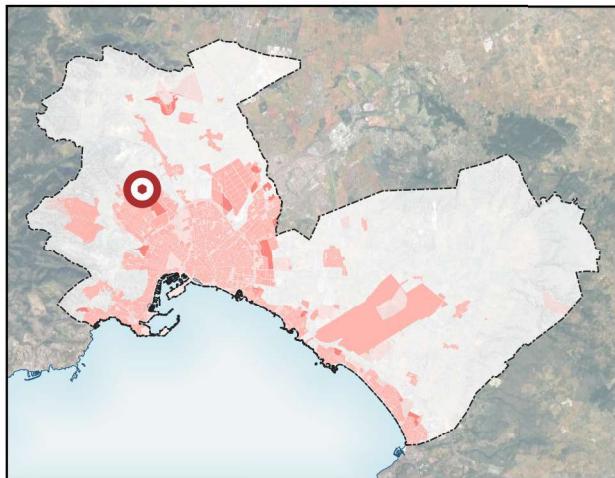


SUB 32-03 SON XIMELIS

1. IDENTIFICACIÓN

Denominación	Son Ximelis
Calle	Camí dels Reis
Zona Estadística	32 Son Anglada
Código	SUB/32-03
Planos	F13 02
Full 1000	
Full 5000	

Localización



Delimitación gráfica



El SUP 32-03 Son Ximelis es un sector del PGOU 1998 que cuenta con Plan Parcial aprobado desde el 25-02-2008 pero su actividad urbanizadora no se ha iniciado. Los terrenos, al no estar urbanizados, tienen la consideración de suelo en situación básica de suelo rural (TRLSRU 2015).

El alto índice de edificabilidad ($0,80 \text{ m}^2/\text{m}^2$) con destino mayoritario a servicios terciarios provoca que las condiciones naturales del sector (la existencia de una vaguada y generación de escorrentías) no se hayan tenido presente en el establecimiento de la ordenación detallada por el Plan Parcial aprobado ni, tampoco, la correcta integración de la posesión rural existente. Además, el sector acusa una elevada monofuncional, lo cual resulta contrario a los nuevos criterios de proximidad funcional y movilidad sostenible.

Por ello, en el nuevo Plan General el sector pasa a formar parte, junto con el SUB 32-01 Can Fontet y el SUB 32-02 Cas Pastor, del Ensanche de Poniente, una de las propuestas estratégicas del Plan General en materia de crecimiento urbano. Se pretende promover el desarrollo de tejidos urbanos mixtos en los que la presencia de usos terciario-productivos asuma una proporcionalidad relevante (30% de la edificabilidad total asignada). El objetivo de ordenación perseguido es alentar la implantación de un área de centralidad adyacente al Polígono Industrial de Can Valero, ubicada en los márgenes de dos arterias viales de importante jerarquía: la carretera de Puigpunyent y el Camí dels Reis.

El nuevo Plan General trata de invertir la ordenación que propuso el PGOU 1998 -acumulación espacial de sectores monofuncionales (residenciales e industriales)- proponiendo la "hibridación urbanística" para conformar barrios sostenibles y la búsqueda de una "ciudad de distancias cortas". Con ello se consigue, además, aproximar residencia y empleo, cuya separación territorial en sectores zonificados ha sido la causa de grandes disfunciones en la ciudad heredada al generar un crecimiento exponencial del transporte motorizado privado. El nivel de autocontención en materia de desplazamientos obligatorios promovido por esta mezcla de usos ha sido certificado en el Estudio de Movilidad Generada incorporado en el Anexo de Movilidad del Plan General.

Se vincula al desarrollo de los sectores Ensanche de Poniente la obligación de obtener el suelo y ejecutar la urbanización de la ampliación de la carretera de Puigpunyent para su transformación en una "vía parque" llamada a convertirse en un espacio urbano de referencia en este sector de la ciudad. Esta solución atiende, por un lado, a la necesidad de su ampliación – contemplada en el PDS de Carreteras y ratificada en el Estudio de Movilidad del Plan- ante el incremento estimado de desplazamientos motorizados. La propuesta realizada con carácter orientativo tiene como única finalidad visualizar un objetivo de ordenación urbanística clave: garantizar una correcta integración urbana de este viario supramunicipal evitando, con ello, que se adopten otro tipo de soluciones desconectadas del nuevo contexto urbano vinculado al Ensanche de Poniente. Además, es recomendable que el Ayuntamiento solicite que el tramo de la carretera insular en el ámbito del Ensanche de Poniente pase a tener la consideración de viario urbano.

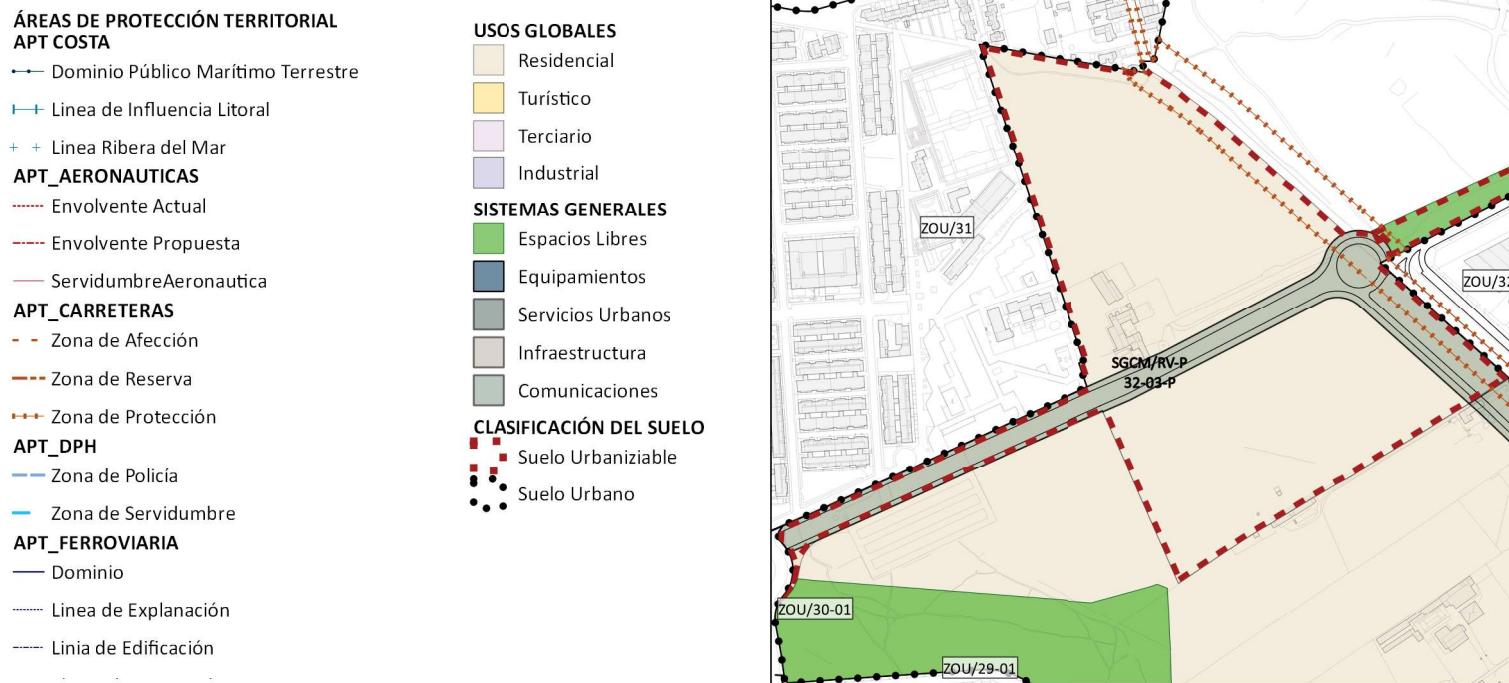
El Ensanche de Poniente permite conformar el corredor ecológico vinculado a la red de escorrentías existente, perteneciente a la Infraestructura Verde, que se prolonga a levante mediante la renaturalización del área de aparcamiento del Estadio de Son Moix.

SUB 32-03 SON XIMELIS

2. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

Superficie (m²)	119.858	Edificabilidad máxima bruta (m²t/m²s)	0,7014
Clasificación del Suelo	Suelo Urbanizable	Capacidad máxima de población (habitantes)	1.692
Uso Global	Residencial	Densidad máxima de población (habitantes/ha)	141
Sistemas Generales Incluidos (m²) total		Sistemas Generales Adscritos (m²) total	
Espacios Libres incluidos (m ²)	0	Espacios Libres Adscrito (m ²)	SGEL/PJ-P 32-06-P 23.791
Equipamientos incluidos (m ²)	0	Equipamientos Adscritos (m ²)	- 0
Servicios Urbanos incluidos (m ²)	0	Servicios Urbanos Adscritos (m ²)	- 0
Comunicaciones incluidos (m ²)	SGCM/RV-P 32-03-P, 22.422		

Imagen extraída del Plan de Ordenación O.04



3. EDIFICABILIDADES Y DENSIDADES

Edif. Total máxima (m²)	84.057	Densidad (viv/ha)	56
Edif. Residencial total (m ²)	58.840	Densidad neta; sin SS.GG. Interiores (viv/ha)	69
Edif. Residencial libre máxima (m ²)	29.484	Numero de viviendas total	677
Edif. Residencial VP mínima (m ²)	29.356	Numero de viviendas libres máximo	310
Edif.Terciaria mínima (m ²)	25.217	Viviendas Protegidas mínimas	367
Edif.Industrial máxima (m ²)	0	Número de plazas turísticas	0
Edif. Turística máxima (m ²)	0		
Edif. Equipamiento privado máxima (m ²)	0		

4. RESERVAS MÍNIMAS DOTACIONALES

Espacios Libres (m ²)	17.114	Reserva Plazas Aparcamiento público (plazas)	225
Equipamientos (m ²)	16.009	Reserva Plazas Aparcamiento público (m2)	3.938

5. CONDICIONES DE APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICO

Área de reparto: AR-SUB-05	Superficie AR (m ²): 143.574	Uso característico: RES			
APROVECHAMIENTO OBJETIVO DEL SECTOR (UA)					
COEF UC COEF RP COEF VP COEF TE COEF IN COEF TU COEF EQ Pr	1 1 0.37 0.55 0 0 0	APROVECHAMIENTO MEDIO ÁREA REPARTO (UA/m ²)	0,3776	CESIÓN (UA)	8.132,2605
	54.215,0700				

6. GESTIÓN, PROGRAMACIÓN Y PLANEAMIENTO

Programación/Prioridad de actuación	Alta (Según Norma 3.3.1 del PGE)
Desarrollo y ejecución	Plan Parcial
Condicionantes para el desarrollo	Según norma 2.1.13, 2.1.14, 2.1.15 y 3.3.4 del Plan General
Régimen transitorio	Hasta la aprobación definitiva del Plan Parcial se aplicará el régimen establecido en el apartado 2 de la Disposición Transitoria Primera NNUU Plan General

Sistema	Reparcelación
Modalidad:	Compensación

SUB 32-03 SON XIMELIS

7. OBJETIVOS Y DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA



SISTEMAS GENERALES

Comunicaciones

SISTEMAS LOCALES

- Vario local de conexión rodada
- ◆◆◆ Calle peatonal y/o de uso compartido
- Espacios Libres
- Localización vinculante de Equipamientos

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- Suelo Urbanizable
- Suelo Urbano

CATÁLOGO

- Edificios catalogados

OTRAS DETERMINACIONES GRÁFICAS

OBJETIVOS

- ① Vario local de conexión rodada entre la carretera de Puigpunyent (Camí de Jesús) y la trama del SUB 32-01 Can Fontet. Su sección mínima será de 20 metros y deberá diseñarse como un eje cívico referencial fachadizado por arquitecturas de usos mixtos (residenciales y comerciales). Este vario será vinculante en lo que respecta a su función, conectividad, origen y destino, pudiendo el Plan Parcial alterar puntualmente el trazado propuesto en el esquema gráfico adjunto.
- ② Vario local de conexión rodada entre la ampliación de la carretera de Puigpunyent y el vario local previsto en el SUB 32-01 Can Fontet que enlaza con la rotonda donde confluyen el Carrer de Son Puig, el Carrer de María Antonia Salva y el SGCM/RV-P 32-03-P.
- ③ Trazado orientativo de calles peatonales y/o de uso compartido que serán vinculantes en lo que respecta a su función y conectividad.
- ④ Localización vinculante de suelo con destino a sistema local de espacios libres. El objetivo de su posición es dar continuidad al sistema local de espacios libres previsto en el SUB 32-01 Can Fontet contribuyendo, con ello, a la creación de un corredor ecológico integrante de la Infraestructura Verde. Conforme a lo regulado en el apartado 7 de la Norma 2.1.13 del Plan General, el Plan Parcial podrá realizar ajustes en la forma de estos suelos siempre que ello comporte una mejora en la ordenación detallada.
- ⑤ Localización vinculante de suelo destinado al sistema local de equipamientos.

DIRECTRICES

- d1. La ordenación detallada del Plan Parcial desarrollará los criterios generales establecidos en el apartado 5.3.2 de la Memoria Justificativa del Plan General.
- d2. Se promoverá la implantación de supermanzanas con el objetivo de liberar del tráfico motorizado de paso el máximo porcentaje posible de la red viaria, en desarrollo del apartado 5 de la Norma 2.1.14 del Plan General.
- d3. En el suelo neto residencial que resulte de la ordenación detallada se admitirán exclusivamente calificaciones de plurifamiliar o colectiva. Se recomienda que, salvo que quede correctamente justificado en el estudio de paisaje y siempre que sea admitido por la Comisión de Calidad Urbana en el informe vinculante a formular en cumplimiento del apartado 4 de la Norma 5.3.2 del Plan General, las alturas máximas de las viviendas plurifamiliares no superen las 5 plantas.
- d4. Minimizar la localización de la reserva de aparcamiento público en posición anexa a la red viaria con la finalidad de evitar al máximo la presencia del coche estacionado en el espacio público de la calle.
- d5. La superficie estimada para el conjunto del vario local (rodado, peatonal y de uso compartido) es de 16.000 m².

SUB 32-03 SON XIMELIS

8. OTRAS DETERMINACIONES

1. El contenido del Plan Parcial deberá dar cumplimiento a lo regulado en la subsección 2^a de la Sección 4^a "Los planes parciales" del Capítulo I, Título II del Reglamento General de la LOUS o disposición normativa que lo sustituya.
2. El Plan Parcial detallará el diseño de las ampliaciones propuestas en la carretera de Puigpunyent (SGCM/RV-P 32-01) y en el Carrer del Cap del Pinar (SGCM/RV-P 32-03), siguiendo las directrices establecidas en el capítulo 3 de la Memoria Justificativa del Plan General. La ejecución de la urbanización de ambas ampliaciones forma parte de las obligaciones del SUB 32-03.
3. El Plan Parcial integrará en su documentación un estudio de paisaje que justificará la solución adoptada contemplando, al menos, los siguientes aspectos:
 - a. Creación de una estructura espacial comprensiva del sistema de espacios públicos propuesto: parques, plazas, calles e itinerarios peatonales.
 - b. Establecimiento de criterios para la disposición y orientación de los edificios en lo que respecta a su percepción visual desde los principales puntos de contemplación, prestando especial atención a la imagen urbana hacia (a) la carretera de Puigpunyent, (b) el eje cívico (ver apartado 1 de los objetivos para la ordenación detallada) y (c) el sistema local de espacios libres.
 - c. Establecimiento de criterios selectivos para el empleo armónico de los materiales de urbanización, de edificación y de ajardinamiento.
 - d. Condiciones de borde con el suelo urbano asegurando su integración paisajística y la continuidad de itinerarios.
4. Ejecución previa o simultánea de las conexiones o ampliaciones necesarias de las redes de infraestructuras generales de abastecimiento, saneamiento y energía eléctrica para su correcta funcionalidad e integración en la malla urbana.
5. Se deberá prever la reserva de equipamiento educativo, que se estima en un mínimo de 4.050 m². No obstante, la reserva educativa será definida por el Plan Parcial de conformidad con las indicaciones de las administraciones competentes en esta materia teniendo presente el conjunto de los sectores del Ensanche de Poniente (SUB 32-01; SUB 32-02 y SUB 32-03).
6. Se estará a lo dispuesto en la Norma 2.1.16 del Plan General en relación a la incorporación de la perspectiva de género al planeamiento.
7. En la ficha se indica la reserva mínima de aparcamientos públicos que exige la LUIB (artículo 43.4.c); no obstante, el plan parcial deberá cumplimentar también el mínimo que exija el desarrollo reglamentario vigente al momento de aprobación del Plan Parcial tanto de aparcamientos de dominio público como privado.

9. AFECIONES TERRITORIALES Y SECTORIALES

1. Conforme a la Norma 4.2.6 apartado 4, la edificabilidad mínima comercial será el 6% del total; y conforme al artículo 30 del PECMa, el plan parcial no podrá establecer una edificabilidad comercial superior al 30% de la edificabilidad total. Se garantizará que, al menos, el 50% de la edificabilidad comercial se localice en las plantas bajas de edificios residenciales.
2. A efectos del cumplimiento de la superficie máxima de crecimiento no vinculado de la Norma 6 del PTIM se dispone como superficie de cómputo el 100% de la superficie del sector.
3. La ordenación detallada promoverá la integración y puesta en valor del elemento catalogado B 32-02 Son Ximelis.
4. Atendiendo a la proporción admisible para usos terciario-comerciales, se ha considerado una superficie del 80% del sector como suelo de Crecimiento No Vinculado al objeto de justificar el cumplimiento de la Norma 6 del PTIM.
5. Este ámbito se encuentra afectado por Servidumbres Aeronáuticas. Por tanto:
 - a. Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Palma de Mallorca y de Son Bonet, que vienen representadas en los planos de servidumbres aeronáuticas del "Plan General de Palma", salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción.
 - b. El planeamiento de desarrollo deberá remitirse a la Dirección General de Aviación Civil, antes de su Aprobación Inicial, para ser informado según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 en su actual redacción. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el planeamiento en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.
 - c. La ejecución en este ámbito de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores- incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción
 - d. El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que establezca el informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, en su caso, el Estudio Aeronáutico, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del citado Ministerio, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

10. MEDIDAS AMBIENTALES

1. El Plan Parcial deberá disponer de un estudio acústico específico para el sector con el objeto de diagnosticar con detalle, la afección de los efectos provocados por el viario Ma-1014 sobre la ordenación definitiva propuesta, que debe ser compatible con los índices de calidad acústica en cada zona. Para asegurar la prevención contra el ruido, la ordenación detallada del Plan Parcial y el proyecto de urbanización:
 - a. Incluirá medidas para no superar los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del anexo II del R.D. 1367/2007, modificada por el R.D. 1038/2012, y disminuidos en 5 decibelios o normativa que lo sustituya, de acuerdo con la zonificación acústica que se incorpora en el Estudio Ambiental Estratégico de este Plan.
 - b. En caso de superarse los objetivos de calidad acústica, el proyecto de edificación garantizará el cumplimiento en el espacio interior.
 - c. La disposición de efectivos que minimicen el ruido a modo de pantalla, serán preferentemente naturales o artificiales revegetados. En cualquier caso, las medidas que se tomen en este sentido, complementarán a las actuales hileras de pinos que se dispone entre el sector y la autovía.
2. Elaboración de Plan de Gestión energética., con la estructura y contenidos del artículo 34.2 y 34.3 de la Ley de Cambio climático y transición energética; igualmente se dará cumplimiento a la Norma 6.1.12 del Plan General.
3. Las nuevas edificaciones y reformas integrales de las existentes destinadas a equipamientos e infraestructuras garantizarán la calificación energética más sostenible, preferentemente del tipo A.
4. Uso de materiales sostenibles: se aplicará la Norma 6.1.10 del Plan General.
5. Se incluirá en el proyecto de urbanización un Estudio para la sostenibilidad hídrica: se justificará el cumplimiento de la Norma 6.1.5 del Plan General sobre implantación de sistemas urbanos de drenaje sostenible en la urbanización. Igualmente, en los proyectos de edificación se justificará el cumplimiento de las disposiciones sobre drenaje sostenible a aplicables a la edificación en la Norma 6.1.5
6. Estudio de Residuos de Construcción y Demolición (RCD); tanto en el proyecto de urbanización como en los de edificación, el productor habrá de redactar el citado estudio de acuerdo con la estructura y contenidos del artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero.
7. Las medidas deben estar orientadas a minimizar la afección al paisaje, los riesgos y principalmente la huella acústica.
8. El vial de primer orden de unión de la Ma-1014 con la vía Cap del Pinar que transcurre a través del sector deberá permitir la permeabilidad de viandantes entre las zonas verdes a ambos lados del eje viario.
9. El suelo natural de calidad, se retirará en sus primeros tramos, para utilizarlo en las zonas verdes.
10. Las zonas verdes se dispondrán, salvo mejor criterio técnico, en el eje central de la pieza, intentando seguir en su tramo final, las zonas más deprimidas del sector. Se evitarán especies ornamentales y aquellas no adaptadas al estrés hídrico en suelo.