

**MODIFICACI3N PUNTUAL N3MERO 13 DE LAS NNSS DE SANTA EUL3RIA DES RIU
ORDENACI3N DEL N3CLEO DE CALA PADA-S'ARGAMASSA**

AVANCE



MEMORIA

**Introducción
Antecedentes
Propuesta**

Introducción

1 El núcleo urbano de Cala Pada-s'Argamassa constituye uno de los ocho núcleos turísticos que las vigentes Normas Subsidiarias de planeamiento del término municipal de Santa Eulària des Riu, definitivamente aprobadas en fecha 23.11.2011 (NNSS), contemplan y regulan:

1.1 Determinando en el artículo 7.1.03 de sus Normas urbanísticas (NNUU) que todas ellas deben ser objeto de ordenación mediante Plan especial, a desarrollar preferentemente por el sistema de compensación, que tendrá por finalidades:

- a. Definir las condiciones de la ordenación, teniendo en cuenta las características básicas de los tejidos preexistentes, pero ajustándola a lo dispuesto por las Normas 33, 68, 69 y 78 del PTI.
- b. Determinar las actuaciones necesarias respecto de los sistemas de infraestructuras y equipamientos.
- c. Delimitar los ámbitos de gestión precisos para garantizar la ejecución de sus determinaciones, gestión que se llevará a cabo preferentemente por el sistema de compensación y, subsidiariamente, por el de cooperación.
- e. Contemplar, en su caso, operaciones de intercambio y reconversión

1.2 Definiendo para todas ellas un régimen transitorio, que regirá hasta la aprobación definitiva del respectivo Plan especial, y que básicamente:

- a. Reconoce, mediante la asignación de calificaciones T, los usos de alojamiento turístico existentes.
- b. Señala, mediante la asignación de calificaciones EU, el uso de vivienda unifamiliar como el único susceptible de implantarse en los suelos vacantes existentes en ellas.

2 Dado que ya en esta fase de Avance se ha detectado que, por necesidades derivadas de la ordenación establecida, debe de preverse la incorporación al ámbito actual de la zona de determinadas piezas de terrenos clasificadas en la actualidad por las NNSS como suelo rústico y que dicha incorporación, en aplicación de la legislación vigente, no resulta factible para la figura del Plan especial, se ha optado por definir la ordenación de la zona mediante la figura de una Modificación de las NNSS, único instrumento de planeamiento facultado para ello y que, por tanto, vendrá a establecer la ordenación definitiva de la zona turística de Cala Pada-s'Argamassa sustituyendo a la ordenación de carácter transitorio hasta ahora definida para la misma por las NNSS.

3 El artículo 52 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, LUIB, señala que:

3.1 En los procedimientos de primera formulación o de revisión del plan general y previamente a su aprobación inicial se formulará un Avance del plan en que se expondrán los criterios, los objetivos y las soluciones generales adoptadas. El Avance se someterá a información pública por un plazo mínimo de un mes para que se puedan formular sugerencias u otras alternativas de planeamiento.

3.2 También se podrá formular un Avance de una modificación del plan general o de la primera formulación, revisión o modificación de cualquier otro instrumento de planeamiento, que se someterá a idéntica tramitación

La LUIB contempla pues la formulación, con carácter potestativo y de forma previa a su aprobación inicial, de avances de modificaciones de las NNSS de características similares a las de la que ahora se propone, avances cuyo contenido debe de exponer los criterios, los objetivos y las soluciones generales adoptadas con la finalidad de que, durante el trámite de información pública, puedan plantearse por las administraciones, entes y particulares interesados, nuevas sugerencias u otras propuestas alternativas de la ordenación.

4 Las determinaciones de este documento de Avance, se basan esencialmente en las contenidas en la documentación elaborada por el arquitecto Jesús Ángel Rodríguez Balaguer en noviembre de 2011, con motivo de encargo efectuado por el Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu para la elaboración de las propuestas de ordenación de las distintas zonas

turísticas del término, parte importante de las cuales informan la propuesta que ahora se efectúa, conteniéndose en el apartado siguiente de esta Memoria un resumen de los aspectos de dicha documentación que en lo que atañe a la formulación de este Avance han interesado especialmente.

Antecedentes

5 La documentación a que el apartado 4 se refiere, efectuaba en primer lugar un análisis de las características de la zona que se diferenciaba en los siguientes apartados: Análisis de la evolución urbanística de la zona, Análisis del entorno físico y natural, Análisis de la red viaria y Estructura de propiedad y edificación, señalando:

5.1 En relación con la evolución urbanística, que:

5.1.1 El primer documento regulador de la zona fue el Plan Parcial de s'Argamassa del año 1962, que comprendía una zona de unos 220.000 m² y definía dos calificaciones principales de suelo edificable: Ciudad jardín extensiva y Parque urbanizado, además de Zonas verdes.

5.1.2 El PGOU de 1981 amplió el ámbito de actuación e incorporó la reserva urbana residencial extensiva de Punta Blanca y Cala Martina, así como la reserva urbana hotelera baja de Cala Pada.

5.1.3 Posteriormente, el PDSU de 1988 incorporó definitivamente como suelo urbano la zona de Cala Martina, Cala Pada y una parte de la reserva urbana de Punta Blanca, manteniendo los parámetros del PGOU excepto su régimen de alturas, que definió de manera más restrictiva.

5.1.4 Las NNSS de 2004 desplazaron las determinaciones del PGOU, así como las normas del PDSU que quedaban vigentes después de la anulación de parte de ellas en 1997, y desclasificaron parte del suelo urbano incorporado en el PDSU, reclasificándolo como suelo rústico por incumplir los requisitos legalmente exigibles entonces para su asignación a la clase de suelo urbano.

5.1.5 Las NNSS de 2009 no introducen grandes cambios en cuanto a la clasificación de suelo reflejada en las NNSS de 2004, si bien congelan en la medida de lo posible la edificabilidad de la zona e introducen dos unidades de actuación destinadas a conservar un tramo del acueducto de S'Argamassa y un pinar cercano al torrente de es Niu Blau.

5.1.6 Junto con las NNSS de 2009 se aprobó la ficha del Catálogo de patrimonio histórico del municipio de Santa Eulària des Riu correspondiente a la Villa y el Acueducto Romano de s'Argamassa, que fija un entorno de protección de 25m desde los límites del monumento.

Sin embargo, el plano adjunto al expediente de incoación de Bien de Interés Cultural, BIC, de la Villa y el Acueducto Romano de s'Argamassa, que anterior a las NNSS de 2004, fija un ámbito de protección diferente de tan sólo 10 m a cada lado del acueducto y un entorno más amplio junto a la Villa romana, de unos 90 m en su extremo Sur.

5.1.7 Finalmente, una reciente sentencia firme del TSJ, ha reconocido los derechos de unos propietarios para que su parcela, un pinar de unos 18.000 m² en primera línea de Cala Pada, sea reclasificada como suelo urbano.

5.2 En lo que respecta al entorno físico y rural, que:

5.2.1 La zona se emplaza la zona sudeste de la isla de Ibiza, delimitada por las elevaciones del Puig d'en Ribes, el Puig de Parella y el Puig de s'Argentera y se caracteriza como una suave planicie con caída hacia el mar, conocida como el Pla d'es Compàs, que se encuentra surcada por tres torrentes que riegan puntualmente los campos de cultivo en su camino hacia el mar.

5.2.2 La especie vegetal predominante es el pino común, agrupado en bosques en las cimas de las colinas y perdiendo densidad conforme desciende a los campos de cultivo. En el entorno inmediato de la línea costera siguen quedando manchas de densidad considerable, si bien la mayoría han desaparecido por la invasión de los núcleos turísticos.

5.2.3 El conjunto Cala Pada-s'Argamasa-Cala Martina se encuentra perfectamente orientado hacia el sur con una leve pendiente descendiente hacia el mar.

5.2.4 A lo largo de la franja costera se alternan las playas de arena y los pequeños acantilados desde Santa Eulària hasta Es Canar, siendo posible recorrerlos longitudinalmente si bien en algunos casos los pasos son estrechos y no exentos de peligrosidad. Este recorrido todavía hoy se encuentra flanqueado por pequeños pinares que habría que procurar conservar.

5.2.5 En una franja interior se alternan pequeños pinares con campos de cultivo, algunos de ellos de extraordinaria belleza, entre los que se insertan el grueso de las edificaciones residenciales. En un tercer plano y como telón de fondo se encuentra el pinar del Norte de la carretera de Punta Arabí.

5.2.6 Como elemento histórico relevante, encontramos el Acueducto y la Villa romana de s'Argamasa, actualmente en muy mal estado de conservación pese a estar declarado BIC, ya que incluso está invadido por edificaciones contemporáneas.

5.3 Por lo que atañe a la red viaria, que:

5.3.1 La red principal es la que comunica a modo de triángulo los núcleos de Santa Eulària des Riu, Es Canar y Sant Carles de Peralta, cuyo origen radica en la necesidad de satisfacción de dos necesidades económicas bien diferenciadas: La comunicación del núcleo principal, Santa Eulària, con las antiguas minas de plata de s'Argentera en Sant Carles y la comunicación de dicho núcleo principal con el nuevo foco de explotación turística de Es Canar.

5.3.2 De dicha red principal surgen infinidad de caminos secundarios en todas direcciones, que comunican las diferentes propiedades de un territorio que se encuentra muy subdividido por razones de demanda de suelo para edificar, siendo uno de los viales más importantes de la red secundaria el que conecta los núcleos de Santa Eulària y Es Canar y discurre paralelo a las playas de Cala Pada, Cala Martina y Es Canar.

5.3.3 De esta carretera de Santa Eulària a Es Canar surgen los siguientes viales que acometen a la zona:

- a. Accesos a la playa de Niu Blau que finalizan en la misma pero no conectan en ningún punto con la zona de Cala Pada-s'Argamassa.
- b. Vial de acceso limitado a viviendas particulares en suelo rústico.
- c. Acceso a la playa de es Pouet y a las viviendas unifamiliares del sudeste de la zona, excesivamente estrecho, deficientemente asfaltado y sin servicios generales, que no tienen ninguna conexión con la zona de Cala Pada, inmediatamente al este, ni con la Playa de Niu Blau al oeste.
- d. El principal acceso rodado a la playa de Cala Pada, que desemboca en ella mediante un vial angosto en un maremágnum de acontecimientos completamente desordenados: locales comerciales, restaurantes, escuelas de deportes náuticos, aparcamientos, zonas de servicio, etc.
- e. El vial vertebrador del Plan Parcial de s'Argamassa, que conecta la carretera de Santa Eulària-Es Canar con la playa de s'Argamassa y se ramifica en seis viales secundarios que dan acceso a las diferentes zonas residenciales, cuyo primer tramo discurre paralelamente al vial de acceso a la playa Cala Pada, pero no se conecta con él en ningún punto.
- f. El desvío de Punta Arabí, que bordea tangencialmente la zona, conectando con la misma en tres puntos: en la zona de las viviendas unifamiliares, a la altura de los apartamentos turísticos s'Argamassa 81, y al inicio del acueducto romano y acceso principal a Cala Martina.

5.4 En lo que respecta a la estructura de la propiedad y la edificación, que:

5.4.1 El territorio ha experimentado un proceso de continua subdivisión en pequeñas parcelas impulsado por los criterios de urbanismo desarrollistas implantados desde mediados del siglo pasado.

5.4.2 La expansión de los suelos urbanos se ha efectuado a lo largo de prácticamente toda la costa y los requisitos aplicables en cuanto a la parcela mínima, usos y características de las construcciones ha permitido la proliferación de edificaciones turísticas y residenciales, reduciendo en consecuencia las manchas boscosas y las zonas de cultivo.

5.4.3 También ha proliferado enormemente la construcción de viviendas en suelo rural, gracias a los procesos de subdivisión de las fincas originales de Arabí, s'Argentera, es Canal, es Compàs, etc., hasta alcanzar los límites de parcela mínima exigible para poder construir.

6 Dicha documentación definía como criterios de partida de la ordenación que proponía, siguiendo según señalaba las indicaciones explícitas de los responsables municipales:

6.1 Minimizar el crecimiento residencial

6.2 Desarrollar como turísticas el resto de las parcelas vacantes de edificación.

6.3 Mejorar la calidad y la cantidad de la oferta turística

6.4 Promover la inversión y el empleo

6.5 Minimizar la inclusión de nuevos servicios dotacionales y equipamientos

7 Incorporando en la medida de lo posible los criterios anteriores, la propuesta que en la documentación del año 2011 se contenía, definía una ordenación cuyos aspectos básicos, según se destacaba en la memoria, eran:

7.1 La mejora de los accesos a la zona desde la carretera a Santa Eulària, actuando en el que se consideraba el punto más delicado: el nudo en el que coinciden el desvío de Punta Arabí-Cala Martina y el de s'Argamassa, anulando el de Cala Pada y conectando ambos viales en dos puntos con el fin de poder transferir flujos de uno a otro, todo ello a la vista de que el vial que actualmente da acceso a Cala Pada transcurre paralelo a una instalación hotelera de baja demanda de acceso rodado, puesto que el acceso más importante a la misma se encuentra en la carretera principal.

7.2 La conexión rodada del ámbito ordenado con la zona de Niu Blau, mejorando el vial que recorre la urbanización Punta Blanca y restaurando la conexión, actualmente interrumpida por una propiedad privada, con el vial de acceso desde la carretera de Santa Eulària-Es Canar hasta la playa de Niu Blau, reduciendo de este modo la carga de tráfico del único vial de acceso actual a la urbanización Punta Blanca

7.3 La creación de una zona lúdica y de aparcamientos junto al torrente de s'Aiguadar, ya anticipada por las NNSS vigentes, conectándola con los espacios libres privados de la zona y evitando la edificación en la parcela urbana de la esquina de modo que se pudiera conservar el pinar existente compatibilizándolo con el uso de aparcamiento.

7.4 La interconexión entre las zonas de Punta Blanca y s'Argamassa, colindantes, pero absolutamente desconectadas en la actualidad, hasta el punto de que resulta preciso salir a la carretera de Santa Eulària-Es Canar para ir de la una a la otra, por medio del extenso pinar existente, conservándolo y potenciando su uso como espacio libre público.

7.5 La reordenación del acceso peatonal y rodado a Cala Pada mediante la adecuación del vial de acceso tradicional a Cala Pada, que se conecta con el vial de s'Argamassa mediante un espacio libre público, redimensionando la llegada a la playa y reordenando los usos a fin de liberar el máximo espacio posible para conectar visualmente los pinares cercanos, las zonas rurales y la playa, proponiéndose a tal efecto:

- a. La ubicación en el pinar existente de un gran aparcamiento para toda la zona, de modo que se resuelven a la vez la conservación del pinar y los problemas actuales para aparcar cerca de la playa de Cala Pada.
- b. La reubicación de los establecimientos actualmente existentes en primera línea de playa desplazándoles más lejos de la ribera del mar a fin de despejar los terrenos afectados por la servidumbre de tránsito del DPMT y liberar la zona de playa para su uso y disfrute común.

7.6 La puesta en valor del Acueducto y de la Villa romana, que constituyen unos elementos históricos únicos en la isla de Ibiza, que se encuentran en la actualidad poco valorados y en riesgo serio de deterioro, y que pueden y deben de aportar un importante valor añadido a la zona, por lo que se propone su protección, respetando las determinaciones de la declaración de BIC y de la ficha del catálogo de patrimonio histórico del municipio.

7.7 La creación de un paseo perimetral costero a lo largo del litoral de la zona, en el que se sucede una secuencia muy agradable de playas y pinares que conforma un recorrido que se pretende potenciar, transcurriendo desde la playa de Niu Blau hasta Cala Martina y ampliando al máximo posible su anchura actual mediante:

- a. La calificación como espacio libre público de gran parte de los pinares existentes.
- b. La recalificación como espacio libre privado sin posibilidad de vallado los grandes pinares de las parcelas urbanas no edificadas, concentrando sus derechos edificatorios en la zona trasera, de modo que quede una franja no edificable de espacio libre paralela a la costa que obligue a mantener los pinos de forma compatible con el uso lúdico de los servicios turísticos complementarios.
- c. La exigencia del efectivo cumplimiento de la Ley de costas, obligando a los propietarios a retrasar los vallados de límite de propiedad como mínimo hasta el límite de la servidumbre de tránsito.

8 En la actualidad, únicamente solventado, de forma parcial y mediante la rotonda recientemente construida, el acceso principal a la zona desde la carretera de Santa Eulària a Es Canar, gran parte de los aspectos antes reseñados continúan manteniendo su plena vigencia, por lo que han sido incorporados, como al inicio se ha dicho, en la propuesta que en este Avance se define, acompañados de una serie de otros nuevos que se describirán en el apartado destinado a la descripción de las soluciones generales propuestas.

Propuesta

9 La descripción de la propuesta de ordenación que en este Avance se define, se expone a continuación siguiendo la estructura que la LUIB y resto de normativa concordante establece para los avances de planeamiento, es decir mediante la expresión de los criterios, objetivos y soluciones generales adoptados en su definición.

Criterios y objetivos

10 En lo que respecta a los criterios generales aplicados para el establecimiento de las bases de la ordenación, la Modificación incorpora como propios los definidos por el Plan Territorial Insular d' Eivissa i Formentera, PTI, que:

10.1 En lo que a la clasificación de suelo se refiere, se contienen en la Norma 28, cuya aplicación plena no podrá llevarse a cabo hasta tanto, mediante la modificación legislativa que corresponda, se incorporen a la legislación autonómica la totalidad de aspectos definitorios de la situación básica de suelo urbanizado que contempla la legislación básica estatal.

10.2 En lo que se refiere a la ordenación de los terrenos del ámbito, se establecen por la Norma 33, que determina que la misma debe de definirse:

- 10.2.1 De forma ajustada a las características físicas de los terrenos, por lo que:
 - a. Deberán preservarse de la transformación los terrenos situados en las cotas más altas de los terrenos, determinando su inedificabilidad o su calificación como espacio libre.

- b. Deberá determinarse la inedificabilidad de los terrenos con pendiente superior al 40% y posibilitar construcciones de sólo una planta de altura y adaptadas a la topografía, en los terrenos con pendientes entre el 20 y el 40%.
- c. Deberán incorporarse a la ordenación como espacio libre las masas forestales más valiosas, incorporando ordenanzas que garanticen su conservación.

10.2.2 Respetando las características de los tejidos preexistentes, por lo que:

- a. En cada manzana o zona de que se trate, se respeta la tipología básica continua o aislada con arreglo a la cual se encuentre edificada y se fijará su régimen de alturas respetando o reduciendo el mayoritariamente consolidado.
- b. El régimen de usos globales se ajustará al que caracterice actualmente cada zona y su intensidad será, como máximo, la que resulte de la ordenación preexistente.
- c. Salvo para las zonas para las que se prevea su remodelación global, las condiciones morfológicas y estéticas de la edificación se definirán siguiendo criterios de respeto y consolidación de las actuales.
- d. El diseño viario respetará la morfología, concepción general y características de los trazados preexistentes, dando continuidad a los mismos incluso en lo que a sus secciones se refiere.

11 La Modificación asimismo incorpora los criterios y objetivos generales que el municipio ha empleado y pretende seguir empleando en la ordenación de sus zonas turísticas, es decir:

11.1 La consideración del uso residencial turístico, en las modalidades de uso de alojamiento turístico y de uso de segunda residencia, como el uso propio de la zona.

11.2 La implementación en la totalidad del ámbito del término municipal de una red de recorridos peatonales costeros que faculden el acceso a pie y en las condiciones de seguridad suficientes a la mayor parte del litoral del municipio, con exclusión de aquellos tramos en los que tal seguridad exija intervenciones que transformen en exceso sus características naturales.

11.3 La implementación, asimismo, de una red lo más extensa posible de recorridos ciclo turísticos que faculden el acceso a la totalidad del playas del municipio desde los ejes viarios básicos dotados de carril bici.

11.4 La previsión, bien de forma anexa a viario bien de forma independiente de éste, de una adecuada dotación de aparcamiento en los núcleos, que ayude a solventar los problemas de congestión viaria que resultan de la proliferación de vehículos producida por los cambios en las tradicionales modalidades turísticas que priman las opciones individuales frente a las colectivas.

11.5 La potenciación de la oferta de turismo cultural apoyada en la valorización y puesta en relieve del patrimonio cultural material e inmaterial de la isla.

11.6 La potenciación de la implantación de una oferta de alojamiento turístico de mayor calidad que la actual, que incremente la calidad media de la oferta de cada zona turística y de valor añadido al conjunto de la oferta de alojamiento turístico del municipio.

12 Por último, la Modificación asimismo incorpora, con las modificaciones derivadas de su necesaria actualización, los siguientes objetivos definidos en la documentación a que se refieren los apartados 5, 6 y 7 de esta Memoria:

12.1 La mejora de los accesos a la zona desde la carretera a Santa Eulària, con anulación del correspondiente a la playa de Cala Pada y la interconexión entre los dos viales actuales a fin de poder transferir flujos de uno a otro.

12.2 La conexión rodada del ámbito ordenado con la zona de Niu Blau, con creación de una zona lúdica y de aparcamientos junto al torrente de s'Aiguadar.

12.3 La interconexión entre las zonas de Punta Blanca y s'Argamassa, por medio del extenso pinar existente, conservándolo y potenciando su uso como espacio libre público.

12.4 La reordenación del acceso peatonal y rodado a la playa de Cala Pada reordenando los usos de modo que se libere el máximo espacio posible para conectar visualmente los pinares cercanos, las zonas rurales y la playa.

12.5 La puesta en valor de los vestigios arqueológicos existentes en la zona.

12.6 La creación del paseo perimetral costero a lo largo del litoral de la zona, transcurriendo desde la playa de Niu Blau hasta Cala Martina.

Soluciones generales adoptadas

13 En aplicación de los criterios y objetivos expuestos, la Modificación propone:

13.1 La incorporación funcional a la zona, mediante su asignación a las clases de suelo urbano o urbanizable, o mediante su definición como sistemas generales en suelo rústico, de la totalidad de terrenos perteneciente a la franja litoral comprendida entre el torrente de s'Aiguadar y la playa de Cala Martina, reconociendo a cada pieza de terrenos la función que, en la actualidad y con independencia de su caracterización por el planeamiento, efectivamente desempeñan en el sistema urbano del núcleo.

13.2 La definición del uso residencial turístico, caracterizado por constituir un uso temporal de segunda residencia o vacacional destinado fundamentalmente a albergar población no permanente y con unas necesidades dotacionales distintas de las que resultan propias de los núcleos de residencia permanente, como el uso propio de la zona en las modalidades de uso de alojamiento turístico y uso de segunda residencia, asignando la totalidad de terrenos del núcleo a las calificaciones T, correspondiente al uso de alojamiento turístico, y RT, residencial turístico, que se distinguirá en fases siguientes según corresponda a usos de vivienda unifamiliar RTU o a usos de vivienda plurifamiliar RTP.

13.3 Siguiendo el procedimiento ya empleado en el caso de la ordenación del núcleo de Cala Llenya, la asignación general de edificabilidades a las distintas calificaciones definidas mediante la aplicación, a los ámbitos iniciales coincidentes con las distintas titularidades, del índice resultante de los techos edificadas preexistentes, de la que resultan unas magnitudes que, en su caso y posteriormente, pueden ser objeto de incremento en función de las cesiones y actuaciones fijadas como obligatorias para cada uno de los ámbitos de gestión definidos.

13.4 Facultar, mediante la incorporación al ámbito de las piezas de terrenos necesarias para ello y la previsión de los ámbitos de gestión adecuados, que para la totalidad de las piezas de terrenos que conforman el sistema urbano del núcleo resultará posible la concreción de los aprovechamientos objetivos fijados para cada una de ellas de forma global y homogénea y en función de la situación básica de suelo de la que parten.

13.5 La apertura del frente marítimo correspondiente a la playa de Cala Pada mediante el traslado de la totalidad de instalaciones actualmente existentes al nuevo emplazamiento previsto en posición central del tramo litoral correspondiente a dicha playa, al sur de los terrenos del Club Cala Pada, y que se complementa con la previsión entre ambas zonas de una importante dotación intermedia de aparcamiento público en situación externa al viario.

13.6 La creación de un amplio pulmón verde constituido por terrenos asignados a la calificación de espacios libres públicos y privados, en posición central del núcleo y a ambos lados de la playa de Cala Pada, que conecta al este y oeste con el paseo peatonal costero y al que se accederá, además de a través de la Avenida de s'Argamassa, mediante el nuevo acceso previsto mediante la mejora del actual camino de acceso a la zona de Punta Blanca.

13.7 La previsión del paseo peatonal costero basado en la traza de la zona de servidumbre de tránsito del DPMT definida en la zona, que se va complementando mediante la adición de una

serie de piezas terrenos calificados como espacios libres públicos y privados, de magnitud y amplitud variables, ubicados, en el primer supuesto, en aquellos emplazamientos en los que la gestión de una determinación de tal tipo resulta factible y, en el segundo, en los casos en que su incorporación no afecta a la especialización funcional de las edificaciones existentes en las parcelas a las que pertenecen o con las que colindan.

13.8 La potenciación, como elemento estructurante de la ordenación, del conjunto del yacimiento arqueológico del acueducto de s'Argamassa, conformado por esta conducción de agua y los restos de las estructuras arquitectónicas correspondientes a una instalación industrial y a un asentamiento marítimo-rural adjunto a ella, mediante su inclusión en una trama lineal de espacios libres públicos a la trasera del Hotel Meliá ME, conectada con la red litoral de espacios libres y de traza perpendicular a ella, que se complementa con una amplia dotación de aparcamientos públicos.

13.9 La reforma integral de las características de la Avenida de s'Argamassa a fin de constituirla en un potente elemento viario vertebrador del conjunto urbano de forma que, manteniendo la continuidad de la calzada para tráfico rodado y de unas amplias aceras peatonales anexas, a partir de ellas se dispongan, de forma variable en función de las posibilidades de llevar a cabo una gestión urbanística adecuada de tales determinaciones, una serie de sucesivas playas de aparcamiento que posibiliten un importante incremento de la capacidad de aparcamiento anexo al viario de la zona.

13.10 La transformación del actual acceso a la playa de Cala Pada en un vial de tráfico restringido y uso ciclista predominante, que conecta directamente el carril bici de la carretera a Es Canar con la playa, y faculta el tráfico rodado de servicio descargando de tráfico la Avenida de s'Argamassa mediante las dos nuevas interconexiones entre dicho acceso y aquella.

13.11 La previsión de un nuevo carril bici a Cala Martina y Punta Arabí adjunto al camino que transcurre desde la nueva rotonda de acceso al núcleo hasta la zona de Punta Arabí, con previsión de mejora del trazado actual de dicho camino mediante la rectificación de la curva ubicada en el extremo nordeste del ámbito.

13.12 La previsión de mejora de las condiciones viarias del camino de acceso a la zona de Punta Blanca desde la carretera Santa Eulària-Es Canar, facultando la conexión con dicho eje viario del camino a que se refiere el punto anterior y creando una nueva posibilidad de acceso a la zona dotacional a que se refieren los puntos 12.5 y 12.6

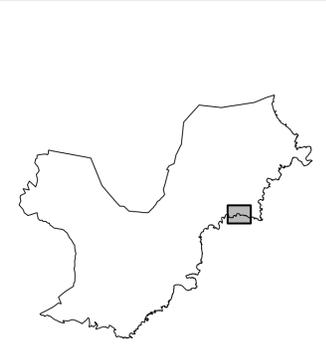
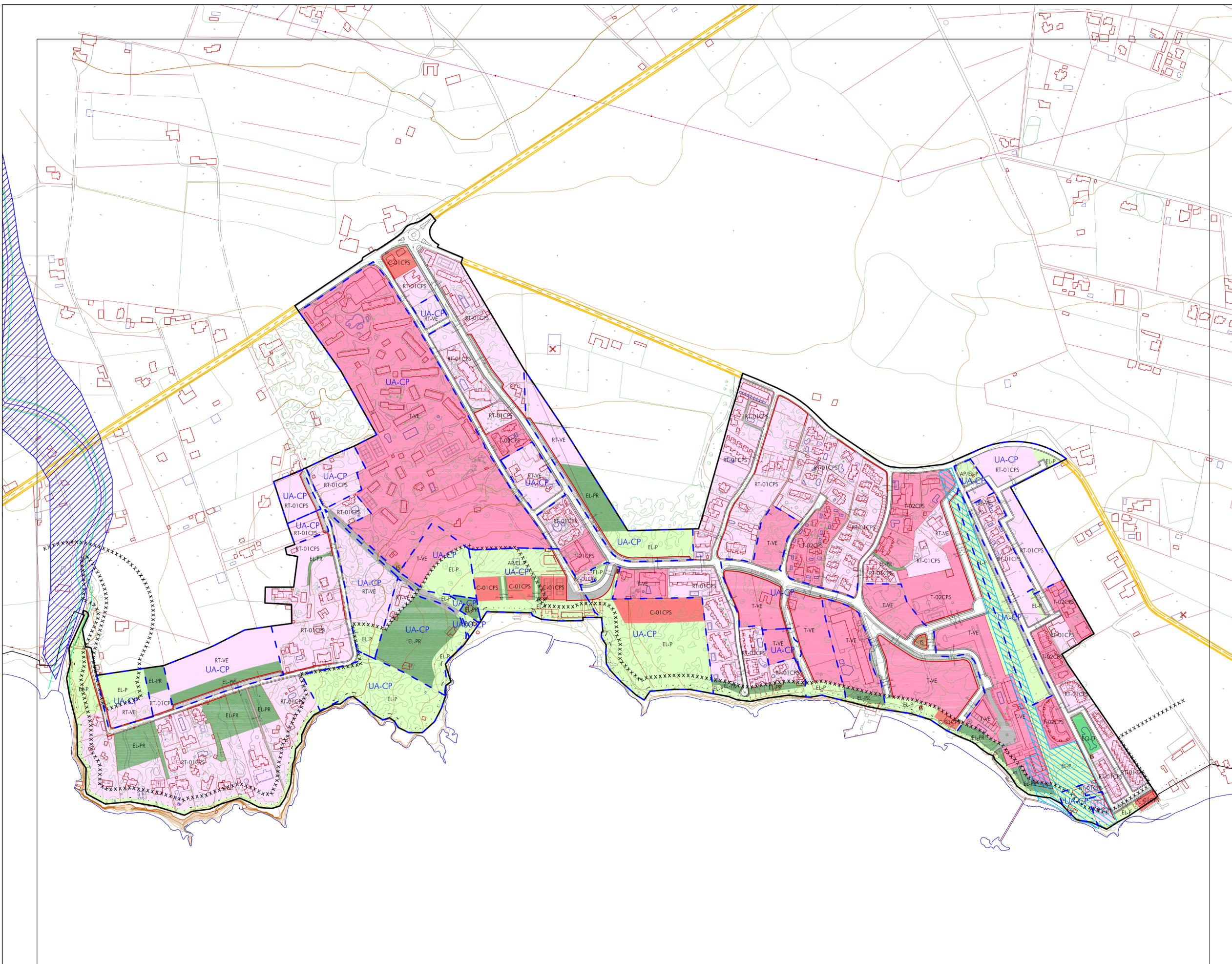
Documentación gráfica

14 Los aspectos básicos de las soluciones generales adoptadas se plasman en las determinaciones relativas a la clasificación y calificación de los terrenos y a las determinaciones sobre sistemas que se definen en la documentación gráfica de este Avance, constituida por los siguientes planos:

14.1 Plano CPS-P/CT Clasificación y calificación del suelo.

14.2 Plano CPS-P/CT Sistema de espacios libres

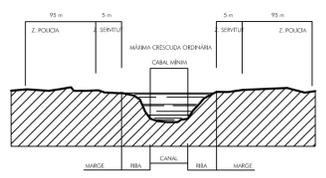
14.3 Plano CPS-P/CT Tránsito peatonal y ruta ciclo turística.



- ALLOTJAMENT TURÍSTIC T
- RESIDENCIAL TURÍSTIC RT
- INSTAL·LACIONS I SERVEIS IS
- COMERCIAL C
- EQUIPAMENT ESPORTIU EQ-E
- ESPAI LLIBRE PRIVAT EL-PR
- ESPAI LLIBRE PÚBLIC EL-P
- PEATONAL / TRÀFIC RODAT RESTRICTIAT
- APARCAMENT AP
- VIARI

- ALINEACIÓ
- LÍMIT UNITAT D'ACTUACIÓ
- RESERVA VIÀRIA

CALIFICACIONS I LÍMITS



- ZONA SERVIDUT TORRENT 5m.
- TORRENT

HIDROLOGIA

- LÍMIT ZONA DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE
- LÍMIT ZONA SERVIDUT DE TRÀNSIT
- LÍMIT ZONA SERVIDUT DE PROTECCIÓ

LEGISLACIÓ DE COSTES

- ZIP ZONA INUNDACIÓ POTENCIAL
- APR INUNDACIONS

RISCS

- BÉ D'INTERÈS CULTURAL

PATRIMONI

- LÍMIT SÒL URBÀ
- ÀREES DE DESENVOLUPAMENT URBÀ

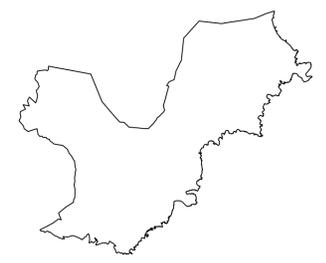
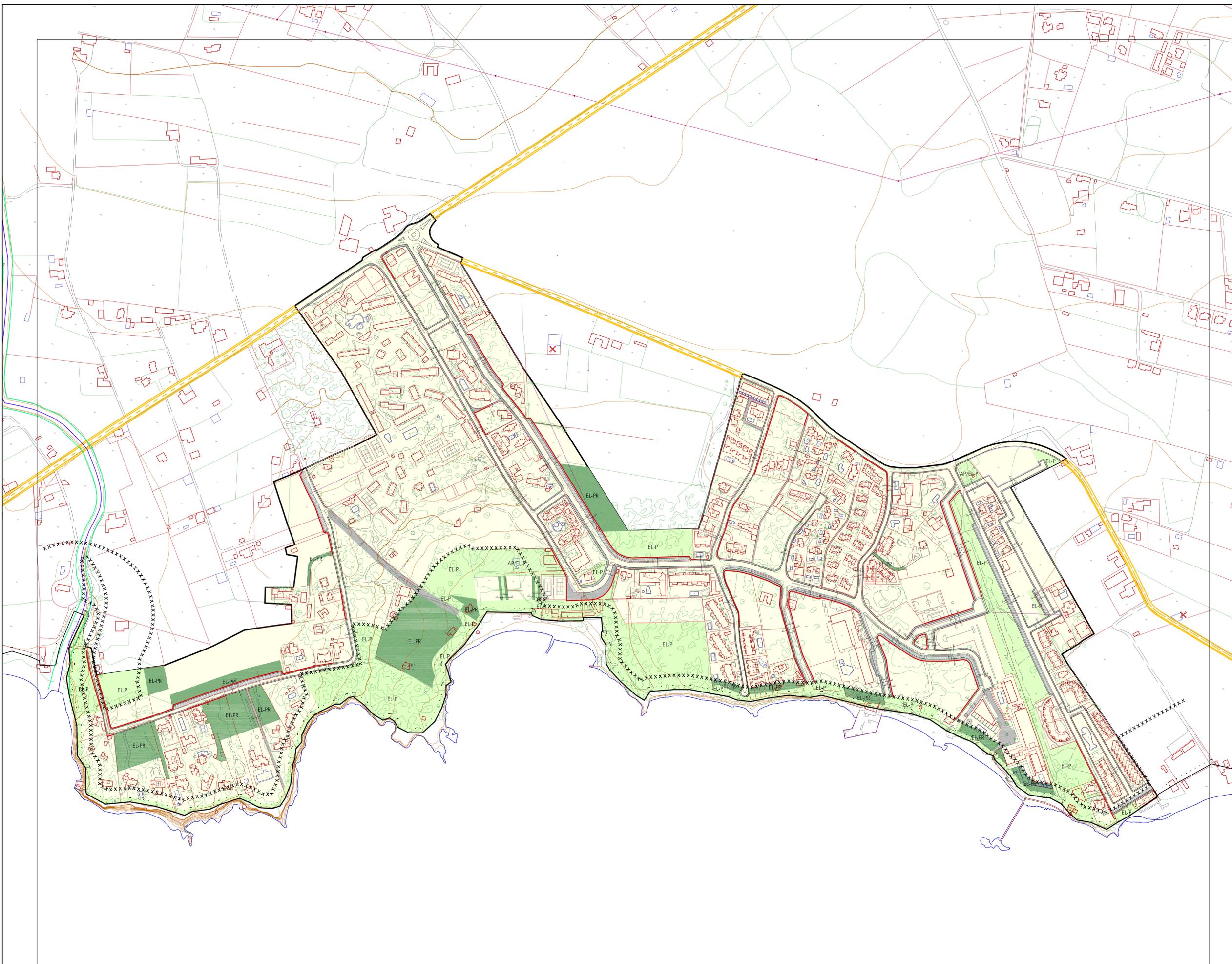


ESCALA: A1: 1/3.000 A3: 1/6.000
 PLÀNOL CPS-P/CT CLASSIFICACIÓ I QUALIFICACIÓ DEL SÒL

FEBRER 2019 SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS

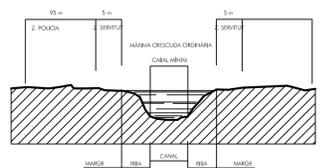
AVANÇ DEL PLA ESPECIAL DE CALA PADA - S'ARGAMASSA
 AJUNTAMENT DE SANTA EULÀRIA DES RIU





- ESPAI LLIBRE PRIVAT EL-PR
- ESPAI LLIBRE PÚBLIC EL-P
- RESERVA VÀRIA

ESPAIS LLIURES



- ZONA SERVIDUT TORRENT 5m.
- TORRENT

HIDROLOGIA

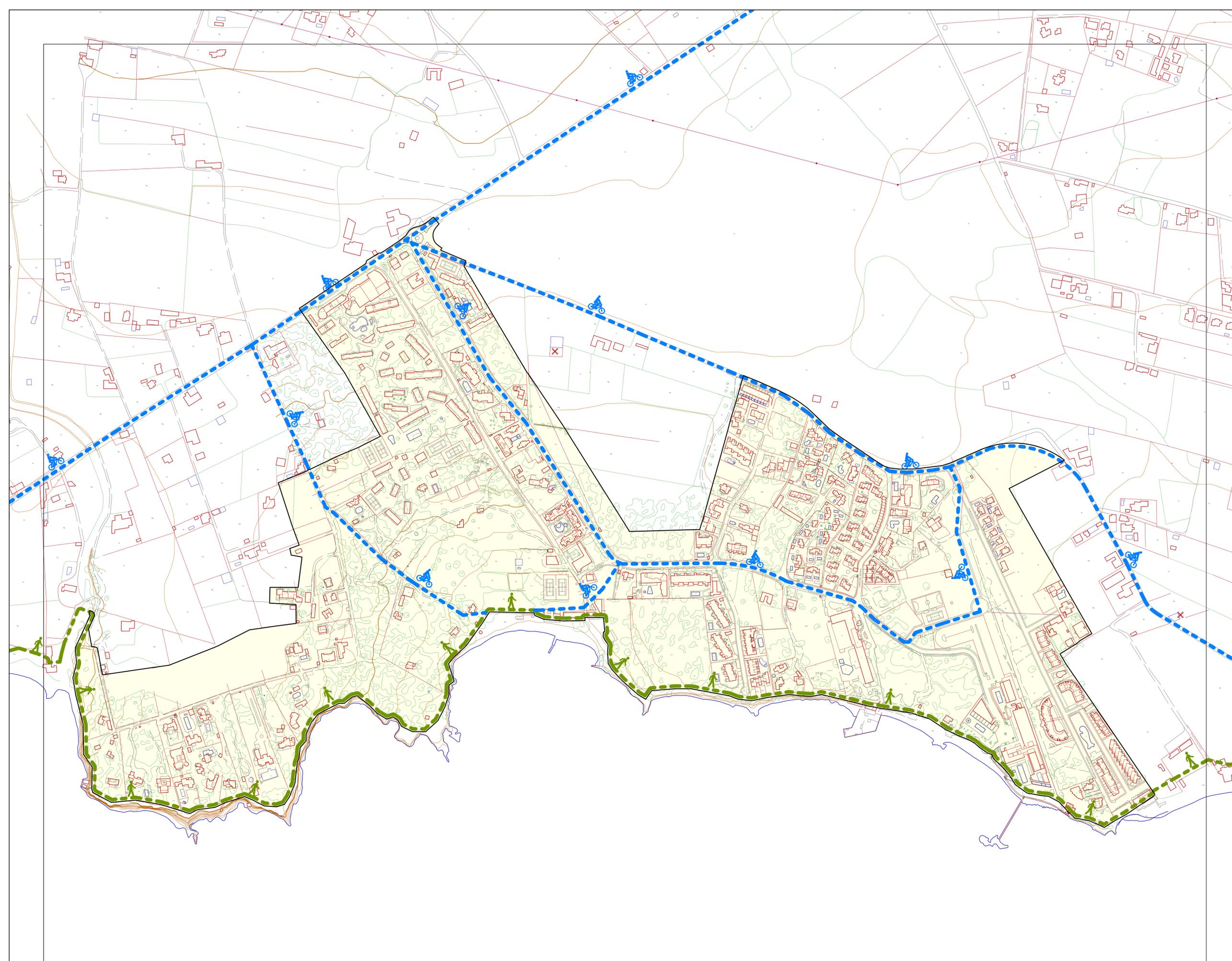
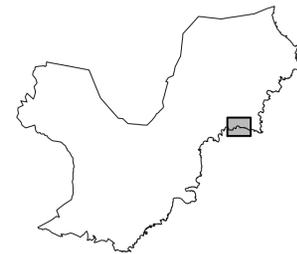
- LÍMIT ZONA DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE
- LÍMIT ZONA SERVIDUT DE TRÀNSIT
- LÍMIT ZONA SERVIDUT DE PROTECCIÓ

- SÒL URBÀ
- LÍMIT SÒL URBÀ

ÀREES DE DESENVOLUPAMENT URBÀ



ESCALA: A1: 1/1.500 A3: 1/3.000
 PLÀNOL CPS-P/CT SISTEMA D'ESPAIS LLIURES



RUTA CICLOTURISTA

ITINERARI PEATONAL

XARXA PEATONAL I CICLOTURISTA

SÒL URBÀ

LÍMIT SÒL URBÀ

ÀREES DE DESENVOLUPAMENT URBÀ



ESCALA A1: 1/3.000 A3: 1/6.000
PLÀNOL CPS-P/CT TRÀNSIT PEATONAL I RUTA CICLOTURISTA

FEBRER 2019 SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS

AVANÇ DEL PLA ESPECIAL DE CALA PADA - SARGAMASSA
AJUNTAMENT DE SANTA EULÀRIA DES RIU