

04 MODIFICACIÓN DEL SISTEMA GENERAL VIARIO

4. MODIFICACIÓN DEL SISTEMA GENERAL VIARIO

La ley 2/2014 de ordenación y uso del suelo de las Islas Baleares (y por extensión, el reglamento que la desarrolla para la isla de Mallorca), en coherencia con su principio básico de desarrollo sostenible, establece como un objetivo estructurante de la ordenación territorial el fomento de la movilidad sostenible.

A tal efecto, insta a las administraciones públicas con competencias urbanísticas que den prioridad al transporte público y colectivo y potencien los desplazamientos de peatones y los no motorizados.

En este sentido, en la revisión del Plan General se proponen las actuaciones siguientes sobre el sistema general viario:

Reducir la incidencia de la autopista de poniente Ma-1 (Palma-Andratx)

El Plan General de Ordenación Urbana de 2000 propuso dos alternativas de trazado de la autopista de poniente Ma-1 (Palma-Andratx) en su recorrido por el término municipal.

La diferencia más significativa entre las dos opciones se daba en el trazado del tramo comprendido entre Palmanova y Santa Ponça, donde se planteaba conectar estos dos núcleos por el lado norte del polígono Son Bugadelles (alternativa 1) o bien hacerlo por el lado sur (alternativa 2). Finalmente, las obras se ejecutaron de acuerdo con esta última propuesta.



Plano del PGOU 2000 de alternativas de trazado de la autopista de poniente Ma-1 a su paso por Calvià

Si bien la implantación de la autopista supuso una mejora evidente de la conectividad de Peguera y Santa Ponça con Palma y con el resto de núcleos del municipio, a la vez supuso un corte artificial que subdividió el territorio en dos partes (lado norte y lado sur), de forma que desde entonces esta infraestructura actúa como una barrera que dificulta considerablemente la conexión natural entre ellas.



Fotografía aérea de 2015 que muestra el corte del territorio que provoca esta infraestructura (fuente: IDEIB)

Por otra parte, la autopista constituye actualmente el eje principal sobre el cual se sostiene casi toda la funcionalidad del municipio, hasta el punto que podríamos afirmar que existe una relación de excesiva dependencia. Este hecho provoca importantes desequilibrios entre esta vía rápida y el resto de las que integran la estructura viaria del término, en cuanto a su utilización y funcionalidad.

Por todo ello, se propone reducir la incidencia de la autopista Ma-1 mediante lo siguiente:

- establecer corredores biológicos que permitan conectar ambientalmente las dos partes del territorio divididas por la autopista de poniente Ma-1
- dotar de mayor protagonismo al resto de vías frente a la autopista mediante una reestructuración del sistema general viario, y con especial atención a la mejora de los accesos a los diferentes núcleos y urbanizaciones.



Convertir la carretera Ma-1015 (Calvià-Palmanova) en una vía paisajística

La actual carretera Ma-1015 de acceso a Calvià Vila por el Coll des Cocons, conectada con la autopista de poniente a la altura de Palmanova, presenta unos altos valores paisajísticos y ambientales (pinar, garriga, vistas al mar, etc.) que la caracterizan y la hacen cada día más atractiva para el tránsito de ciclistas y excursionistas. No obstante, el hecho de que en una anchura bastante reducida disponga de dos sentidos de circulación rodada, hace que actualmente resulte casi imposible compaginar con seguridad este tránsito rodado con el de ciclistas o peatones.



Por ello, se propone convertir la carretera Ma-1015 en una vía paisajística (en la línea del paseo Calvià) que sirva a la vez como una nueva puerta a la Sierra de Tramuntana para cicloturistas y excursionistas.

Para conseguirlo, se propone reducir el tránsito rodado a un solo sentido de circulación (ascendente o descendente) y destinar el resto del vial a un paseo para peatones combinado con carriles-bici que permitan el tránsito simultáneo de ciclistas.

Para compensar la limitación que supone para el tránsito rodado la reducción a un solo sentido de circulación, se propone reconducir el otro sentido por la carretera Ma-1014 que une Calvià Vila con Santa Ponça ya que también dispone de conexión directa con la autopista.

Finalizar y completar el Paseo Calvià

El proyecto del Paseo Calvià se concibió a finales de los años noventa, coincidiendo con los trabajos previos a la redacción del Plan General de 2000. La idea era crear una 'vía paque' a modo de itinerario alternativo al uso de vehículos a motor, que conectara los principales núcleos costeros desde Cas Català hasta Peguera.

El proyecto se subdividió en diferentes tramos, los cuales se fueron ejecutando igualmente por fases entre los años 2000 y 2004.

A día de hoy todavía restan por ejecutar algunos tramos estratégicos (como la conexión entre El Toro y Santa Ponça o el que ha de discurrir por el interior de Palmanova-Magaluf), por lo que todavía no es posible recorrer el término municipal de extremo a extremo por esta vía alternativa.

Así mismo, como el paseo actual presenta un trazado lineal (con un inicio y un final a modo de "culs de sac"), tampoco es posible realizar el itinerario de forma circular.



Por todo ello, se propone lo siguiente:

- 'cerrar' el paseo Calvià, es decir, acabar aquellos tramos del paseo original que todavía restan por ejecutar, si bien con la intención de que discurran por lugares que permitan contemplar el mar o que puedan servir al mismo tiempo como espacios de transición entre las áreas urbanas y el suelo rústico.
- completar y enriquecer el paseo existente con la adición de nuevos tramos que lo hagan más permeable y que, a modo de bifurcaciones y de itinerarios alternativos al recorrido principal, lo conecten con diferentes lugares de interés paisajístico o patrimonial de la zona, como son el Puig de sa Morisca, el área de Rafeubetx o el parque del Galatzó.



Reducir la circulación de vehículos a motor por el interior de los núcleos urbanos

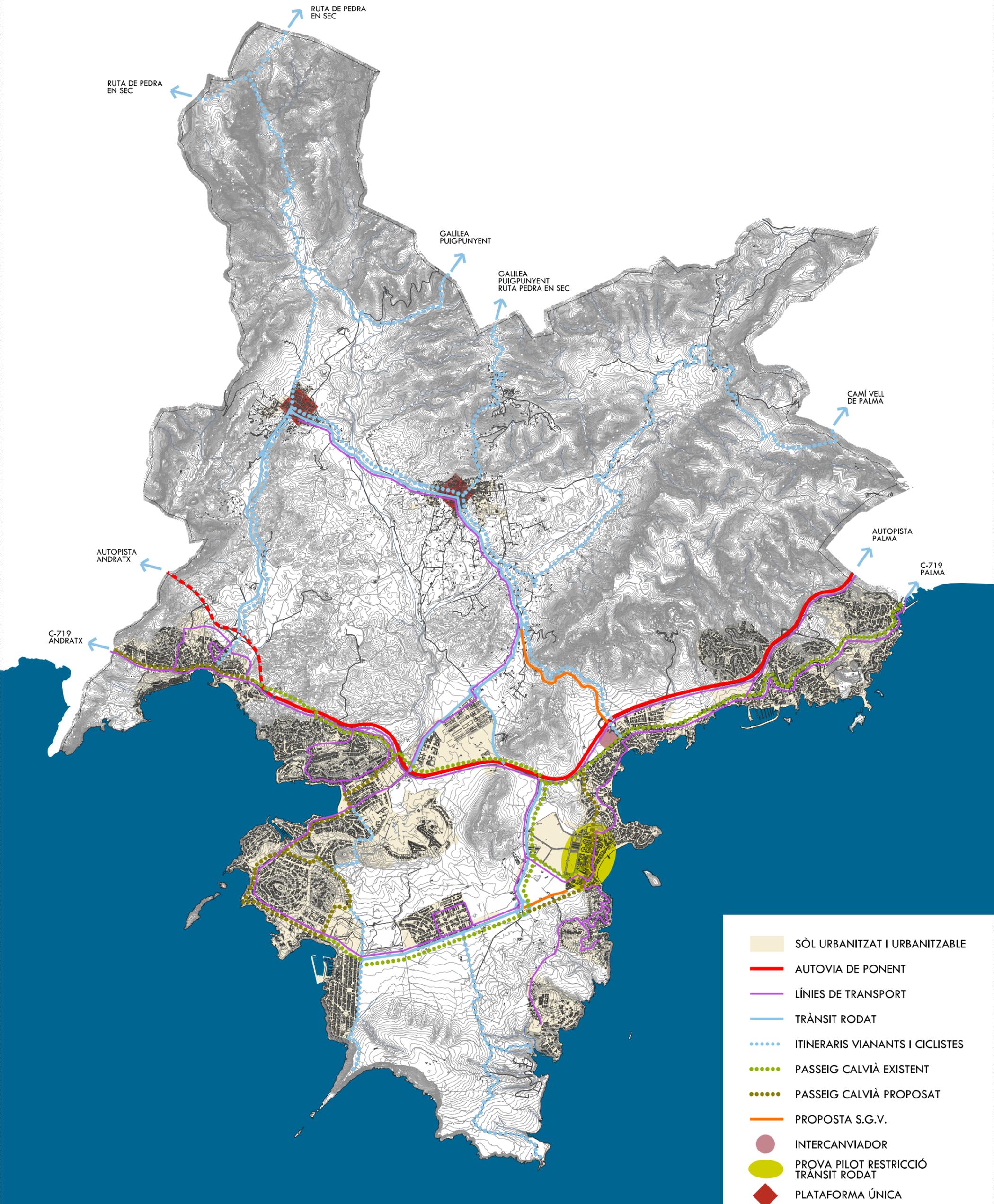
Finalmente, se propone rediseñar la configuración de la estructura viaria interior de los diferentes núcleos del municipio con el fin de reducir la presencia de vehículos a motor y recuperar parte del espacio urbano en beneficio de los ciclistas y los peatones, y con la intención de revitalizar y dinamizar los centros urbanos.

Para ello, se propone lo siguiente:

- disminuir el tránsito interno de vehículos particulares mediante la creación de aparcamientos disuasorios en las periferias, favoreciendo el uso peatonal de las avenidas más importantes.
- convertir la trama viaria de los núcleos interiores tradicionales (Calvià Vila y Es Capdellà) en una gran plataforma única (con limitación de la circulación rodada para residentes y servicios) con el objetivo de fomentar los itinerarios sin coches y las rutas culturales y comerciales.
- realizar una prueba piloto en Magaluf con el objetivo de reestructurar el tránsito rodado mediante la limitación de una parte de sus calles a un solo sentido de circulación, combinado con la conversión de los viales principales que se dirigen al mar en calles peatonales y con conexión directa con la gran zona húmeda del Salobral que se pretende recuperar.



Imágenes calles de Es Capdellà, Calvià Vila y Magaluf donde se pretende reducir el tránsito de los vehículos a motor



Ajuntament de Calvià

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

04

**MODIFICACIÓ DEL
SISTEMA GENERAL VIARI**

Març 2016

Escala 1:60.000