona la ordenación del territorio, por una parte, el dimensionamiento y disponibilidad de los recursos necesarios para dar servicio a la población flotante y por otra parte, configurando una marcada estacionalidad en el empleo, con épocas de pleno empleo, coincidentes con la temporada alta y otras épocas de aumento de la tasa de paro en temporada baja.

## 6. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES URBANO-TERRITORIAL Y EL PAISAJE

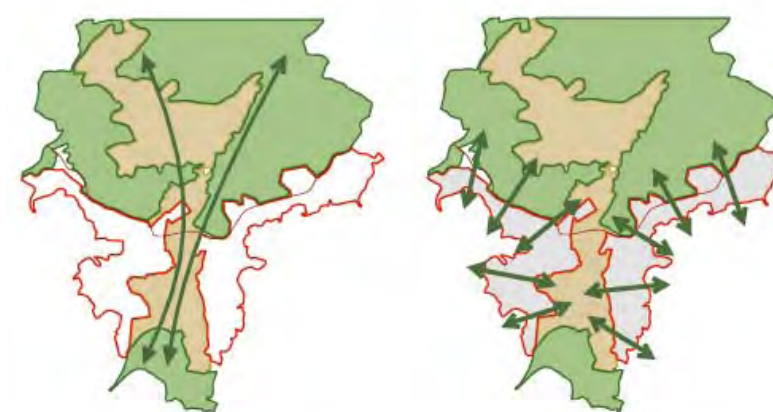
### 6.1. ESTRUCTURA DE ESPACIOS LIBRES TERRITORIALES

La fuerte presión urbanística que ha sufrido el litoral de Calvià junto con la dispersión de asentamientos de menor densidad, infraestructuras viarias y otros usos periurbanos asociados al turismo ha provocado una serie de problemas asociados a los valores paisajísticos y naturales del municipio. Uno de los principales problemas es la falta de conectividad entre el espacio libre interior y la costa en la mayor parte de los tramos urbanos debido a la continuidad del tejido urbano. Los efectos barrera de los espacios urbanos consolidados en el tiempo como continuos urbanos lineales ponen en peligro la permeabilidad de la matriz ecológica que garantiza el mantenimiento de los valores potenciales y reales del territorio.

Del mismo modo, las infraestructuras viarias y los asentamientos dispersos son elementos fragmentadores del territorio que generan una fuerte presión sobre los espacios naturales y debilitan su grado de conectividad. Las propuestas de crecimiento en suelo no urbano que puedan plantearse en las Áreas de Transición de Harmonización (AT-H) definidas en el PTIM deberán tener en cuenta también los principales puntos de constricción urbana, especialmente aquellos que afecten la conectividad entre espacios naturales de la Red Natura 2000, que son en la zona norte el Área del Puig de na Bauça, Área Es Galatzó y S'Esclop, y en la zona sur el Área Cap de Cala Figuera (todas áreas LIC y ZEPA de especial interés natural).

El modelo turístico basado en la costa a dado la espalda a la "costa interior" provocando la degradación de paisajes interiores de alto valor y de espacios perimetrales de interacción entre suelo urbano y no urbano especialmente frágiles.

### Esquema de conectividades ecológicas a potenciar y conservar



## 6.2. PATRIMONIO NATURAL

En el municipio se encuentran una serie de ámbitos naturales que cuentan con una protección reconocida por la administración estatal, autonómica y local.

### La Serra de Tramuntana

El Parque Natural de La Serra de Tramuntana constituye el espacio natural más grande y valioso de las Islas Baleares. Está conformado por 800 km<sup>2</sup> donde se concentran todo tipo de formaciones geológicas, comunidades y especies vegetales únicas, especies animales y paisajes singulares. Igualmente la Sierra es también un bien ambiental donde se encuentran elementos y conjuntos de gran valor patrimonial (arquitectónico, etnológico e histórico). La Sierra de Tramontana ocupa una superficie de 22 Km<sup>2</sup> en el municipio de Calvià. Esta unidad de Paisaje esta ordenada por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales de la Serra de Tramontana. (PORN).

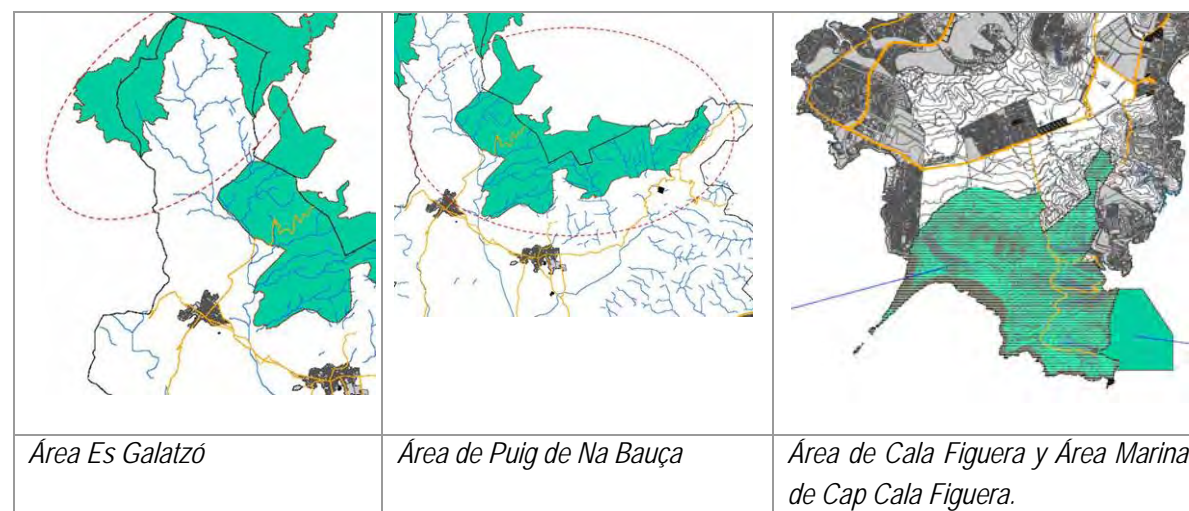
### Espacio de la Red Natura 2000.

El Consejo de las Comunidades Europeas aprobó el año 1992 la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora silvestres, conocida también como la Directiva Hábitats. Esta Directiva representa, actualmente, el instrumento más importante de aplicación en todo el territorio de la Unión Europea para la conservación de los hábitats, las especies y la biodiversidad. En la legislación del Estado español, la transposición de la Directiva Hábitats se materializa en el Real decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el cual se establecen medidas



por contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La Directiva Hábitats crea la red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación denominada Natura 2000. Es una red ecológica europea integrada por Zonas Especiales de Conservación (ZEC), Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). La declaración de estas zonas tiene como objeto contribuir a garantizar la biodiversidad en el marco europeo mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora silvestres existentes. En el término municipal de Calvià, se encuentran cuatro lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y de ZEPA inscritos en la Red Natura 2000:



Por otro lado también debemos considerar otros elementos de alto valor natural y paisajístico que aportan cualidades ambientales y de identidad del territorio que deben conservarse, recuperarse o potenciarse.

En lo que se refiere a la hidrografía, discurren sobre el territorio varios torrentes que, debido al carácter torrencial de las lluvias y su acentuada estacionalidad, tienen un gran caudal sólo esporádicamente. Los más importantes son el Torrent Es Galatzó, uno de los más largos de Calvià con 23 Km; el de Es Gorg, que desemboca en Peguera y recorre las mejores tierras de Es Cadpdellà, y el Torrente Vial, resultado de la confluencia de varios barrancos y pequeños torrentes que riegan cuando llevan agua todas las tierras del municipio. La estructura hídrica y su vegetación asociada tienen un elevado potencial de conectividad ecológica y es un elemento paisajístico que confiere identidad y diversidad.

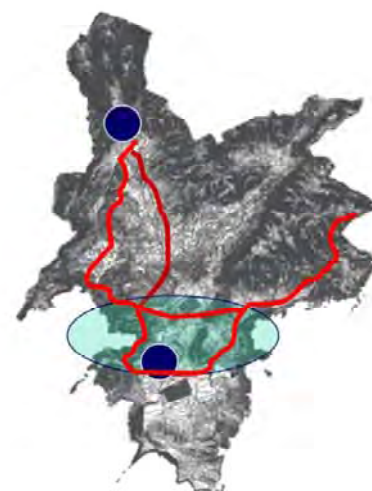
Los elementos orográficos singulares y los elementos paisajísticos de alta exposición visual, tanto interiores como costeros, inciden también en la configuración de la identidad del municipio y de su percepción.

La estructura agrícola del interior del municipio define auténticos paisajes de excelencia, de un altísimo valor cultural y ambiental. Las áreas agrícolas ubicadas próximas a las zonas turísticas presentan diversidad de unidades agrícolas productivas y un cierto número de masías, muchas de ellas catalogadas. Se plantea por tanto la posibilidad de incentivar sinergias entre el sector agrícola y el turístico que diversifiquen la oferta turística y conserven el patrimonio natural y cultural del mundo rural.

### 6.3. PATRIMONIO CULTURAL

El ayuntamiento de Calvià está desarrollando un Plan estratégico de puesta en valor del patrimonio natural e histórico artístico del municipio, que pretende unificar los servicios municipales con el objetivo de catalogar, evaluar y diagnosticar de forma que se puedan definir políticas eficientes para la conservación y conjugar tal actuación con la difusión del mismo, siempre en clave de ampliar la oferta turística del municipio a través de actividades de turismo cultural y conocimiento de los espacios naturales del municipio.

El municipio de Calvià cuenta un rico patrimonio cultural especialmente relevante en categorías tales como: elementos arqueológicos, posesiones y conjuntos etnográficos hidráulicos. Este rico legado patrimonial, tiene la singularidad que puede articularse en torno a dos centros patrimoniales de primer orden y gran valor, la finca Galatzó (zona norte) y el parque arqueológico del "Puig de Sa Morisca" (zona sur), ambos de titularidad municipal.



#### Parque arqueológico "Puig de Sa Morisca"

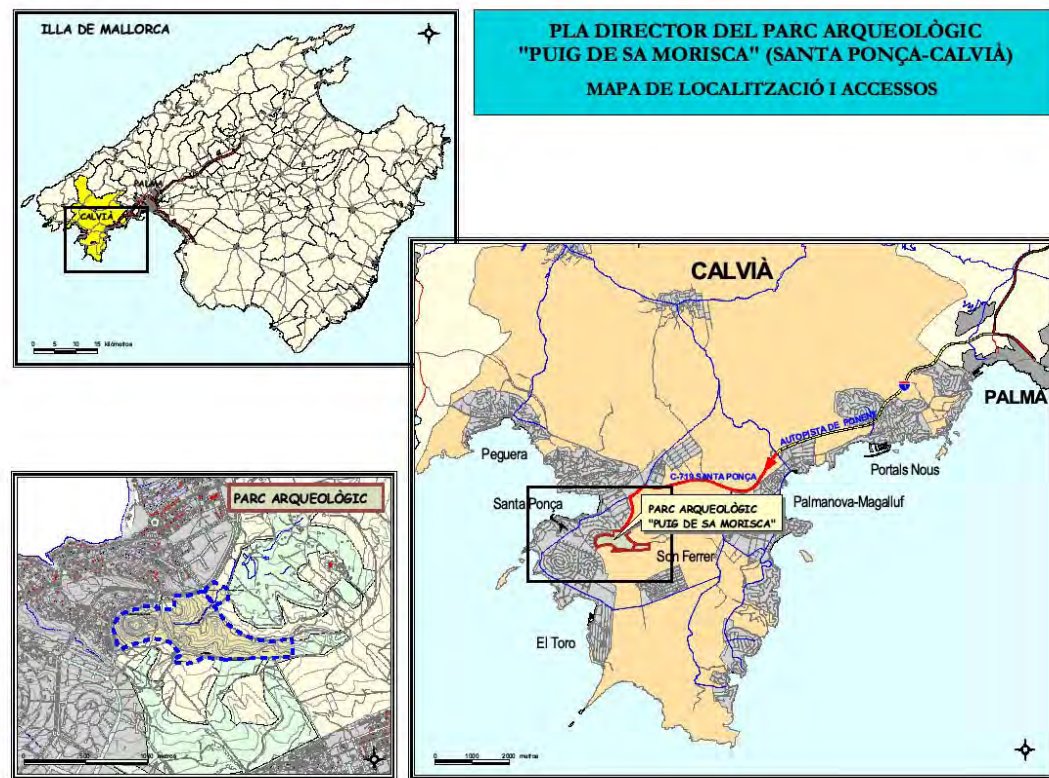
El Parque Arqueológico "Puig de Sa Morisca" se localiza en la bahía de Santa Ponça, concretamente en el pico del mismo nombre y sus vertientes. Es un área natural de propiedad municipal de 35 ha de extensión. A nivel cronológico se documenta, con diferente intensidad, una larga ocupación que iría probablemente desde el talayótico inicial, con seguridad a partir del siglo VI aC., hasta la época almohade, abandonándose definitivamente en 1229 con la conquista de la isla por el Rei Jaume I. A nivel espacial se documenta la presencia de diferentes ámbitos distribuidos por todo el Puig de Sa Morisca, especialmente en su cima, en la vertiente este y norte y en el collado que se forma con la peña más baja que se localiza al lado del monte. Los diferentes trabajos de prospección han permitido documentar estructuras arquitectónicas de características muy diversas (talaiots, torres, habitaciones, restos de murallas, cuevas y abrigos, etc.). Desde hace más de 10 años el Ayuntamiento de Calvià articula un ambicioso proyecto de recuperación, estudio, realización de actividades culturales y divulgación teniendo como centro de interés del parque arqueológico del Puig de Sa Morisca.

El Parque arqueológico "Puig de Sa Morisca" es un territorio con una alta concentración de yacimientos de diferentes tipologías, pero con un marco cronológico bastante homogéneo. Esta excepcional situación hace que lo importante no sea únicamente proteger cada elemento por separado sino entender que, en este caso, como conjunto, incluye tanto los yacimientos como el territorio existente entre ellos.

La delimitación efectuada de una zona arqueológica e indicada en los correspondientes planos de la Adaptación al Plan Territorial (Calificación y Alineaciones) recoge este caso excepcional en el término municipal, donde se conservan buena parte de los elementos prehistóricos y donde es posible una reconstrucción no solo de los yacimientos sino también de su entorno y de la relación existente entre ellos.

Para estos casos, la Ley 16/1985 de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, prevé la figura de Zona Arqueológica como el instrumento de protección que permite la inclusión de diferentes bienes inmuebles aislados pero que por su íntima relación se deben considerar como una globalidad. Su protección no solo incluye cada uno de los yacimientos sino también el espacio o territorio natural que existe entre ellos adquiriendo todo el Conjunto la categoría de Bien Histórico a proteger.

*Localización de Parque Arqueológico de "Puig de Sa Morisca"*



**Proyecto "Galatzó para todos"**

La finca Galatzó, de titularidad municipal, se sitúa al norte del municipio de Calvià, en las proximidades de Es Capdellà. Limita con los municipios de Puigpunyent, Estellencs y Andratx. Con sus 14.013.500 m<sup>2</sup>, es una de la fincas de mayor extensión de las Islas Baleares. Su superficie corresponde aproximadamente a un 10% del total del municipio. El proyecto tiene como objetivo posibilitar el uso y disfrute de la finca de Galatzó a los ciudadanos de Calvià, a sus visitantes y turistas, conjugando tal acción con la preservación y mejora de su patrimonio histórico, arquitectónico, etnográfico y natural.



*Localización de la finca Galatzó*

**Zonas de bancales (camps marjats)**

Las zonas de bancales son uno de los elementos de piedra seca más destacados del Paisaje de Mallorca, sobre todo en la sierra de Tramontana. Las zonas surgieron de la necesidad de ampliar las tierras agrícolas, lo cual ha provocado la presencia de estructuras edificadas de piedra seca, en gran parte construidas durante la edad moderna y contemporánea y que han marcado el carácter de los paisajes agrarios, dominados visualmente por la piedra, aunque con diferencias muy notables según la parte de la isla.

Las zonas de bancales han servido para ordenar los cultivos en las vertientes de las montañas, cerrando el mosaico de usos que les caracteriza y en el que alternan la comunidad vegetal con los terrenos cultivables y los pastos.

De acuerdo con el estudio realizado por el Consell de Mallorca de "Camps Marjats" el municipio de Calvià queda dividido en 14 sectores, como unidades paisajísticas que surgen de este estudio. Estos ámbitos se han realizado en relación a las afinidades geográficas y de propiedad, quedando reflejados en el Catalogo de Bienes de la Adaptación del Plan General al Plan Territorial de Mallorca, y en el plano de de Bienes Catalogados de la Adaptación.

**Los caminos y senderos rurales**

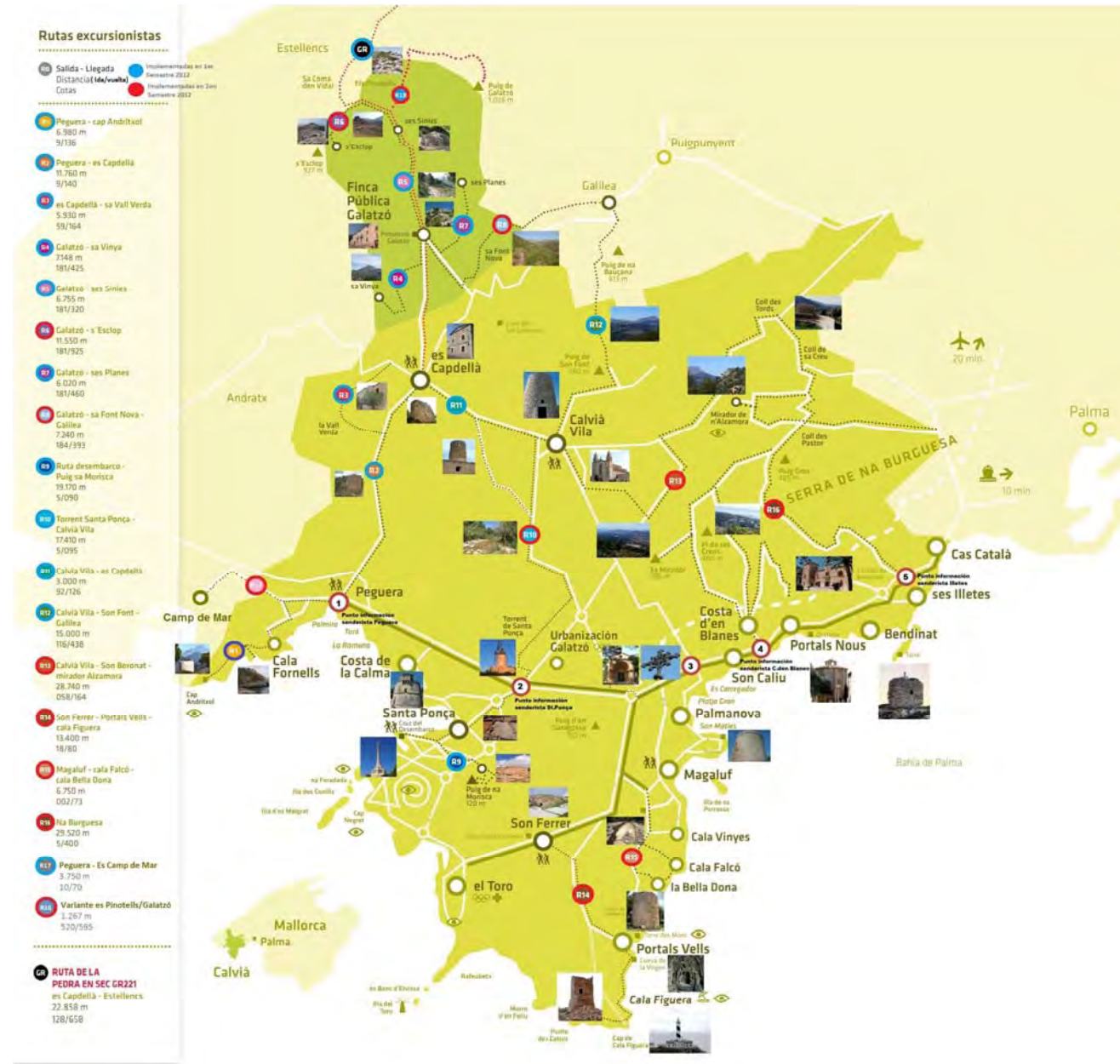
Desde el departamento de Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de Calvià se está trabajando en la catalogación de los caminos del municipio a partir de su interés por sus valores naturales, patrimoniales y paisajísticos. Estos trabajos se realizan bajo los siguientes criterios:

- La concepción de los caminos dentro de una red global de movilidad e interconectividad del municipio.
- La catalogación de los caminos y de todos aquellos elementos asociados con un valor añadido. En este sentido se incorporan elementos de valoración del paisaje, de ecosistemas y biotopos de alto valor ambiental y elementos de interés patrimonial que estén cercanos a los caminos.



-La concepción del patrimonio cultural y natural en su variante de elemento susceptible de ser potenciado como recurso turístico sostenible y de diversificación de la oferta.

Desde la puesta en marcha del “Plan Estratégico Patrimonio Calvià” se está trabajando en la implementación de estrategias de promoción turística en relación con la puesta en valor del patrimonio histórico y natural del municipio. Fruto de estas estrategias se están desarrollando productos turísticos como “Birdingcalvià”, “Hikingcalvià”, “Heritageculturalcalvià” y “Botaniccalvià”, con el fin de promocionar un turismo sostenible, la desestacionalización y una diversificación de la oferta especialmente en temporada baja.



#### 6.4. ESPACIOS LIBRES URBANOS

El índice de espacio libre público por habitante del municipio en términos generales es adecuado pero presenta deficiencias en cuanto al equilibrio o reparto entre núcleos y sus cualidades.

Los principales espacios libres son los paseos marítimos y grandes áreas de transición respecto a infraestructuras viarias. En estas áreas de transición naturales se tiene que compatibilizar de manera más adecuada el uso y accesibilidad por parte de los residentes y turistas junto con el alto valor ambiental y paisajístico, limitando las actividades incompatibles como por ejemplo el aparcamiento de vehículos.

Las zonas turísticas litorales de Calvià presentan un alto porcentaje de espacios libres públicos no ejecutados. Buena parte de ellos presentan un buen nivel de forestación, aunque en muchos casos con un nivel de mantenimiento deficitario. Los espacios libres públicos de mayor entidad conforman importantes tramos que conectan el frente litoral con el interior.

Los núcleos urbanos de Calvià presentan una estructura de espacios libres inconexa, en muchos casos fruto de la excesiva ocupación de los complejos hoteleros que ofrecen espacios que pretenden ser destinos en sí mismos. El espacio libre urbano se ha generado, en general, de manera residual y no conforma un sistema coherente y continuo.

Debe potenciarse por tanto la definición de una red de espacios libres que valore también los espacios libres privados y de carácter colectivo, redefiniendo la relación entre ambos con propuestas que diluyan el carácter introvertido de los complejos e instalaciones vinculadas al turismo.

#### 6.5. FRENTE LITORAL

El litoral es doblemente frágil ante la expansión turística. Por una parte concentra la presión humana y urbanística en una franja relativamente estrecha, y por otro lado, presenta una variedad de ecosistemas dinámicos, complejos que son extraordinariamente frágiles ante cualquier agresión.

En el litoral de Calvià existen 5 hábitats naturales diferentes: 35,5 km de costas rocosas, 4,5 km de costas arenosas, 3 salobres, 10 islotes, y 7.000 ha. de mar litoral, considerado hasta una profundidad de 50 m. En este entorno se conjugan zonas muy contrastadas. Por una parte, zonas muy presionadas por la actividad turística, y por la otra, zonas que presentan un grado de preservación destacable. Los sistemas naturales de la zona costera son los que presentan no sólo el mayor grado de degradación ambiental, sino las peores perspectivas de recuperación. De los 54km de costa que tiene el municipio, aproximadamente 18km están ocupados por edificaciones e instalaciones turísticas.

En este sentido, desde los años 90 se vienen desarrollando políticas de gestión sostenible de la costa, destacando la Agenda local 21 y el Plan Integral Litoral de Calvià (PILC), planteando estrategias y acciones concretas, con el objetivo de disminuir el riesgo de degradación y aumentar el grado de recuperación del litoral de manera paulatina.

Desde el punto de vista de los espacios libres litorales y el eje paisajístico que constituye la primera línea de mar, nos encontramos con:

- Tramos urbanos caracterizados por los paseos marítimos en las zonas de mayor actividad comercial y turística.
- Tramos urbanos de menor densidad con paseos o caminos de ronda
- Tramos urbanos de menor densidad sin acceso a la primera línea de mar, ya sea por una falta de tratamiento o por una excesiva privatización del dominio público marítimo terrestre.
- Tramos no urbanos con caminos y senderos.

Se detectan, por tanto, diversidad de tramos en el frente litoral, ligados a las características propias de cada tejido urbano y ámbitos naturales, que presentan problemas de accesibilidad y sobre todo de continuidad causados por la excesiva invasión de edificios en primera línea de mar.

## 7. ESTRUCTURA GENERAL DE LA MOVILIDAD

### 7.1. MOVILIDAD EN EL ÁMBITO: TURISTAS Y RESIDENTES

Al analizar la movilidad de Calvià hay que diferenciar los residentes en el municipio de los turistas. Las pautas de comportamiento de estos son totalmente diferentes, tanto en modo de transporte, como en horarios y períodos de desplazamiento, como en destinos.

Durante los meses de verano, cuando coinciden el flujo de población residente y visitante en el municipio es cuando se registrar la punta de movilidad generada por el municipio.

Mediante la información disponible del número de residentes de cada núcleo de población y la oferta de alojamiento turístico (número de plazas hoteleras y apartamentos) se puede hacer una estimación aproximada del número de desplazamientos diarios generados en Calvià en un período punta.

Las premisas utilizadas para estimar el número de viajes generados en cada caso han sido:

- Residentes: 3 desplazamientos/persona y día
- Turistas: 4 desplazamientos/persona y día

Los resultados adquiridos con esta aproximación muestran una movilidad diaria de 360.000 viajes que corresponden a personas residentes o alojadas en el municipio. De esta forma, no se han tenido en cuenta posibles visitantes procedentes de Palma o del resto de municipios del entorno. El 65% de la movilidad total corresponde a turistas y el 35% restante a población residente.

Esta movilidad generada se concentra en 5 áreas diferentes: Calvià, Portals Nous, Magaluf, Santa Ponça y Peguera. La movilidad correspondiente a turistas se centra básicamente en la costa de Magaluf (120.000 viajes/día) y en menor medida en Santa Ponça (45.300 viajes/día) y Peguera (40.900 viajes/día). En el núcleo interior la movilidad de turistas supone el 25% del total de desplazamientos generados mientras que en la costa este valor asciende hasta representar el 85%.

#### Turistas

No se dispone de información cuantitativa referente a las pautas de movilidad de los turistas de Calvià que permitan analizar el comportamiento de este sector de la población. Aún así hay algunos elementos a destacar de forma genérica en la movilidad de los turistas:

Distribución territorial: Movilidad concentrada en el área donde se alojan.

Modo de transporte desplazamientos internos: Principal modo de transporte a pie.

Modo de transporte desplazamientos externos: Uso del transporte colectivo o coches de alquiler para desplazamientos externos.

Distribución temporal: Concentración de los desplazamientos durante el período de verano (de mayo a septiembre).

Distribución horaria: Distribución uniforme a lo largo del día. Las principales puntas horarias coinciden con las comidas.

#### Residentes

Para conocer el comportamiento de la movilidad de la población residente en Calvià se dispone de los resultados de la Encuesta de Movilidad (EM2010) en día laborable a Mallorca, realizada al 2010. Esta encuesta permite conocer la distribución modal y territorial de los desplazamientos (diferenciando los principales núcleos de población del municipio).

En relación a la distribución territorial de los desplazamientos hay que destacar que prácticamente el 70% de los desplazamientos son internos o realizados dentro del propio municipio, mientras que el 30% restante tienen como destino otro municipio.

Si se analiza según núcleos de población de forma segregada el número de desplazamientos internos dentro del mismo núcleo decrece hasta el 40%, mientras que el 60% de los desplazamientos se realizan fuera del núcleo, sea o no dentro del término de Calvià.

En cuanto a la distribución modal, el principal modo de transporte utilizado para la población residente en Calvià es el vehículo privado. En este sentido hay que diferenciar los desplazamientos internos (dentro del término municipal) de los externos (hacia otros municipios). A nivel de movilidad interna la proporción de viajes realizados a pie corresponde a prácticamente el 43% de la movilidad total. Este valor aumenta hasta el 56,6% si se considera movilidad interna aquella dentro de un mismo núcleo de población.

#### *Distribución modal de los desplazamientos cotidianos por núcleos de población*

		A PIE	BICICLETA	VEHÍCULO PRIVADO	TRANSPORTE PUBLICO
CALVIÀ	INTERNA	44,26%	0,00%	55,74%	0,00%
	EXTERNA	0,00%	0,97%	93,93%	5,10%
PALMANOVA	INTERNA	39,36%	0,00%	59,37%	1,27%
	EXTERNA	0,00%	0,00%	94,57%	5,43%
PEGUERA	INTERNA	57,64%	3,24%	38,42%	0,71%
	EXTERNA	0,00%	3,22%	89,67%	7,12%
PORTALS NOUS - COSTA DEN BLANES	INTERNA	27,56%	0,00%	71,46%	0,98%
	EXTERNA	1,68%	0,00%	91,23%	7,08%
SANTA PONÇA	INTERNA	41,67%	0,00%	57,81%	0,53%
	EXTERNA	0,00%	0,00%	90,55%	9,45%
TOTAL	INTERNA	42,70%	0,60%	55,96%	0,74%
	EXTERNA	0,29%	0,66%	92,57%	6,48%

*Fuente: Encuesta de movilidad cotidiana de 2010*

Respecto los resultados de la encuesta de 2001, a nivel global de Mallorca, se registra un importante aumento del uso del transporte privado en detrimento de los modos sostenibles, que otorgan al coche una cuota de uso del 58,8% frente del 53,3% de 2001.



A nivel de conclusión, la movilidad de residentes se caracteriza por seguir las pautas siguientes:

**Distribución territorial:** 70% de la movilidad concentrada en el municipio de Calvià pero solo el 40% se concentra en un mismo núcleo de población o zona.

**Modo de transporte desplazamientos internos:** Distribución similar entre desplazamientos a pie y en vehículo privado.

**Modo de transporte desplazamientos externos:** Uso mayoritario del vehículo privado (93%).

**Distribución temporal:** Concentración de los desplazamientos durante todo el año. La movilidad correspondiente a algunos equipamientos se concentra durante el período lectivo (de septiembre a junio) y la movilidad laboral asociada al turismo aumenta notablemente durante el período de verano.

**Distribución horaria:** Puntas horarias marcadas que coinciden con las principales horas de entrada y salida del lugar de trabajo o estudio.

## 7.2. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

El municipio de Calvià cuenta con numerosos itinerarios para peatones y bicicletas que actúan como corredores paisajísticos tanto de la zona costera como de la plana agrícola interior. De esta forma, a la vez que se dispone de unos recorridos de conexión interna entre los diferentes núcleos de población del municipio también se cuenta con rutas de importante valor turístico.

El senderismo y el ciclismo son una clara apuesta del ayuntamiento de Calvià para diversificar la oferta turística del municipio. Las rutas existentes permiten combinar de la práctica de una actividad deportiva con un valor añadido cultural, natural o histórico.

El principal itinerario para peatones y ciclistas existente en Calvià corresponde al Paseo de Calvià. Se trata de un recorrido reservado para modos no motorizados que sigue un trazado paralelo a la autopista Ma-1 y a la carretera de Cala Figuera. De esta forma, conecta los núcleos costeros del este y del oeste pasando por el interior, con una desviación hacia el sur del término municipal.

Concretamente, en estos momentos el recorrido conecta de este a oeste Cas Català, Ses Illetes, Bendinat, Portals Nous, Son Caliu, urbanización Galatzó (El Molino) y Peguera. A la altura de Palmanova se dispone de un eje que sigue el mismo recorrido que la carretera de Cala Figuera y la carretera de Toro que permite acceder hasta el núcleo de Toro pasando por Son Ferrer.

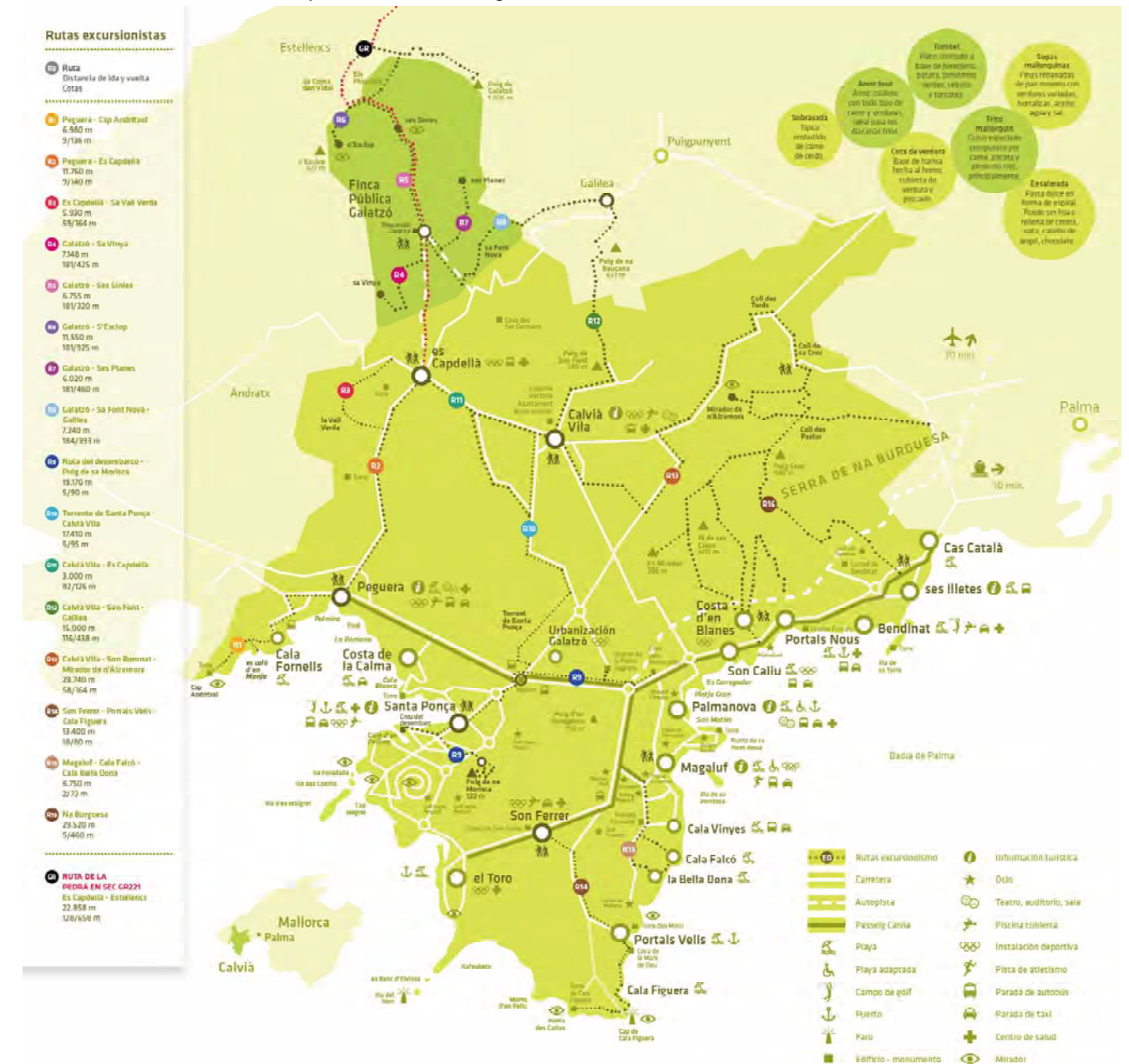
Este itinerario cuenta con una importante afluencia de usuarios, especialmente con carácter de paseo y ocio donde los principales usuarios son la población residente en Calvià. Aún así, con la voluntad de fomentar un turismo de interior alternativo al turismo de sol y playa se considera que este itinerario tiene un importante potencial turístico vinculado al senderismo, ciclismo y rutas ecuestres.

Otro itinerario importante, utilizado mayoritariamente para desplazamientos a pie, es el camino de ronda o camino paralelo a la línea de costa. Se trata de un recorrido que no dispone de continuidad en todo el litoral de Calvià pero que en algunos tramos permite dar un paseo con vistas al mar y que da acceso a calas y zona de baño donde solo se puede acceder caminando. Esta ruta es el recorrido peatonal turístico por excelencia por su importante atracción paisajística hacia el mar.

En las zonas urbanas el camino de ronda pasa a tener un tratamiento de paseo marítimo. Este eje es el principal itinerario de peatones y ciclistas ya que actúa como itinerario de paseo pero también de acceso a los establecimientos comerciales y de restauración existentes. Durante los meses de verano el paseo marítimo muestra una imagen constante de gente circulando a pie, y en menor medida en bicicleta. Los principales usuarios son turistas.

A parte de estos itinerarios existen diferentes senderos y caminos que forman una amplia red de senderismo en el municipio. En total se dispone de 18 rutas diferentes señalizadas dentro del término municipal. En la figura siguiente se muestran estos itinerarios representados en verde discontinuo. Estos ejes se estructuran básicamente a partir del paseo de Calvià.

Red de senderismo del municipio de Calvià (Hiking Calvià)



Uno de los principales inconvenientes al analizar la movilidad a pie y en bicicleta es la pendiente. En este sentido, en la mayoría de zonas turísticas de Calvià la orografía no es un problema. Al tratarse de zonas muy cercanas al litoral presentan una orografía mayoritariamente llana. Aún así, se detectan algunos casos concretos donde la red de itinerarios para peatones y ciclistas presenta pendientes pronunciadas. Este es el caso de la zona de Peguera

Otro aspecto negativo detectado es la elevada ocupación de la vía pública por parte del vehículo privado. Excepto en los itinerarios comentados y en algunas avenidas principales y bulevares las aceras no disponen del espacio suficiente para garantizar los niveles de accesibilidad.

La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados), fija que la anchura mínima libre de paso de la acera debe ser de 1,80 metros (excepcionalmente se admite 1,50 metros en zonas construidas). Esta situación se cumple en los principales ejes comerciales de los núcleos costeros y en el paseo marítimo pero no en el resto de red viaria.

En algunos ejes el flujo de peatones es bajo y corresponde únicamente a vecinos y visitas pero en algunos ejes principales con elevada presencia de establecimientos comerciales y de restauración la situación cambia. Es en estas calles donde la importancia de disponer de aceras anchas e incluso pasajes de uso exclusivo para peatones toma mayor importancia. Actualmente en Calvià esta situación es poco habitual y se reafirma una priorización del espacio público para el vehículo privado (ya sea para circular o para estacionar).

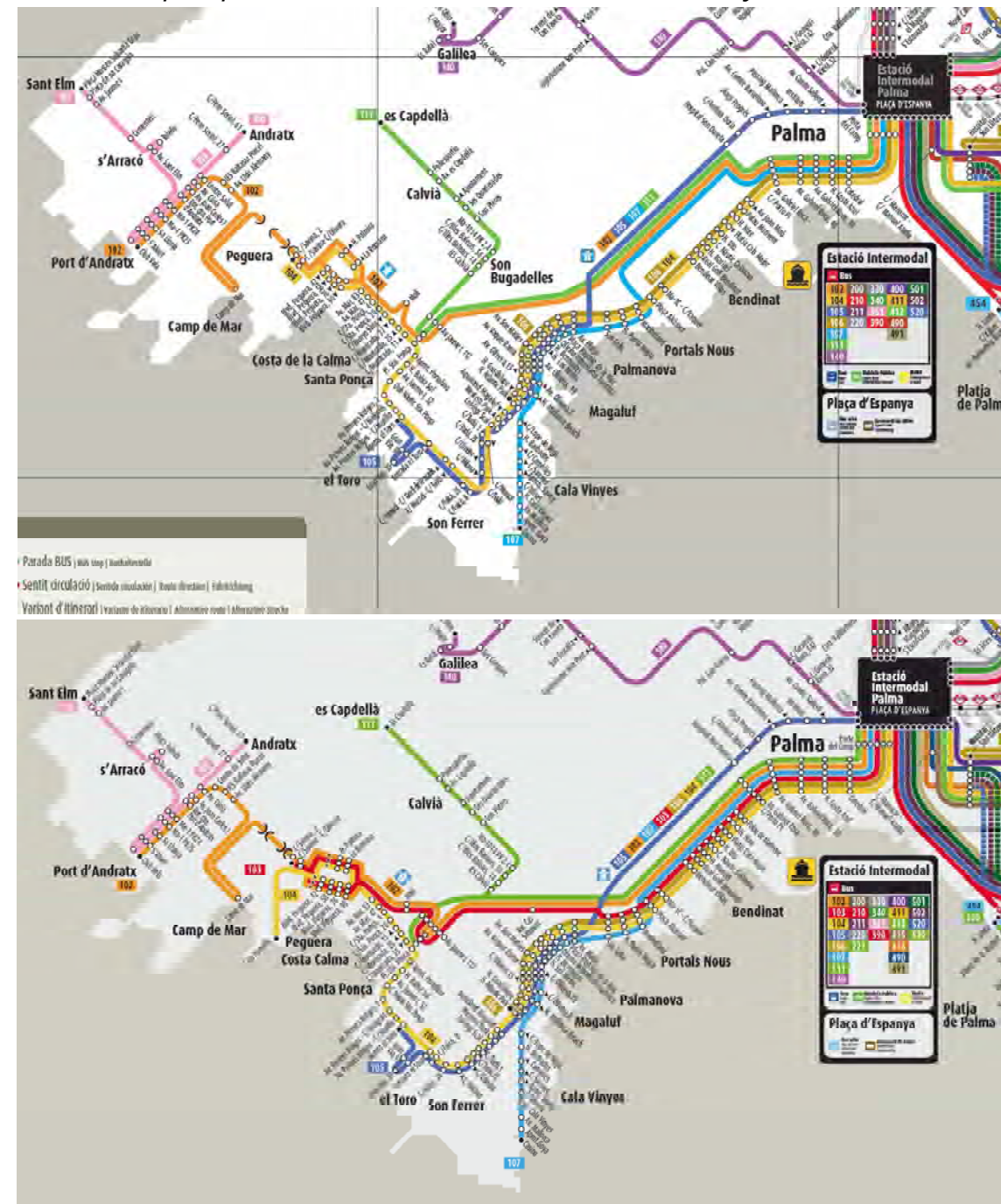
En relación a las infraestructuras específicas para bicicletas no existe ningún carril de uso exclusivo para bicicletas. Aún así, se ofrece como atractivo cicloturístico una amplia red de senderos que conectan el municipio con el resto de núcleos de la isla. Parte de estos recorridos corresponden al Paseo de Calvià. El desarrollo del PRIZTC supondrá una importante mejora de esta situación.

### 7.3. TRANSPORTE PÚBLICO

La actual oferta de transporte público de las zonas turísticas de Calvià dispone de una buena conexión con Palma pero no entre los diferentes núcleos del municipio. El recorrido de las líneas que cubren el ámbito sigue un trazado muy similar coincidente en algunos tramos. De esta forma hay zonas con una cobertura muy buena (donde circulan varias líneas) y otras con una cobertura inferior.

La oferta de transporte público existente en la zona varía notablemente entre invierno y verano. Durante el período estival el número de expediciones aumenta hasta incluso el doble para garantizar la capacidad de la demanda. Se estima que el 65% de los desplazamientos externos realizados por turistas se realizan en transporte público.

Oferta de transporte público actual Andratx – Calvià – Palma en invierno y verano



Fuente: Consorci de Transports de Mallorca

Otro aspecto a destacar de la oferta de transporte público es el carácter urbano de las líneas interurbanas con muchas paradas cercanas dentro de los núcleos. Esta situación provoca que la velocidad comercial de las líneas sea reducida y a la vez poco competitiva en comparación al vehículo privado.



*Oferta de transporte público*

LÍNEA	RECORRIDO	EXPEDICIONES LABORABLES		USUARIOS ANUALES
		INVIERNO	VERANO	
102	Port d'Andrax – Andrax – Camp de Mar – Peguera – Santa Ponça – Palma	15+16	39+41	854.229
104	Peguera – Costa de la Calma – Santa Ponça – el Toro – Son Ferrer – Magaluf – Palmanova – Son Caliu – Marineland – Portals Nous – Bendinat – Cala Major – Palma	15+17	25+27	910.732
105	El Toro – Son Ferrer – Magaluf – Palmanova – Palma	6+6	12+12	235.255
106	Magaluf – Palmanova – Son Caliu – Marineland – Portals Nous – Bendinat – Cala Major – Palma	14+15	30+26	639.805
107	Sol de Mallorca – Cala Vinyes – Magaluf – Palmanova – Son Caliu – Marineland – Portals Nous – Bendinat – Cala Major – Palma	4+4	8+8	133.971
111	Es Capdelà – Calvià – Son Bugadells – Santa Ponça – Palma	7+7	7+7	97.544
811	Palmanova - Mercat d'Andratx	Solo miércoles: 3+3 / 6+6	6/8+6	32.263

Fuente: Consorci de Transports de Mallorca

A continuación se detalla la oferta de transporte público correspondiente a cada núcleo de población de Calvià. Tal y como muestra la tabla siguiente, las zonas con mayor cobertura de transporte público corresponden con las zonas de mayor actividad turística y de población residente (Magaluf, Palmanova y Santa Ponça). Se considera que esta oferta es adecuada para ofrecer un buen servicio a los turistas que llegan a la zona, ya sea para moverse por dentro del municipio como por los principales núcleos y playas de la isla.

*Oferta de transporte público por núcleos de población de Calvià*

Núcleo	102	104	105	106	107	111	811
Bendinat							
Cala vinyes							
Calvià							
Costa de la Calma							
El Toro							
Es Capdellà							
Galatzó / Son Bugadells							
Magaluf							
Marineland							
Palmanova							
Peguera							
Portals Nous							
Santa Ponça							
Sol de Mallorca							
Son Caliu							
Son Ferrer							

Fuente: Consorci de Transports de Mallorca

**7.4. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y APARCAMIENTO**

La red viaria principal de Calvià se estructura mediante la Autovía Ma-1 que conecta Palma con Andratx pasando por Calvià. Esta vía actúa como principal eje externo y a su vez como vía estructuradora de tráfico local.

A partir de este importante eje viario se desprenden el resto de vías distribuidoras del municipio. El resto de carreteras cuentan con un carácter secundario y local. En este sentido hay que destacar las siguientes carreteras:

- Ma-1012: conecta Es Capdellà con Peguera.
- Ma-1013: enlaza la Ma-1 con el núcleo de Santa Ponça.
- Ma-1014: conecta Calvià con Ma-1 y con la Ma-1013 hasta Santa Ponça.
- Ma-1015: conecta Es Capdellà con Calvià.
- Ma-1031: conecta Es Capdellà con Andrax.
- Ma-1032: conecta Es Capdellà con Galilea.
- Ma 1-C: recorrido paralelo de la autovía Ma-1 que circula por la trama urbana entre Palmanova y Palma.

Red viaria de carreteras de Mallorca en el municipio de Calvià

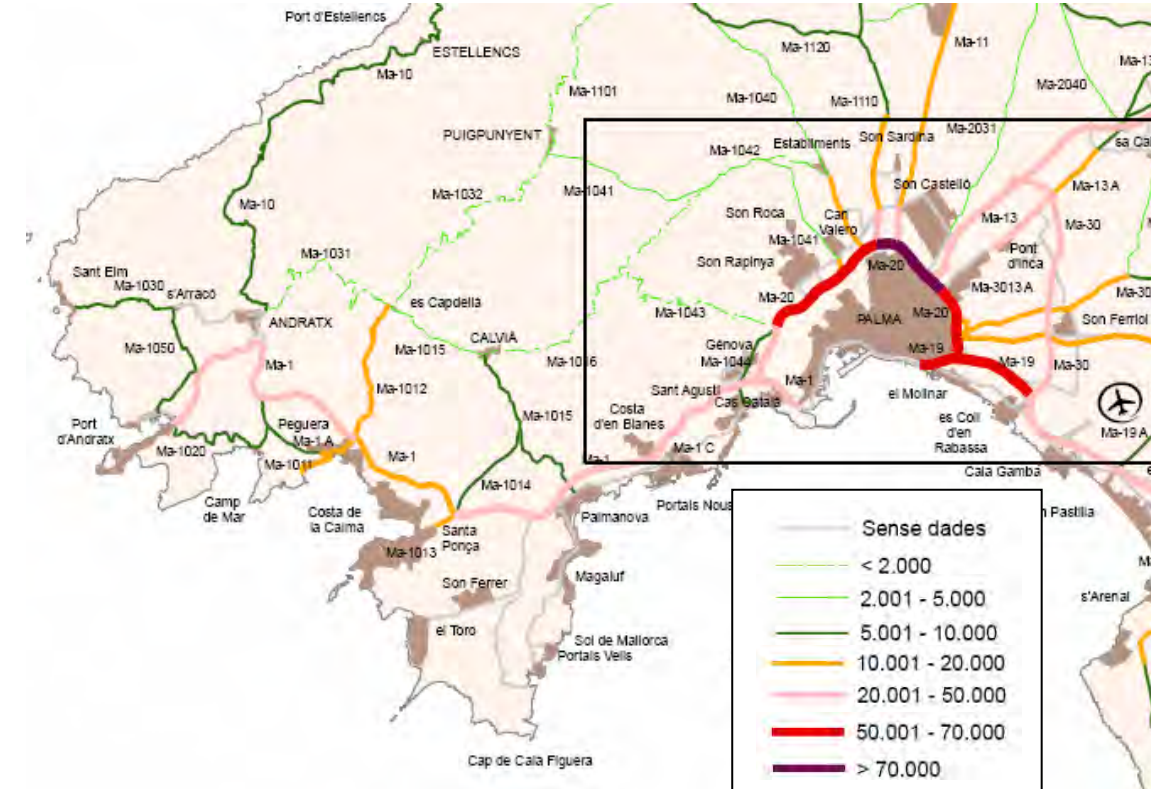


Fuente: Consell Insular de Mallorca.

La particularidad del municipio segregado en varios núcleos de población diseminados provoca que la jerarquía viaria no cuente con una estructura típica que se estructure mediante los mismos ejes.

En relación a las intensidades de tráfico ninguna de las vías que circulan por dentro del término de Calvià dispone de más de 50.000 vehículos/día. Según la Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca 2009 las intensidades más elevadas se encuentran en la autovía Ma-1 con 20.000 – 50.000 vehículos/día hasta Santa Ponça, a partir de aquí, dirección Andratx la IMD pasa a ser inferior de 20.000. En el resto de vías no se supera los 10.000 vehículos/día.

Intensidad Media Diaria de la red viaria de Calvià (2006)



Fuente: Consell Insular de Mallorca.

En la Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca 2009 se determina la siguiente clasificación de la red viaria de Calvià:

Clasificación de las carreteras por el municipio de Calvià

Tipología	Vía
Red principal	Ma-1
Red secundaria	Ma-1A
	Ma-1012
	Ma-1014
	Ma-1015
	Ma-1016
	Ma-1031
Red local y rural	Ma-1C
	Ma-1013
	Ma-1043

Fuente: Revisió de Pla Director Sectorial de Carreteres (Illa de Mallorca)

Otro aspecto a destacar de la red viaria es la anchura de los carriles de circulación ya que en muchos casos es superior a la necesaria. Esta situación contribuye al aumento de velocidad de los vehículos con los problemas de seguridad viaria asociados que esto conlleva.



Por otro lado, la red viaria de las zonas turísticas de Calvià no presenta una estructura clara que determine la jerarquización. Prácticamente todas las calles cuentan con la misma configuración. Así mismo, se detecta una escasez de señalización de los itinerarios principales a seguir en vehículo y teniendo en cuenta que los principales usuarios son foráneos se considera muy necesaria esta orientación para los visitantes.

En relación al aparcamiento en estos momentos se dispone de una amplia dotación en todos los núcleos. En este sentido hay que destacar la disponibilidad de aparcamiento en la calzada en prácticamente todas las calles del ámbito (a excepción de algunos tramos pacificados y de algunas calles estrechas donde no hay posibilidad).

A parte, existen diferentes solares no ocupados y espacios habilitados como aparcamiento cerca de las zonas de playa y de los centros de cada núcleo. De esta forma se garantiza el aparcamiento de cercanías o próximo al destino de los usuarios. El acceso hasta estos puntos de aparcamiento conlleva la circulación de vehículos por dentro de la red viaria interna hasta la primera línea de mar.

Durante los períodos punta, en verano, se registran situaciones de aparcamiento indebido en algunas zonas cercanas a la playa y a los atractivos turísticos y la presencia de solares sin señalizar que la gente utiliza como puntos de aparcamiento.

En contraposición no existen puntos de aparcamiento disuasorios que faciliten el estacionamiento fuera del núcleo o de fácil acceso sin necesidad de penetrar en el casco urbano.

## 8. ASENTAMIENTOS URBANOS Y ACTIVIDADES

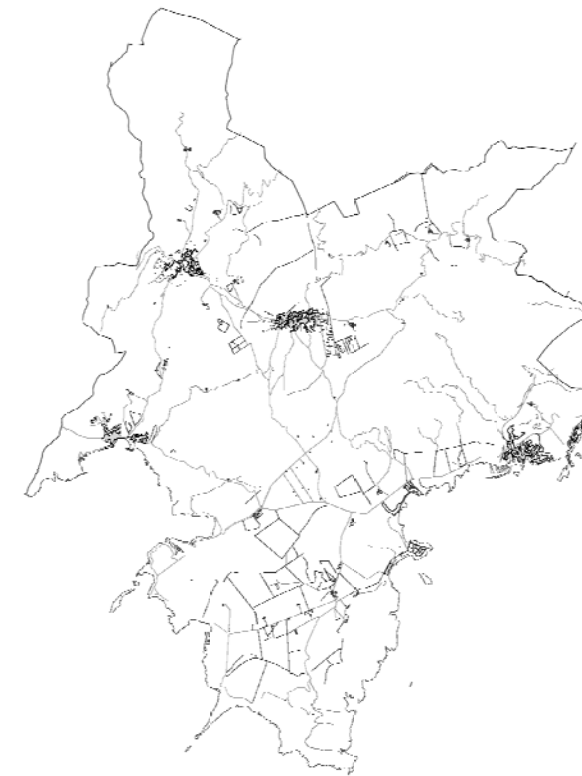
### 8.1. EVOLUCIÓN URBANA DE LOS TEJIDOS TURÍSTICOS

Inicialmente el territorio de Calvià se estructuraba sobre una red de infraestructuras muy básica que conectaba el municipio con el resto del territorio, vinculando los núcleos de Es Capdella, Calvià, Peguera, Illetes y Palma Nova-Magaluf. Estos primeros sectores estaban conformados con un tejido que contenía una edificación dispersa y que se estructuraba a partir una red viaria incipiente. Posteriormente aparecen nuevos núcleos, como Santa Ponça y Costa de la Calma que hasta la década del 70 estaban formados por edificaciones dispersas. En los años posteriores se consolida definitivamente el tejido urbano y la red viaria que estructura el territorio.

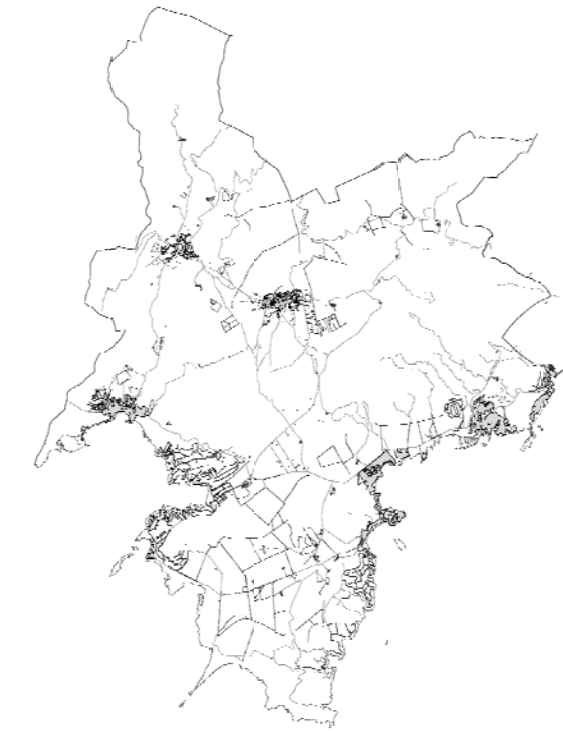
Si se analizan los asentamientos tradicionales del municipio, Es Capdella y Calvià, su crecimiento ha sido bastante menor en comparación con los núcleos turísticos. Como dato relevante es que en el año 1956 sólo existían tres de las urbanizaciones turísticas. El crecimiento en los núcleos urbanos tradicionales en las últimas dos décadas sólo se perciben pequeños cambios, ya que estos núcleos no han experimentado el boom turístico de los núcleos localizados en litoral.

La evolución de los núcleos urbanos turísticos comienza en 1956. En este año sólo existían las urbanizaciones de Peguera, Ses Illetes, Cas Catalá, Portals Nous y empezaba a construirse Palma Nova y Magaluf. A partir de la década los años 70 el municipio de Calvià experimenta un fuerte crecimiento turístico, que proviene de destinos nacionales y otros países de Europa, que lo convierte en el principal destino turístico de Baleares, factor que evidencia una fuerte presión urbanística sobre el litoral, en cuanto a los servicios relacionados con la oferta turística: hoteles, segundas residencias, campos de golf, puertos deportivos, paseos marítimos. Del mismo modo se experimenta un crecimiento de la población residente asociado a las oportunidades de trabajo.

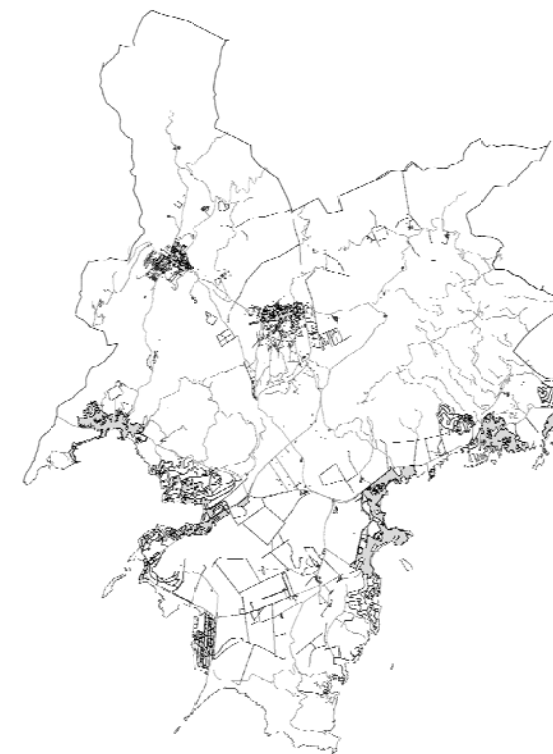
A partir de 1984 se puede considerar el segundo "boom" del sector inmobiliario y que se corresponde con el proceso de concentración hotelera y urbanizadora, hecho que se refleja en el importante crecimiento urbanístico que tiene especialmente el núcleo de Palmanova y Magaluf. Las dos décadas posteriores a este año estarán acompañadas por políticas enfocadas a mantener un equilibrio entre la apuesta por un desarrollo turístico de mayor calidad en coherencia con el equilibrio medioambiental y una marcada tendencia sobre el control de la ocupación de suelo.



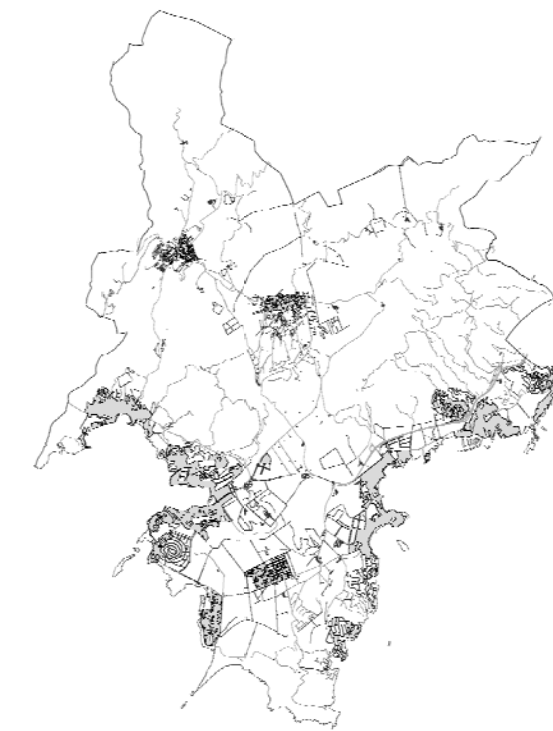
1956 ocupación del suelo



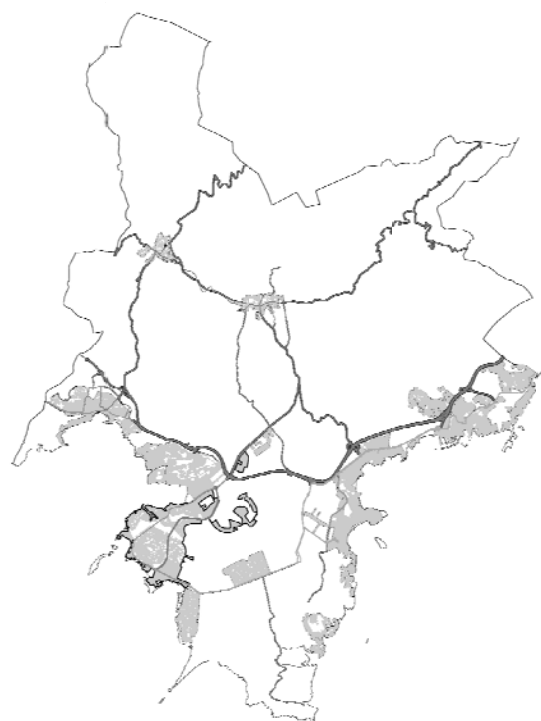
1968 ocupación del suelo



1973 ocupación del suelo



1984 ocupación del suelo



2007 ocupación del suelo

Este proceso de transformación urbana conocido como la "litoralización", que básicamente se centraba en aprovechar los recursos del sol y la playa vinculados al mar, ha generado un modelo de consolidación urbana en la primera línea de mar con gran cantidad de edificaciones en altura.



Este frente edificado prácticamente continuo ha provocado un modelo en la actualidad cuyos principales problemas son:

- Discontinuidad entre los sistemas naturales interiores y costeros
- Una primera línea de mar sobre edificada que interrumpe las visuales
- Unos asentamientos que dan la espalda al interior

## 8.2. CARACTERIZACIÓN DE LOS TEJIDOS URBANOS

### Sector 1

#### Es Capdellà-Calvià

En la zona norte del municipio se asientan ambos núcleos antiguos en un ámbito paisajístico agrícola tradicional. Se trata de un área productiva agrícola de secano que contiene un número elevado de referentes paisajísticos de la isla, como los dos núcleos urbanos tradicionales mencionados, masías aisladas, campos de almendros y algarrobos, márgenes de piedra seca, etc. Es probablemente el referente cultural y de identidad más importante del municipio.

### Sector 2

#### Sol Mallorca

Zona predominantemente residencial unifamiliarde "alto standing" con un grado medio de consolidación y recientes construcciones residenciales plurifamiliares. Cabe destacar el Casino situado en la vía de acceso Av. de Mallorca, una vía que conecta Magaluf con la urbanización. La población residente asciende a 587 habitantes.

#### Bahía de Palma-Cala Vinyes

Urbanización adosada a Magaluf que forma parte del gran núcleo turístico de Calvià constituido por Palmanova, Magaluf y Bahía de Palma. El lugar está constituido por dos partes básicas: la costera, muy consolidada con establecimientos hoteleros alrededor de la Playa de Cala Vinyes y la interior residencial unifamiliar y plurifamiliar poco consolidada y carente de servicios. La población residente asciende a 741 habitantes.

#### Magaluf-Sa Porrassa-Torrenova

Su costa se extiende entre la Punta de Sa Porrassa y Cala Vinyes. Es la zona más internacional y conocida del litoral de Calvià. Posee una amplia playa de 1,60 kilómetros de largo, así como hoteles, hostales y apartamentos turísticos. Durante los años sesenta se edificaron viviendas plurifamiliares, las llamadas torres, que se tomaron como la imagen estereotipada de la "balearización". Sin embargo, muy cerca, en sus alrededores, se localiza uno de los pocos espacios vírgenes de la costa de Calvià: el cabo de Cala Figuera. Magaluf se ha consolidado como uno de los centros más importantes de ocio turístico. El 95% de los visitantes es británico siendo el resto de diversas nacionalidades con un alto porcentaje de nórdicos. Es un área formada por establecimientos turísticos en su mayor parte y el resto son zonas residenciales turísticas y una pequeña zona residencial junto a Palmanova. La población residente asciende a 4.514 habitantes.

#### Palmanova-Son Maties

Situada entre Son Caliu y Torrenova, fue la primera ciudad jardín que se construyó en Calvià y una de las pioneras de Mallorca ya que empezó a proyectarse en 1934. Bien comunicada gracias al acceso directo desde la autopista de poniente cuenta con tres playas con características propias que son la de Es Carregador, junto al club marítimo, la de Palmanova y la de Son Maties. Los dos paseos marítimos, el de Palmanova y el de Es Carregador, cuentan con zonas verdes, arboledas y amplias aceras y bulevares para pasear. Palmanova es una zona más residencial que Magaluf pero igualmente heterogénea con viviendas unifamiliares turísticas y residenciales además de establecimientos hoteleros. La población residente asciende a 7.212 habitantes.

#### Son Caliu

Pertenece a Palmanova pero con un carácter propio. Zona residencial constituida por dos partes muy diferentes y separadas por la carretera C-719. La zona situada al sur de dicha carretera es la más antigua, la zona norte la más reciente (Son Caliu Nou). La más reciente está formada por viviendas plurifamiliares. La zona más antigua está constituida tanto por viviendas unifamiliares como plurifamiliares. El dato de población está incluido en el de Palmanova.

### Sector 3

#### El Toro

Es una urbanización reciente que ocupa los terrenos de Ses Penyes Rotges. Es una zona residencial habitada por población mallorquina de clase media. Parte de su costa está formada por acantilados. En una punta se origina un saliente

frente al cual aparecen unos pequeños islotes en línea recta que terminan con la isla de El Toro, que da nombre a la zona. Además cuenta con una cala principal, llamada de Penyes Roges, urbanizada en sus alrededores, y un puerto deportivo llamado Port Adriano, que flanquea otra cala conocida como Racó de Sa Fragata. Es una zona residencial formada por viviendas unifamiliares aisladas y en menor medida vivienda plurifamiliar. La población residente asciende a 2.431 habitantes.

#### **Santa Ponça**

En 1925 se produjeron los primeros intentos de urbanización de la zona, pero el primer proyecto data de 1933 siguiendo un modelo de ciudad jardín. Sin embargo la urbanización data de 1955 e incluye además de dos playas, un paseo marítimo, un puerto deportivo, campos de golf y un polideportivo municipal. Es una zona preferentemente turística y hotelera, con presencia importante de población residencial. La playa más importante es la de Santa Ponça que tiene 1 km de longitud. Está situada en la bahía de Santa Ponça, que tiene un frente medio de 600 m y un fondo de 1.160 m. Es un núcleo fuertemente urbanizado, con un grado de ocupación muy alto en sus dos márgenes, aunque con un gran potencial natural por sus dimensiones, la forma regular del espacio que conforma, la playa, el pinar, y el perfil del mar y las rocas. En Santa Ponça nos encontramos muchas plataformas artificiales creadas en la Zona de Dominio Público. Esto se da tanto en los alrededores del Caló d'en Pellicer como de la playa de Santa Ponça. Dicha zona también está ocupada por concesiones de piscinas, terrazas de aparcamientos y cafeterías. El área de la margen derecha de la bahía está plenamente urbanizada hasta el borde del mar. La calle Ramón de Montcada es el eje comercial y de ocio más importante. Es un vial que padece los mismos defectos de masificación que otras zonas de similares características arquitectónicas (Magaluf), que en su día soportaron un diseño y desarrollo urbanístico descontrolado. Es una zona residencial con mayor densidad que El Toro y a que en esta zona se encuentran más edificios plurifamiliares. Sin embargo la zona unifamiliar también es muy extensa. La población residente asciende a 11.155 habitantes.

#### **Costa de la Calma**

Costa de la Calma es una zona residencial, con predominio de turistas de nacionalidad española, que se extiende entre Santa Ponça y Peguera. En su litoral se encuentra la playa de Cala Blanca que se caracteriza por ser rocosa y tener diversas entradas en el mar además de pequeñas calas de piedras. Zona residencial constituida viviendas unifamiliares aisladas, en su mayor parte, aunque también hay zonas plurifamiliares. La zona turística se encuentra al sur de la Av. del Mar y al norte de la calle Bella Vista. La población residente asciende a 1.639 habitantes.

#### **Sector 4**

##### **Paguera y Cala Fornells**

Como núcleo urbano surgió a principios del siglo XX, con los primeros hoteles estableciéndose en 1928 en Platges de Peguera y en 1930 el Malgrat. Después en 1958 se promovió la urbanización definitiva de la zona, gracias al incremento del turismo. Peguera está situado entre la Costa de la Calma y Camp de Mar y se localizan tres playas: La Romana, Torà y Palmira. Se puede considerar que es un enclave mixto, entre residencial y turístico. Con la remodelación de la antigua carretera Peguera cuenta ahora con un bulevar de prioridad peatonal que conecta los paseos marítimos de Palmira y Torà con las calles del interior. En sus afueras se encuentra Cala Fornells, un reducto de tranquilidad y belleza con edificaciones de estilo mediterráneo. La población residente asciende a 4.105 habitantes.

#### **Sector 5**

##### **C'as Català**

Es el núcleo del municipio de Calvià que marca la "frontera" con Palma. La mayor parte de la zona está calificada como residencial unifamiliar y plurifamiliar por la ladera del monte. Tiene dos accesos al mar y una pequeña playa rodeada de terrazas. La población residente, según el padrón municipal, asciende a 3.729 habitantes. El padrón no distingue entre Illetes y C'as C'atalà Nou.

#### **Ses Illetes**

Justo al lado de Cas Català se encuentra Illetes que toma el nombre en mallorquín de tres islotes, Sa Caleta, Sa Torre y S'Estenedor o des Pas, que están frente a la costa. Es una zona heterogénea donde se concentran hoteles, apartamentos y residencias. Cabe destacar el fuerte militar, construido a finales del siglo pasado, por su privilegiada situación frente a la bahía y por tratarse de una edificación de notable valor dentro de la arquitectura militar mallorquina. La población residente, según el padrón municipal, asciende a 3.729 habitantes. El padrón no distingue entre Illetes y C'as C'atalà Nou.

#### **Sector 6**

##### **Bendinat**

La zona se organiza en torno al Club de Golf a base de vivienda plurifamiliar y unifamiliar. El castillo de Bendinat fue edificado por el marqués de la Romana en el siglo XIX. Su estilo es neogótico con reminiscencias europeas y está situado entre la antigua carretera y la autopista de poniente. La población residente asciende a 542 habitantes.

##### **Portals Nous**

Es una zona residencial con algunos complejos hoteleros, delimitada por Bendinat y la autopista de poniente. Se caracteriza por ser un lugar tranquilo con una playa frente a la isla d'en Salas. En la parte alta se encuentra el Oratorio con la imagen de la Mare de Déu de Portals. Su puerto deportivo es el centro del turismo de elite y de la diversión nocturna. La población residente asciende a 2.732 habitantes.

##### **Costa d'en Blanes**

La urbanización puede dividirse en dos partes, una residencial unifamiliar por la sierra de Na Burguesa y otra al lado de la costa, donde destacan un complejo de atracciones de animales marinos y exóticos, Marineland. La población residente asciende a 2.181 habitantes.

### **8.3. DISTRIBUCIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES**

A finales de los años 70 y partir de los años 80, en los que anteriormente se ha definido como el segundo "boom" turístico, con las nuevas posibilidades de movilidad basadas principalmente en el uso del vehículo privado y reforzado por a una mejora importante de las infraestructuras de conexión en el municipio y la isla, comienza a diversificarse la oferta monotemática de sol y playa con la aparición de nuevos servicios turísticos que respondían a nuevas demandas turísticas. Estos servicios se han ido ubicando de forma dispersa en el territorio en ámbitos periurbanos de suelo rústico, y vinculados a vías estructuradores. Estos nuevos espacios vinculados al turismo son parques temáticos, campos de golf, complejos deportivos, etc. Algunas de estas instalaciones se encuentran obsoletas a día de hoy.

En los últimos años el ayuntamiento de Calvià está trabajando en el desarrollo de estrategias para la desestacionalización, apostando claramente por el deporte como una alternativa, junto con la oferta de patrimonio cultural y natural del municipio comentado anteriormente, pero uno de los problemas que se detecta es la falta de articulación entre el sistema de equipamientos disperso y el sistema de espacios libres a su vez inconexo, que haga más accesible y visible esta oferta para el turista y se sustente sobre un modelo de movilidad más sostenible.

La localización de actividades comerciales y de ocio (especialmente nocturno) se concentra básicamente en los núcleos urbanos más turísticos (Magaluf, Santa Ponça, Paguera) y a su vez muy vinculados a los paseos marítimos urbanos. Por el contrario en muchas áreas residenciales de media y baja densidad apenas se encuentra actividad comercial y recreativa de carácter local.

## OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y CRITERIOS GENERALES

## 9. OBJETIVOS

### 9.1. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos básicos para afrontar el desarrollo urbanístico de Calvià a medio y largo plazo, habrán de basarse en un modelo equilibrado que haga posible la mejora de la calidad de los espacios urbanos y periurbanos, definiendo actuaciones orientadas a la desestacionalización turística y a la diversificación de la actividad económica del municipio.

Con el objetivo principal de dar respuesta a los nuevos comportamientos del turismo, reordenando el espacio turístico urbano maduro desde el valor del paisaje natural y rural, aplicando el principio de desarrollo territorial sostenible y bajo un nuevo paradigma de valoración integral del territorio en el cual el paisaje interior del municipio retoma protagonismo frente al paisaje de costa, se plantean los siguientes objetivos generales:

1. Mejora y preservación de los recursos naturales, potenciando los valores paisajísticos y ecológicos, reforzando la permeabilidad de los sistemas naturales y garantizando la conectividad entre los espacios libres territoriales y los espacios libres urbanos que deben configurar una matriz territorial.
2. Potenciación de una sinergia entre la costa y el interior, articulando el territorio mediante una estructura de espacios libres que integre, recupere y valore el paisaje y patrimonio del municipio como recurso turístico alternativo.
3. Reordenación y mejora paisajística tanto de la primera línea de costa como de las áreas periurbanas de la segunda línea interior.
4. Mejora de la movilidad del municipio a partir de la pacificación del tránsito, la implantación de aparcamientos disuasorios, la potenciación del transporte colectivo y la ampliación y mejora de la red peatonal y ciclista, asegurando la conectividad con los principales núcleos urbanos y la oferta de ocio, deportiva, cultural, patrimonial y paisajística del municipio.
5. Dotación de diversidad de actividades orientadas a la desestacionalización mediante la creación y reordenación de equipamientos y servicios vinculados a la red de espacios libres conectados entre la costa y el interior.
6. Minimización del consumo de suelo y racionalización del uso de acuerdo a un modelo de desarrollo urbanístico compacto, de revitalización, consolidación y limitación de actividades incompatibles de los núcleos urbanos existentes.
7. Integrar las estrategias turísticas en el planeamiento urbanístico, introduciendo en los instrumentos de planeamiento el contenido necesario para que sean capaces de dar respuesta de un modo más flexible a la concepción estratégica del futuro desarrollo turístico por el que se apuesta.

### 9.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

A partir de los objetivos generales previstos para la Modificación Puntual del PGOU se establecen los siguientes objetivos específicos que se deberán concretar en la redacción del documento:

#### Espacios Libres:

- Establecer como elemento vertebrador del modelo territorial una red de espacios de interés natural conectada a las redes de espacios libres urbanos y el sistema hídrico.
- Dotar de calidad urbana y paisajística a la trama urbana mediante la articulación de los espacios abiertos, generando discontinuidad a través de la creación, recuperación y definición de conectores ambientales y corredores paisajísticos (rieras, zonas boscosas, espacios protegidos, parques, plazas), en aquellas zonas urbanas de ocupación extensiva sobre el territorio.
- Potenciar, como recurso turístico, la oferta complementaria asociada a los diferentes espacios de interés ambiental, paisajístico y patrimonial que componen el sistema de espacios libres: ciclismo, senderismo, avistamiento de aves, actividades deportivas y relacionadas con los productos del entorno rural. Definición de las puertas de entrada al territorio interior desde el eje articulador del Paseo Calvià.

#### Equipamientos y servicios:

- Creación de nuevos equipamientos y servicios complementarios, y ampliación o rehabilitación de existentes vinculados a la red de espacios libres, potenciando nodos y ejes de actividad.
- Dotar a los destinos con diversidad de grados de intensidad de uso durante las diversas épocas del año, reduciendo así la estacionalidad.
- Favorecer la diversidad de equipamientos y servicios que acrediten mayor demanda, promoviendo la iniciativa público-privada que facilite su viabilidad y desarrollo en el entorno económico actual.

#### Movilidad:

- Completar el "lazo" del Paseo Calvià prolongando su trazado de manera que se le de continuidad a través de Santa Ponça, garantizando así su función estructuradora como vía verde.
- Ampliar la red peatonal y ciclista iniciada con el Paseo Calvià a través de vías "verdes" o ejes cívicos, vinculado al sistema de transporte público, a la estructura de espacios libres y a la red de rutas e itinerarios existentes en el municipio.
- Potenciar las áreas de aparcamiento en las entradas de los núcleos urbanos y facilitar la interconexión con la red de transporte público.
- Dimensionar y completar las infraestructuras viarias de Paguera, mejorando la accesibilidad desde la red viaria estructuradora.
- Plantear mejoras en la oferta de transporte público para hacerla más competitiva y para mejorar la conexión entre núcleos.

#### Oferta turística

- Generar un crecimiento cualitativo de la oferta turística, adaptado a la demanda, que valore los aspectos medioambientales, la identidad cultural, la singularidad paisajística y la calidad de los servicios ofertados.
- Promover la reforma y modernización de productos de alojamiento turístico frente a las operaciones de esponjamiento y trasvase de plazas, fomentando la flexibilización de parámetros urbanísticos (edificabilidad, ocupación, uso), la reducción de plazas turísticas y la sinergia obligada entre turismo y ordenación territorial.
- Preservar y reforzar el entorno y el atractivo del espacio turístico del territorio, facilitando la prestación de servicios del sector como oferta complementaria, mejorando tanto la oferta turística como la calidad de vida de los residentes.
- Fomentar una oferta turística no estacional.

#### El uso residencial:

- Promover la rehabilitación de los tejidos urbanos más deteriorados, mediante la rehabilitación de los edificios en mal estado, mejorar la accesibilidad, estableciendo criterios de intervención en el paisaje urbano y mejorando la calidad del entorno.
- Establecer los criterios que posibiliten la combinación equilibrada de tipologías de alojamiento turístico y uso residencial.

#### Protección ambiental:

- Establecer estrategias para mejorar la adaptación y la mitigación con relación al cambio climático, especialmente en la zona litoral.
  - Conservar, mejorar y recuperar la gran biodiversidad del municipio y potenciar mejora de los ecosistemas litorales, fluviales y marinos.
  - Conservar y mejorar el paisaje de Calvià y reducir los impactos paisajísticos y las zonas degradadas del municipio
  - Garantizar la permeabilidad y conectividad del municipio.
- Establecer e implementar medidas para la sostenibilidad de los ecosistemas urbanos.
- Mejorar la calidad del ciclo del agua, reducir su consumo, garantizar su calidad y devolverla al medio en las mismas condiciones que tenía inicialmente.
  - Reducir la generación de residuos urbanos, maximizar su revalorización y plantear “0 residuos a vertedero”.
  - Reducir las áreas afectadas por riesgos naturales tales como el riesgo geológico, de incendios o de inundación.
  - Mejorar las condiciones atmosféricas y especialmente del medio nocturno.
  - Conservar, mejorar y recuperar el patrimonio cultural de Calvià.

## 10. ESTRATEGIAS GENERALES

La rehabilitación de las zonas turísticas de Calvià debe integrar un conjunto de medidas y directrices con el fin de garantizar unos principios básicos que den viabilidad al proceso de regeneración. Estos tres principios planteados son la diversidad, la identidad y la sostenibilidad.

### 10.1. DIVERSIDAD

La diversidad debe darse en todos los estratos del sistema urbano-territorial, incorporando el factor tiempo y el concepto de flexibilidad. El éxito de la recuperación y competitividad de las zonas turísticas dependerá entre otros factores de la multiplicidad de productos, segmentos, motivaciones y actividades que se generen para combatir uno de los problemas fundamentales de los destinos turísticos maduros: la estacionalidad.

Debe ampliarse la oferta monotemática turística de “sol y playa”, promoviendo la máxima oferta de productos, atendiendo a diferentes segmentos (playa, golf, negocios, religión, cultura, gastronomía, deporte...), atendiendo a múltiples demandas y motivaciones (diversión, descanso, salud, formación...), atendiendo a las necesidades de todo tipo de clientes y residentes (familias, niños, tercera edad, empresas, discapacitados...), proporcionando una oferta variada de lugares con identidades diferenciadas. En definitiva el plan debe apostar por proporcionar una nueva red de productos turísticos, un sistema de espacios libres y un conjunto de usos y actividades que aporten diversidad y calidad tanto turística como paisajística.

### 10.2. IDENTIDAD

Frente al monocultivo turístico de Calvià, basado en la costa y el turismo de sol y playa, se apuesta por una nueva identidad de la destinación en relación al paisaje local e interior como elemento identitario y reestructurador del destino. Es necesario planificar entendiendo la especificidad del lugar, con estrategias de integración paisajística, en relación a los valores patrimoniales, culturales, simbólicos y ambientales, reconociendo las estructuras y elementos característicos del paisaje, singularizando los elementos relevantes del lugar y poniendo en valor las cualidades topológicas y ambientales. La red de espacios libres deberá estructurarse en continuidad con los núcleos urbanos y el paisaje tanto interior como de costa. Estos nexos se establecerán mediante sistemas conectores que definirán aquellos espacios de interés ambiental y paisajístico con potencial para aportar un nuevo valor añadido en la imagen del destino. Se deberá garantizar la claridad en la definición o redificación de la estructura viaria, dotándola de una jerarquía y dimensión que responda a las condiciones de su contexto, dando preferencia al peatón y a la calidad paisajística del lugar.

### 10.3. SOSTENIBILIDAD

El desarrollo urbanístico sostenible se define como la utilización racional del territorio y el medio ambiente, combinando las necesidades de crecimiento con la preservación de los recursos naturales y de los valores paisajísticos con el fin de garantizar la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras. Los modelos de ocupación de suelo, y en concreto los destinos turísticos de masas, deben evitar la dispersión y el consumo de suelo, considerando la rehabilitación y la transformación en suelo urbano con el fin de consolidar un modelo de territorio globalmente eficiente. La estrategia sostenible debe incorporarse en el modelo de movilidad, en la gestión del ciclo del agua, en la gestión y producción de energética, en la gestión y tratamiento de residuos y en la calidad ambiental y atmosférica.



## 11. CRITERIOS DE ORDENACIÓN A IMPLEMENTAR EN EL PLANEAMIENTO

La propuesta plantea la definición de una estructura transversal de sistemas conectores a nivel urbano y territorial, entre la primera línea de costa y la segunda línea interior, mediante la potenciación y recuperación de conectores ambientales y corredores paisajísticos, articulados por una vía parque estructuradora interior (Paseo Calvià) con “puertas de entrada” tanto al territorio interior como a las áreas urbanas, y un itinerario de costa compuesto a base de paseos marítimos, caminos de ronda y vías paralelas con asomadas al mar. La recuperación de estos elementos estructuradores del territorio incorporados al propio sistema urbano permitirá la recalificación de los espacios turísticos que actualmente dan la espalda al interior del municipio o son principalmente espacios introvertidos, prácticamente destinos en sí mismos. Con el fin de garantizar los principios básicos de diversidad, identidad y sostenibilidad, se definirán y potenciarán nodos, ejes de actividad y puertas de entrada, junto con mejoras en la movilidad en base a esta nueva estructura.

La estructura propuesta define un modelo urbano-territorial según los objetivos y estrategias planteados y se compone de:

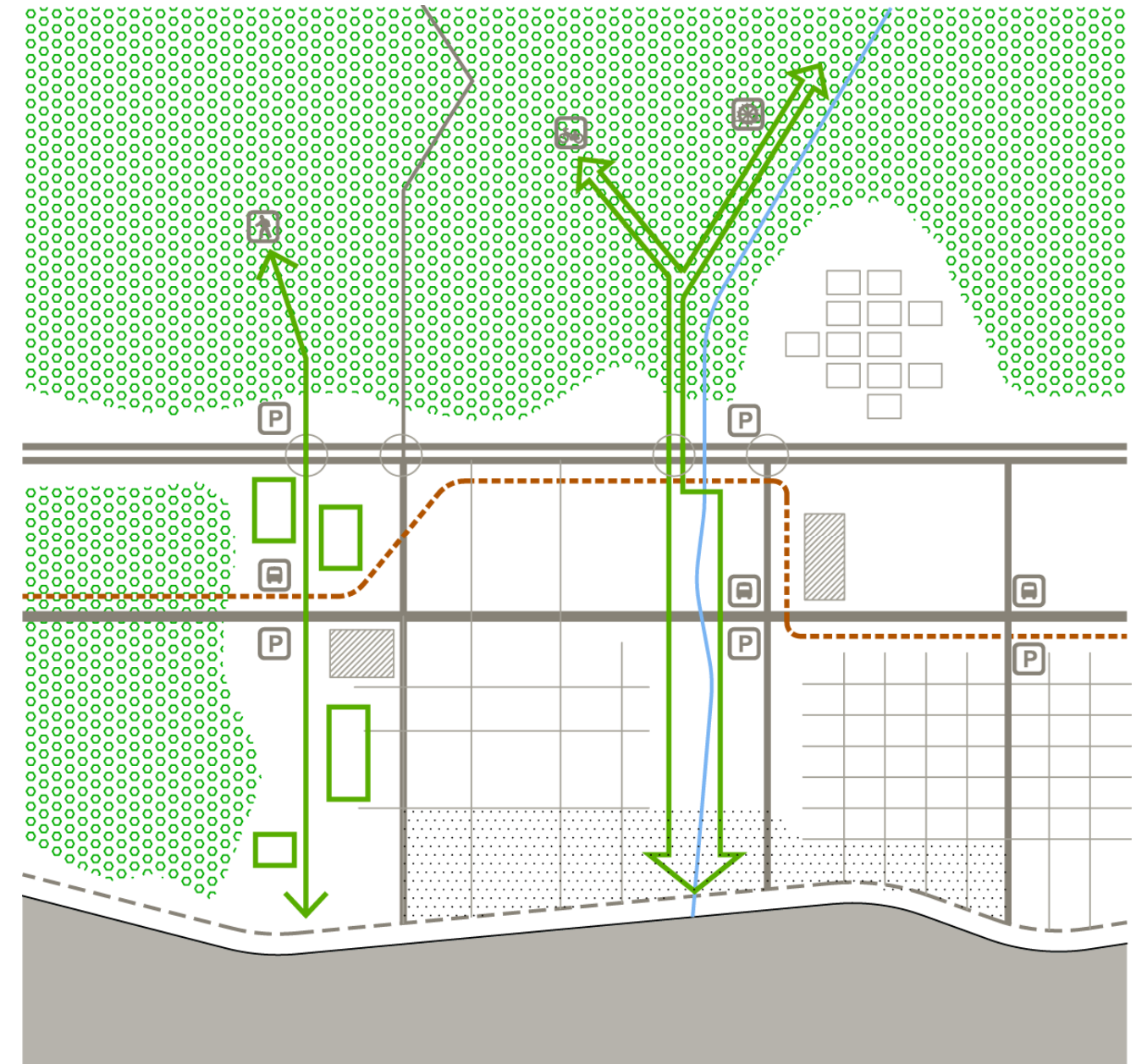
### -Sistemas conectores transversales:

- Vías conectoras
- Conectores ambientales y corredores paisajísticos
- Ejes y nodos de actividad
- Puertas intermodales y ejes de prioridad peatonal

### -Sistemas estructuradores longitudinales:

- Vías estructuradoras (territoriales y locales)
- Vía Parque (Paseo Calvià)
- El frente marítimo (paseos-caminos-ARA's).

### Esquema estructura propuesta



### 11.1. MODELO ESTRUCTURADO Y CONECTADO DE ESPACIOS LIBRES (COSTA-INTERIOR)

#### Conectores ambientales urbanos

Se propone conservar y recuperar los principales cursos de agua y su ámbito de influencia mediante espacios libres, garantizando los objetivos de permeabilidad y conectividad de los espacios naturales territoriales en relación al sistema hídrico. La recuperación de estos espacios naturales vinculados al agua, en el ámbito terrestre y marino, permitirán poner en valor el espacio urbano y paisajístico recuperando y potenciando una identidad propia en relación al paisaje local y mediterráneo de Calvià. Para la delimitación de estos corredores se tendrán en cuenta los riesgos por inundación y se limitarán los accesos y actividades de manera que no interfieran con las dinámicas naturales de los mismos.

Se definen 12 conectores ambientales:

- CAS CATALÀ 01. *Camí de sa Font de s'Ermita.*
- PORTALS NOUS 01. *Torrent de s'Hostalet.*
- PUNTA NEGRA 01. *Torrent de Son Caliu, Camí de les Pedreres de Ses Vinyes i Dalmau.*
- PUNTA NEGRA 02. *Comellar, Camí vell de Ses Vinyes.*
- PUNTA NEGRA 03. *Costa d'en Blanes.*
- BAHÍA DE PALMA 01. *Camí de Cala falcó.*
- SOL MALLORCA 01. *Comellar de Portals, Camí de Son Ferrer-Cala Figuera.*
- SOL MALLORCA 01. *Comellar des Caló. Camí de Cala Falcó.*
- SANTA PONÇA 01. *Torrent de Santa Ponça.*
- SANTA PONÇA 05. *Torrent de Sa caleta.*
- COSTA DE LA CALMA 01. *Ses Rotes Velles.*
- PAGUERA 04. *Torrent de Torà.*

Los conectores ambientales se plantean como puertas de entrada a los espacios abiertos de interés territorial vinculados a una oferta turística alternativa en relación al ciclismo, senderismo, avistamiento de aves, etc. Son especialmente relevantes en este sentido por su capacidad de penetración, y por sus valores paisajísticos y ambientales los corredores CAS CATALÀ 01, PUNTA NEGRA 01 & 02 y sobre todo SANTA PONÇA 01 (Torrente de Sta. Ponça) y PAGUERA 04 (Torrente de Torà).

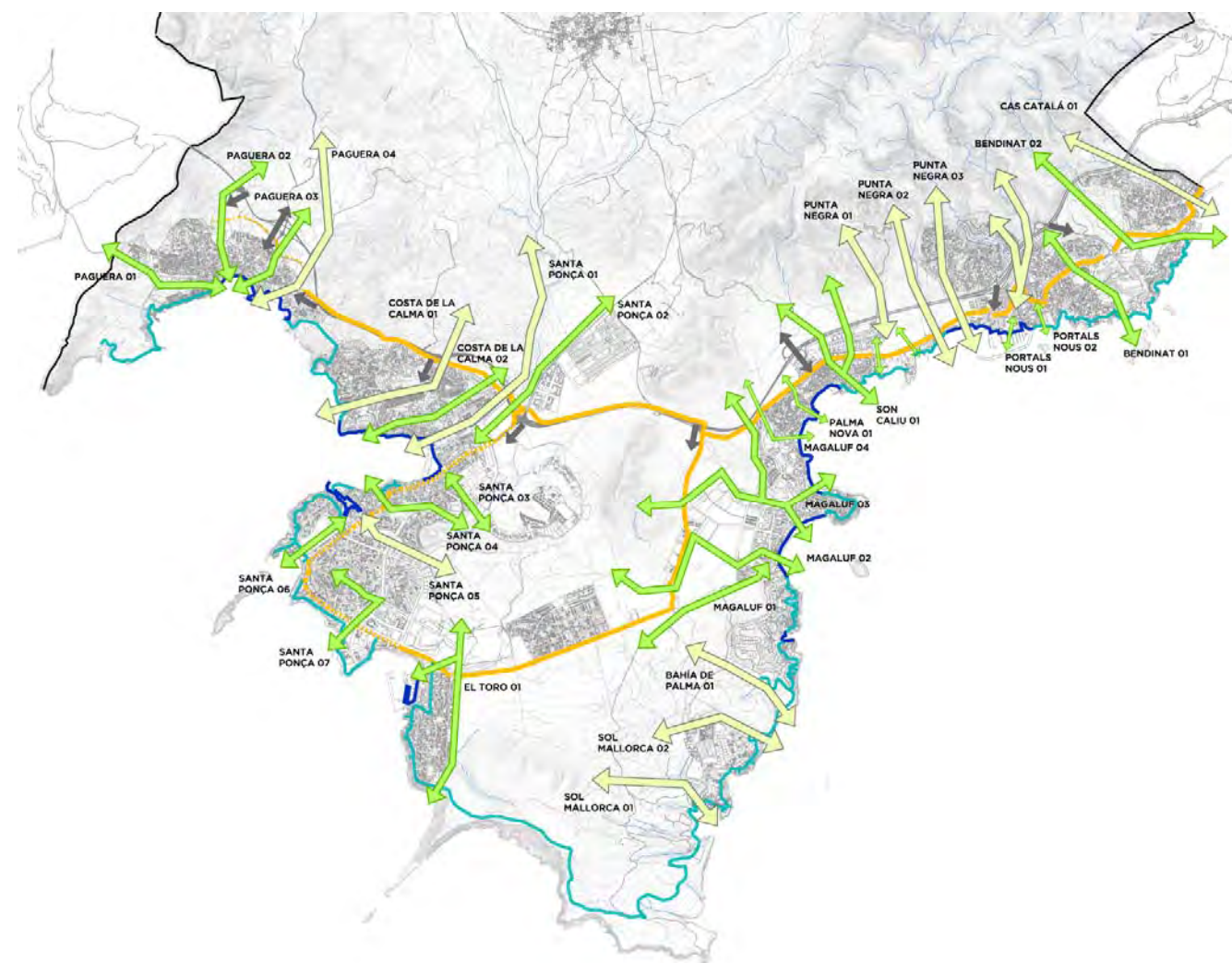
#### Corredores paisajísticos urbanos

Del mismo modo se propone la definición de una serie de corredores urbanos paisajísticos que atraviesan los diversos tejidos urbanos, conectando la costa con el interior. Los corredores paisajísticos estarán compuestos por espacios libres públicos, colectivos y privados, vías o ejes de prioridad peatonal y ciclista, y una serie de equipamientos y servicios vinculados que dotarán de actividad a los corredores. Serán ejes concentradores de actividad que definirán puertas de entrada al territorio y a los núcleos urbanos que apostarán por una nueva movilidad y una nueva identidad.

Se definen 21 corredores paisajísticos:

- BENDINAT 01. *Fortí Militar.*
- BENDINAT 02. *Camí de Bendinat.*
- PORTALS NOUS 01. *Torrent de S'Hostalet.*
- PORTALS NOUS 02. *S'Oratori.*
- PUNTA NEGRA 01. *Camí de les Pedreres de Ses Vinyes i Dalmau.*
- SON CALIU 01. *Ctra. Calvià.*

- PALMANOVA 01. *Punta de Marroig.*
- MAGALUF 01. *Golf Poniente-Cala Figuera.*
- MAGALUF 02. *Sa Porrassa.*
- MAGALUF 03. *Es Salobrar-Puig d'en Saragossa.*
- MAGALUF 04. *Creu des Montcades.*
- EL TORO 01. *Rafaubeitx-Ses Penyes Roges.*
- SANTA PONÇA 02. *Camí de Son Bugadelles a Calvià.*
- SANTA PONÇA 03. *Parc de Sa Morisca-Golf Santa Ponça I.*
- SANTA PONÇA 04. *Parc de Sa Morisca-Golf Santa Ponça II.*
- SANTA PONÇA 06. *Es Malgrat.*
- SANTA PONÇA 07. *Puig de Sa Morisca.*
- COSTA DE LA CALMA 02. *Es Revellar.*
- PAGUERA 01. *Camí Peguera-Camp de Mar.*
- PAGUERA 02. *Camí de s'Atalaia.*
- PAGUERA 03. *Ctra. Es Capdellà.*



En muchos casos la capacidad articuladora de diversas actividades y productos turísticos que tendrán los corredores permitirá reconocerlos y potenciarlos como ejes o itinerarios temáticos vinculados al ocio, el deporte, el patrimonio, etc. En este sentido los corredores destacables son:

-MAGALUF 02 que aglutina una serie de parques temáticos como Western Water Park, Aqualand, Karting y el futuro Parque Botánico.

-MAGALUF 03 que articula toda una serie de equipamientos deportivos como la pista de cricket, la pista de atletismo y circuito de cross y el polideportivo municipal de Magaluf con campo de fútbol, gimnasio, pistas de squash, tenis y piscina.

-SANTA PONÇA 03&04 como puertas de entrada al Parque Arqueológico de "Puig de Sa Morisca"

En otros casos los corredores actuarán como espacios de relación cívica en entornos residenciales, como por ejemplo SON CALIU 01 y EL TORO 01.

Se definirán directrices de tratamiento paisajístico que incorporen criterios de sostenibilidad, como materiales duraderos, pavimentación permeable, espacios ajardinados, sistemas de ahorro de riego, vegetación autóctona e iluminación de alta eficiencia energética.

#### Vía parque. El Paseo Calvià

El proyecto de Vía Parque (Paseo Calvià) corresponde a la transformación de la carretera comarcal C-719 y otras vías complementarias. La importancia de la Vía Parque se debe a su capacidad de articular, como elemento estructurador, el acceso a las diferentes zonas turísticas, residenciales y de actividades, adoptando criterios de integración paisajística y de movilidad alternativa al vehículo rodado. El PRIZTC pretender reforzar esta actuación completando su trazado y definiendo las puertas de entrada tanto a la red de itinerarios alternativos (senderismo, ciclismo, equitación) que permitan acceder de forma clara y controlada al patrimonio natural y cultural de Calvià, como a los diferentes núcleos urbanos a través de los conectores ambientales y los corredores paisajísticos.

#### El frente marítimo

El plan plantea avanzar en la recuperación de la costa, preservando y recuperando su atractivo turístico, apostando por un itinerario continuo paralelo a la costa, una vía paisajística que comunique con los diversos sistemas conectores transversales. Se propone un itinerario marítimo que se adapte a las características orográficas de los diferentes ámbitos así como de las características morfológicas de los diversos tejidos urbanos. De esta forma se definen los diferentes tramos y elementos que constituyen el itinerario marítimo:

-Paseos marítimos urbanos de mayor atractivo y actividad turística

-Caminos de ronda o vías interiores paralelas a la costa de prioridad peatonal y ciclista

-Asomadas y miradores al mar

-Bajadas y accesos al mar

-Lugares de estancia (plataformas, pasarelas)

#### Áreas ambientales urbanas

En las áreas de mayor densificación turística y con mayor actividad comercial se identifican unos ámbitos en los que se pretende definir un espacio público con prioridad para peatones, pacificando el tránsito, reduciendo al máximo el estacionamiento de vehículos y priorizando el transporte público.

Los sectores en los cuales se definen áreas ambientales son Magaluf, Santa Ponça y Paguera.

## 11.2. PROPUESTA DE MEJORAS EN LA MOVILIDAD

Las propuestas de mejora persiguen garantizar un modelo que permita reducir la movilidad en vehículo privado promoviendo desplazamientos no motorizados a partir de la pacificación del tránsito, la implantación de aparcamientos disuasorios, la potenciación del transporte colectivo y la ampliación y mejora de la red peatones y bicicletas, asegurando la conectividad con los principales núcleos urbanos y la oferta de ocio, deportiva, cultural, patrimonial y paisajística del municipio. El nuevo modelo de movilidad estará conformado por los siguientes elementos:

-Viario rodado:

-Vías estructuradoras territoriales

-Vías estructuradoras locales

-Vías conectoras

-Viario de prioridad peatonal y ciclista:

-Vía Parque "Paseo Calvià"

-Ejes cívicos

-Áreas ambientales urbanas

-Paseo marítimo/camino de ronda

-Caminos y senderos

#### Viario rodado

##### Vías estructuradoras territoriales

La vía estructuradora principal de Calvià es la Autovía Ma-1 que conecta con Palma y con Andratx. Esta vía actúa como principal eje externo y transversal de tráfico local. A partir de este eje viario se desprenden el resto de vías distribuidoras del municipio. El resto de carreteras cuentan con un carácter secundario y comunican los núcleos interiores de Calvià y Es Capdellà.

El tratamiento paisajístico adecuado de la franja de protección de la autovía supondrá una mejora en la primera imagen y percepción de los destinos turísticos a través de su recorrido y accesos a las diferentes zonas. Se estudiará la posibilidad de creación y mejoras de pasos de autopista que refuercen la conectividad de los espacios urbanos con la red de senderos y caminos en suelo rústico.

##### Vías estructuradoras locales

Estas vías conforman el sistema longitudinal (paralelo a la costa) que articula y conecta las diferentes zonas turísticas y residenciales, ya sea de forma perimetral o a través de los núcleos urbanos. Contienen la red de transporte público principal, doble sentido de circulación y parking en cordón. Se estudiarán las posibilidades de incorporación de carril segregado de bicicleta y zonas de aparcamiento disuasorio vinculados a la red de sistemas conectores transversales y a las paradas de autobús, o soluciones intermedias como el pintado en calzadas de ejes con la posibilidad de cohabitación con bicicletas.

##### Vías conectoras

A partir de las vías estructuradoras las conectoras dan acceso a los diferentes núcleos turísticos y residenciales a través de bucles y ejes transversales de velocidad más reducida, pudiendo incorporar carril bici, parking en cordón y circulación de un solo sentido. En los tramos más cercanos a la primera línea de mar y áreas de rehabilitación urbana se podrán ubicar puntualmente zonas de aparcamiento minoritario para facilitar el acceso a servicios y gente con dificultades de movilidad. En las vías conectoras y de acceso se tratará de garantizar los criterios normativos de accesibilidad en red viaria.



### Viaro rodado con prioridad peatonal y ciclista

#### Vía Parque, "Paseo Calvià"

El Paseo Calvià presenta en la actualidad una discontinuidad en el núcleo urbano de Santa Ponça, desde su acceso principal a través de la Av. del Rei Jaume I hasta la carretera de Magaluf-Santa Ponça en el sector de El Toro. Se propone consolidar el carácter estructurador longitudinal del Paseo Calvià completando y dando continuidad a la Vía Parque a lo largo de la Gran Vía de les Penyes Roges y la Av. del Rei Jaume I, teniendo en consideración el trazado actual de la red de transporte público y las características topográficas del trazado viario.

#### Ejes cívicos

Forman parte del sistema de espacios libres, articulando los espacios abiertos públicos y privados o colectivos. Estos ejes conectan de forma transversal la costa con el interior, poniendo en relación establecimientos turísticos, servicios, equipamientos y nodos intermodales desvinculándose en la mayoría de casos de la red viaria conectora.

#### Áreas ambientales urbanas

Los sectores de Magaluf, Santa Ponça y Paguera concentran en sus frentes marítimos las áreas de mayor actividad turística y comercial, con gran densidad edificada, viales configurados como espacios residuales de las grandes superficies privadas en plantas bajas y en general una carencia de espacios libres de calidad al margen del paseo marítimo. En estos casos se propone la recuperación del viario como espacio libre de prioridad peatonal y de acceso rodado restringido a residentes y servicios. Los espacios de paseo marítimo urbano ven ampliados de este modo sus ámbitos para convertirse en zonas de calidad ambiental y espacial, potenciando la actividad comercial.

#### Paseo marítimo/camino de ronda

Como se ha comentado anteriormente el plan plantea avanzar en la recuperación de la costa, preservando y recuperando su atractivo turístico, apostando por un itinerario continuo paralelo a la costa, una vía paisajística que comunique con los diversos sistemas conectores transversales. Con el objetivo de dar continuidad al paseo litoral se identificarán aquellos tramos en los que el itinerario se deba efectuar a lo largo de una vía paralela interior, redefiniendo sus características y estudiando las posibilidades de asomada y bajada al mar. Se podrán plantear intervenciones de bajo impacto para resolver la accesibilidad a los puntos de interés como las calas, cabos, cuevas kársticas, canteras, zonas de submarinismo, zonas de baño, plataformas, etc.

#### Caminos y senderos

Se conciben los caminos y senderos rurales dentro de una red global de movilidad e interconectividad del municipio. La propuesta de sistemas conectores transversales define una serie de ejes cívicos y nodos de actividad que se integran y dan continuidad a la red de caminos, definiendo las puertas de entrada en las correspondientes áreas periurbanas. Los trabajos de catalogación de los caminos y senderos del municipio, que desarrolla actualmente el Ayuntamiento de Calvià a partir de su titularidad e interés, permitirán concretar en fases posteriores del plan la mejora y creación de nuevas rutas (ecuestres, ciclistas y peatonales).

### Red de transporte público

Se potenciarán los nodos de intermodalidad con dotación de aparcamientos vinculados a las paradas de autobús y se estudiará la posibilidad de incorporar sistemas de alquiler o préstamo de bicicletas. Deberán también valorarse alternativas a la red actual de autobuses como por ejemplo la creación de una línea rápida que circule por vías estructuradoras de mayor velocidad y menor número de paradas, conectando las "puertas de entrada" y mejorando de esta manera la comunicación entre los diferentes sectores del municipio. En línea con la Estrategia Calvià por el Clima 2013-2020, se

fomentará la implantación de vehículos limpios (gas, electricidad e híbridos) que mejore la eficiencia ambiental del parque móvil.

### Aparcamientos e intercambiadores

Se proponen dos tipos de aparcamientos:

- Disuasorios: ubicados en torno a las vías estructuradoras para evitar la penetración excesiva de tráfico dentro de los núcleos urbanos. Estos aparcamientos se vincularán a las "puertas de entrada", paradas de autobús, equipamientos públicos y privados, servicios y ejes cívicos.
- Minoritarios: ubicados en ámbitos cercanos al frente marítimo para dar acceso a personas con discapacidades físicas y para dar servicio a las áreas comerciales.

## 11.3. EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS EN RELACIÓN AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

La propuesta de un modelo estructurado y conectado de espacios libres planteada se define en relación a una serie de nodos y ejes de actividad que deben potenciarse. La mejora y creación de nuevos equipamientos y servicios deberá dar respuesta a los diversos ámbitos turísticos y residenciales, en función de sus potenciales, deficiencias y características, siempre con el objetivo de diversificar la oferta. Las propuestas que se establezcan en este aspecto deberán mejorar la calidad de vida de los residentes y la calidad de las estancias realizadas por los turistas. Las propuestas de mejora y creación de equipamientos y servicios se definen en base a los siguientes ámbitos de actuación:

- Áreas Ambientales Urbanas, caracterizadas por ejes comerciales y de restauración en planta baja en los que se incentivará una oferta de mayor calidad y diversidad.
- Nodos de actividad, situados en aquellos ámbitos estratégicos desde el punto de vista de la movilidad rodada y peatonal, definiendo usos y actividades diversas en las puertas de acceso tanto al territorio como a los diferentes núcleos urbanos.
- Ejes de actividad, vinculados a los corredores paisajísticos y conectores ambientales que articulan diferentes tejidos turísticos y residenciales conectando instalaciones turísticas, equipamientos y servicios desde la costa hacia el interior por medio de la definición de unos ejes cívicos o ejes de prioridad peatonal y ciclista.

En los diversos ámbitos de actuación, tanto las propuestas de mejora de equipamientos y servicios, como los de nueva creación (básicamente de iniciativa privada), abarcarán los ámbitos complementarios del sector turístico y principalmente los usos comerciales, restauración, deportivos, lúdicos, recreativos y culturales, así como los servicios complementarios a la movilidad especialmente los de aparcamiento. En función del carácter más ambiental, paisajístico o urbano de los diversos ejes y nodos de actividad, los objetivos y determinaciones urbanísticas se adecuarán a las características específicas de cada emplazamiento y se aplicarán estrategias de integración paisajística acordes a cada intervención.

La presente Modificación de PGOU de Calvià, fomentará la generación de actividad en relación a los espacios libres públicos a partir de su integración en los corredores paisajísticos. Éstos, además de mejorar la calidad paisajística del entorno, articulan a modo de Proyecto Urbano Estratégico las diferentes actividades que se desarrollan a lo largo de éste, mejorando las condiciones de urbanidad y seguridad del entorno. Los espacios libres públicos además de poder albergar actividades recreativas (Según Art. 10.32. Texto Refundido de la Adaptación del PGOU al P.TIM, BOIB n115 de 09/08/2012) se convierten en el espacio central donde se abocan los diferentes servicios y equipamientos de su entorno. Mediante la complementariedad de usos y actividades que se encadenan a lo largo de cada corredor, vinculados a una serie de espacios libres públicos, se aportan nuevos servicios para el residente así como nuevos productos potenciales para el sector turístico que permitirán diferenciar cada uno de los sectores turísticos litorales, haciendo el destino más

competitivo. Paralelamente, frente a la actividad que suponen los diversos servicios y equipamientos, el papel activo que toman los espacios libres públicos permitirá un tratamiento adecuado de estos, así como un mantenimiento viable y una buena preservación de su calidad paisajística.

#### 11.4. NUEVOS CRECIMIENTOS.

Actualmente el Ayuntamiento de Calvià está tramitando la recalificación de 2 sectores de Sistemas Generales de Equipamientos Comunitarios (SG-03 y SG-04) como nuevos suelos urbanizables para Equipamientos y Servicios, y la calificación de nuevo suelo urbanizable para Equipamientos y Servicios en el Sector 4 Ses Planes. La recalificación del sector SG-03 de 7,25 Ha se tramita mediante la MP-04/2012, la del sector SG-04 de 10 Ha mediante la MP-05/2011 y la calificación del Sector 4 Ses Planes mediante la MP-06/2012 de 9,77 Ha.

Teniendo en cuenta estos antecedentes del planeamiento municipal que suponen un crecimiento de 27,02 Ha, junto con la Modificación 2 del PTIM que supone una racionalización de los crecimientos posibles a 52,88 Ha, el PRIZTC plantea una propuesta en relación a un escenario de crecimiento máximo posible de 25,86 Ha para comercio, equipamiento y servicios, con el fin de cubrir los déficits dotacionales, incorporar oferta complementaria que permita la desestacionalización del destino y establecer una transición adecuada entre los usos turísticos-residenciales y el medio rural.

Se han estudiado una serie de alternativas de crecimiento en Áreas de Transición de Armonización (AT-H), ya barajadas anteriormente por el Ayuntamiento de Calvià, teniendo en consideración su relación con el nuevo modelo urbano-territorial propuesto, de cara a potenciar los corredores paisajísticos propuestos, y un desarrollo urbano racional coherente con el entorno territorial en que se localizan.

Las áreas de reserva o nuevos sectores urbanizables descartados son:

*-Sector Son Ferrer (16,75Ha):* Se trata de un crecimiento ubicado en un ámbito residencial y no vinculado a la nueva estructura turística propuesta. Desde un punto de vista de la conectividad ecológica del municipio, este crecimiento supondría un punto de constricción entre la Serra de Na Burguesa (Tramuntana) y el parque natural del Cap de Cala Figuera, que podría comprometer en un futuro la preservación de la biodiversidad de estos espacios.

*-Sector Punta Negra (23,47Ha):* De igual manera se trata de un sector no vinculado a corredores paisajísticos urbanos propuestos, de valor agrícola y paisajístico, que supondría la consolidación de un continuo urbano lineal (entre la costa y la autovía) con el consecuente efecto barrera que tendría efectos negativos sobre la permeabilidad territorial y conectividad ecológica.

*-Sector Magaluf-Cas Saboners (17,46Ha):* Se trata de un espacio perimetral urbano de valor paisajístico y con entornos naturales a proteger (humedales). Se plantea la preservación de estos espacios con el fin de mejorar la permeabilidad ecológica de la matriz circundante de los espacios urbanos y de mantener la calidad paisajística de la "costa interior".

Las áreas de reserva o nuevos sectores urbanizables propuestos en AT-H son:

*-Sector Son Bugadelles (12,85 Ha)*

Situado junto al polígono industrial de Son Bugadelles, entre la carretera de Santa Ponça a Calvià y el torrente de Santa Ponça, permite redefinir el límite de la zona industrial en relación al paisaje circundante y la transición hacia áreas de interés medioambiental y paisajístico. Los terrenos son una prolongación de grandes Espacios Libres existentes que configuran la puerta de entrada a Santa Ponça y posibilitan la creación de un gran parque lineal con equipamientos y servicios complementarios al sector turístico. Dentro de la estructura de modelo urbano-territorial propuesto, este sector permite consolidar el corredor paisajístico urbano Santa Ponça 02 sobre todo como puerta de entrada al interior del municipio.

*-Sector Magaluf-Sa Porrassa (13,01 Ha)*

Situado en la falda del Puig d'en Saragossa entorno a las instalaciones temáticas declaradas de interés general y junto al Paseo Calvià, este sector se plantea como un crecimiento destinado a consolidar un potente polo de atracción en base a una oferta complementaria singular. Actualmente el suelo rústico presenta un proceso de degradación y las instalaciones existentes presentan unos límites que generan fricciones negativas en su entorno. Su ubicación permite integrarlo en el corredor paisajístico Magaluf 02 (*Sa Porrassa*) definiendo un conjunto en el que se establecerán las directrices de reordenación integral de la oferta complementaria y las estrategias de integración e impacto en las áreas de interés medioambiental y paisajístico.

#### 11.5. DESARROLLO Y GESTIÓN

En el contexto global actual de crisis económica la reforma, revitalización y modernización de las zonas turísticas de Calvià seguirá un proceso a partir de los criterios y objetivos planteados, pero su éxito dependerá en gran medida de la iniciativa público-privada, priorizando posibilidades de inversión viables. Es preciso un cambio del marco urbanístico para hacerlo más adecuado a la iniciativa privada, de modo que se aúnen esfuerzos tanto públicos como privados para desarrollar las propuestas de regeneración urbana. Es un criterio del Consistorio prever los mecanismos de gestión que agilicen la consecución de los objetivos planteados en la modificación del PGOU, a fin de que acudan los agentes sociales necesarios y sea la iniciativa privada la que desarrolle los sectores.

El desarrollo urbanístico del municipio no se plantea basándose en un crecimiento edificatorio y poblacional, sino en un crecimiento cualitativo que potencie los espacios libres y los equipamientos que acrediten mayor demanda bajo criterios de diversidad, identidad y sostenibilidad (ambiental, económica y social). Las nuevas determinaciones contemplarán un nuevo marco y tendencia urbanística con el fin de potenciar la industria turística en todos sus ámbitos, fomentando e incentivando la rehabilitación y modernización de las edificaciones por encima del crecimiento urbanístico.

A partir de la estructura urbana existente y de los objetivos fijados, las propuestas irán encaminadas a consolidar el tejido urbano existente, revisando una serie de disconformidades, actuaciones y propuestas no desarrolladas y proponiendo nuevas actuaciones que adaptarán las previsiones y mejoras de vialidad, espacios libres y equipamientos a cada ámbito y sus preexistencias, priorizando en todo momento la viabilidad económica de las mismas.

De acuerdo con la legislación urbanística vigente los sectores de crecimiento previstos deberán efectuar las cesiones de terrenos para espacios libres y equipamientos comunitarios mediante los mecanismos de compensación correspondientes, de tal forma que contribuyan a cumplir con las obligaciones de equilibrio presupuestario municipal.

Se facilitarán a los establecimientos hoteleros y a los servicios complementarios la posibilidad de transformación y actualización que el sector demanda. Esto implicará una mayor flexibilidad en las determinaciones urbanísticas que deberán adaptarse a las condiciones específicas de cada sector, sin perder de vista en todo momento los objetivos establecidos en relación al entorno y el paisaje urbano y periurbano.

Con el objeto de que el desarrollo y despliegue propuesto de las reconversiones, mejoras y modernización de las zonas turísticas tenga cabida en el planeamiento vigente, se eliminarán las previsiones de desarrollo de las ART's a través de Planes de Reconversión Territorial y/o Planes Especiales, así como todos los aspectos necesarios o derivados, remitiéndolas al desarrollo directo de la Modificación del Plan propuesto.

**DOCUMENTO II**

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN



## ÍNDICE. PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN

### I. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- I.1.1.0 Ortofoto
- I.1.2.0 Topografía
- I.1.3.0 Pendientes y Relieve
- I.1.3.0 Sectores

### I2. MARCO LEGAL

- I.2.1.0 Categorías de Suelo Rústico PGOU
- I.2.2.0 Áreas de Suelo Rústico PTM
- I.2.3.0 Red Natura
- I.2.4.0 Régimen del Suelo Vigente
- I.2.5.0 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano (Adaptación PGOU al PTM)
  - I.2.5.1 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano, Cas Catalá-Punta Negra
  - I.2.5.2 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano, Palma Nova-Sol Mallorca
  - I.2.5.3 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano, El Toro-Santa Ponça
  - I.2.5.4 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano, Santa Ponça-Costa de la Calma
  - I.2.5.5 Calificación y Alineaciones en Suelo Urbano, Paguera
- I.2.6.0 Antecedentes planeamiento
- I.2.7.0 Áreas de Reconversión Territorial (ART 8.2, ART 8.3, ART 8.4)

### I.3. PAISAJE Y PATRIMONIO

- I.3.1.0 Paisaje natural (espacios naturales protegidos y de valor ambiental)
- I.3.2.0 Paisaje patrimonial (patrimonio, "camps marjats", senderos y caminos)
- I.3.3.0 Paisaje productivo (usos suelo rústico)
- I.3.4.0 Espacios libres urbanos públicos y privados
- I.3.5.1 Evolución y transformación del frente litoral
- I.3.5.2 Evolución y transformación del frente litoral
- I.3.6.0 Ámbitos frente litoral
  - I.2.5.1 Ámbitos frente litoral, Cas Catalá-Punta Negra
  - I.2.5.2 Ámbitos frente litoral, Palma Nova-Sol Mallorca
  - I.2.5.3 Ámbitos frente litoral, El Toro-Santa Ponça
  - I.2.5.4 Ámbitos frente litoral, Santa Ponça-Costa de la Calma
  - I.2.5.5 Ámbitos frente litoral, Paguera

### I4. INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

- I.4.1.0 Sistema viario actual (vialidad y aparcamiento)
  - I.4.1.1 Sistema viario actual, Cas Catalá-Punta Negra
  - I.4.1.2 Sistema viario actual, Palma Nova-Sol Mallorca
  - I.4.1.3 Sistema viario actual, El Toro-Santa Ponça
  - I.4.1.4 Sistema viario actual, Santa Ponça-Costa de la Calma
  - I.4.1.5 Sistema viario actual, Paguera
- I.4.2.0 Caracterización de las vías urbanas principales
  - I.4.2.2 Caracterización de las vías urbanas principales, Bendinat
  - I.4.2.3 Caracterización de las vías urbanas principales, Portals
  - I.4.2.4 Caracterización de las vías urbanas principales, Punta Negra
  - I.4.2.6 Caracterización de las vías urbanas principales, Palma Nova
    - I.4.2.7.1 Caracterización de las vías urbanas principales, Palma Nova
    - I.4.2.7.2 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
    - I.4.2.7.3 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
    - I.4.2.7.4 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
    - I.4.2.7.5 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
    - I.4.2.7.6 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
    - I.4.2.7.7 Caracterización de las vías urbanas principales, Magaluf
  - I.4.2.10.1 Caracterización de las vías urbanas principales, El Toro
  - I.4.2.10.2 Caracterización de las vías urbanas principales, El Toro
  - I.4.2.11.1 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.2 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.3 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.4 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.5 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.6 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.11.7 Caracterización de las vías urbanas principales, Santa Ponça
  - I.4.2.12.1 Caracterización de las vías urbanas principales, Costa de la Calma
  - I.4.2.12.2 Caracterización de las vías urbanas principales, Costa de la Calma
  - I.4.2.13.1 Caracterización de las vías urbanas principales, Paguera
  - I.4.2.13.2 Caracterización de las vías urbanas principales, Paguera
  - I.4.2.13.3 Caracterización de las vías urbanas principales, Paguera
  - I.4.2.13.4 Caracterización de las vías urbanas principales, Paguera
  - I.4.2.13.5 Caracterización de las vías urbanas principales, Paguera

I.4.3.0 Red de transporte público actual (autobús)

I.4.3.1 Red de transporte público actual, Cas Catalá-Punta Negra

I.4.3.2 Red de transporte público actual, Palma Nova-Sol Mallorca

I.4.3.3 Red de transporte público actual, El Toro-Santa Ponça

I.4.3.4 Red de transporte público actual, Santa Ponça-Costa de la Calma

I.4.3.5 Red de transporte público actual, Paguera

I.5. ASENTAMIENTOS URBANOS Y ACTIVIDADES

I.5.1.0 Síntesis de usos y actividades

I.5.2.0 Sistema de equipamientos y servicios (relación con espacios libres)

O. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS GENERALES DE ORDENACIÓN

O.1.1.0 Síntesis de la propuesta

O.1.1.1 Ámbitos corredores paisajísticos y conectores ambientales

O.1.2.0 Redes de movilidad y transporte

O.1.2.1 Redes de movilidad y transporte, Cas Catalá-Punta Negra

O.1.2.2 Redes de movilidad y transporte, Palma Nova-Sol Mallorca

O.1.2.3 Redes de movilidad y transporte, El Toro-Santa Ponça

O.1.2.4 Redes de movilidad y transporte, Santa Ponça-Costa de la Calma

O.1.2.5 Redes de movilidad y transporte, Paguera

O.1.3.0 Estructura urbana-territorial

O.1.3.1 Estructura urbana-territorial, Cas Catalá-Punta Negra

O.1.3.2 Estructura urbana-territorial, Palma Nova-Sol Mallorca

O.1.3.3 Estructura urbana-territorial, El Toro-Santa Ponça

O.1.3.4 Estructura urbana-territorial, Santa Ponça-Costa de la Calma

O.1.3.5 Estructura urbana-territorial, Paguera

O.1.4.0 Áreas de crecimiento (R-D) Nuevos sectores de crecimiento, PRIZTC 25,86Ha.

O.1.4.1 Áreas de crecimiento (R-D) Alternativas de sectores de crecimiento, PRIZTC.

**DOCUMENTO III**

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

DOCUMENTO PRELIMINAR