



**REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
MUNICIPAL
DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL
FEBRERO 2018**

MEMORIA DE ORDENACIÓN

TABLA DE CONTENIDO

0.	CONCEPTO Y CONTENIDO DE ESTE DOCUMENTO	4
0.1	Introducción.....	4
0.2	El Plan como instrumento de ordenación urbanística	7
0.3	Breve reseña sobre la evolución urbana y territorial de Eivissa.....	9
0.4	Facultades del Plan General	10
0.5	Contenido temático de la Revisión del PGOU	11
0.6	Contenido documental de la Revisión del PGOU	12
0.7	Precisión y alcance de las determinaciones gráficas.....	12
0.8	Autoría técnica	13
1.	ANTECEDENTES	14
1.1	La sentencia anulatoria de la Revisión del Plan General de 2009.....	14
1.2	Una revisión necesaria, conveniente y oportuna	14
1.3	La revisión según las previsiones del propio PGOU 87 y el art. 156 RP	15
1.4	La incidencia de la normativa supramunicipal posterior a la entrada en vigor del Plan General de 1987	16
1.5	Adaptación del Plan General a las DOT (2005).....	19
1.6	Diagnostico sintético sobre los grandes asuntos urbanísticos del municipio. 19	
2.	OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES, Y LINEAS MAESTRAS DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL	26
2.1	La referencia a los objetivos y criterios de otros instrumentos.....	26

2.2	Objetivos y criterios generales de la Revisión.....	28
2.3	Líneas maestras de la Revisión	29
2.4	Síntesis de los objetivos generales, sectoriales y territoriales	32
3.	ESTRUCTURA GENERAL MUNICIPAL	39
3.1	Estrategias alternativas de planeamiento estudiadas	39
3.2	Los usos principales.....	44
3.3	Clasificación del suelo.....	45
3.4	Justificación de los cambios de clasificación directamente a suelo urbano...	46
3.5	La calificación del suelo rústico.....	47
3.6	Centralidades, polos y ejes de crecimiento.....	48
3.7	Eivissa, ciudad portuaria	50
4.	ORDENACIÓN URBANA	55
4.1	La calificación del suelo urbano	55
4.2	La ordenación del suelo urbanizable.....	57
4.3	La protección del patrimonio histórico municipal.....	58
4.4	El paisaje y la escena urbana	60
4.5	Las actuaciones singulares	62
5.	LA ESTRUCTURA VIARIA Y LA MOVILIDAD	65
5.1	Accesibilidad y movilidad del municipio de Eivissa	65
5.2	La jerarquización del sistema viario	71
5.3	El sistema de aparcamientos	78
5.4	Los "Grandes Centros Generadores de movilidad"	81
6.	LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y LOS SERVICIOS URBANOS	82
6.1	Justificación de la capacidad de abastecimiento de agua	82
6.2	La red de abastecimiento	85
6.3	Ampliación y mejora de las EDAR	86
6.4	La red de saneamiento.....	87
6.5	La red de energía eléctrica.....	88
6.6	El gas natural	89
6.7	Los residuos sólidos urbanos.....	89
6.8	Las mejoras en las instalaciones de alumbrado público municipal.....	90
6.9	La ampliación de la red telefónica.....	91
6.10	Condiciones para las instalaciones de telecomunicación	91
6.11	La modernización de las infraestructuras hidráulicas y la defensa frente de las avenidas en los torrentes de Cas Capità y Sa Llavanera	92
6.12	Normas de urbanización	93
7.	EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	94
7.1	Objetivos y funciones en el modelo urbano	94
7.2	Resumen del sistema de equipamientos	100
8.	EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	104

9.	LOS GRANDES NÚMEROS DE LA REVISIÓN.....	109
9.1	La evolución de la clasificación del suelo.....	109
9.2	Proyección de población 2016-2032	113
9.3	Cálculo de la capacidad de población del Plan General	115
9.4	Limitación del Plan General	119

En volúmenes aparte:

ANEXO A LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA DE ORDENACIÓN

0.1	ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO	1/10.000
0.2	CLASIFICACIÓN DEL SUELO. CALIFICACIÓN DEL SUELO RÚSTICO	1/10.000
0.3	CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANO (13 hojas)	1/2.000
0.4	ESQUEMA DE LA RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	1/10.000
0.5	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS, ESPACIOS LIBRES	1/10.000
0.6	INFRASTRUCTURAS (4 hojas)	
0.6.1	RED PRINCIPAL DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	1/10.000
0.6.2	RED PRINCIPAL DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES	1/10.000
0.6.3	RED PRINCIPAL ELÉCTRICA	1/10.000
0.6.4	TELECOMUNICACIÓN Y DERIVADOS DEL PETRÓLEO	1/10.000
0.7	ÁREAS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS	1/10.000
0.8	PROTECCIÓN DEL MEDIO NOCTURNO	1/10.000
0.9	PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO	1/10.000

MEMORIA DE ORDENACIÓN

0. CONCEPTO Y CONTENIDO DE ESTE DOCUMENTO

0.1 Introducción

Puede decirse, con relación a Eivissa, que en su actividad y desarrollo existen tres ciudades; la que vive a lo largo de todo el año; la que polariza su entorno y la turística. Se diferencian no solamente por la variación estacional de población, sino también por la demanda de usos y actividades que se generan.

Dimensionar para la primera supondría establecer carencias para las otras dos y hacerlo para la turística supondrá un derroche en el caso de los anteriores. Por tanto, es importante establecer cuáles son aquellos aspectos, que por su importancia y características deben ser considerados para la mayor de las demandas y cuáles tienen que quedar limitados para la demanda normal.

Uno de los caminos básicos para resolver esta contradicción consistirá en reducir, en tanto que sea posible, la diferencia de población y de demandas entre las tres situaciones. Asimismo, el valor absoluto de cualquiera de las tres situaciones es muy importante ya que se establece un salto cualitativo, que las hace insostenibles.

Cualquier territorio tiene un límite de acuerdo con sus capacidades y sobrepasarlo puede generar procesos de degradación imposibles de recuperar en el futuro. Hay que planificar para la demanda habitual, programar las infraestructuras básicas para las puntas turísticas y establecer la temporalidad de los servicios.

EL MEDIO NATURAL, es una parte del territorio planificado que precisa del mantenimiento constante como actividad productiva y una utilización variable a lo largo del año:

- Actividades agrícolas y medioambientales; todo el año. (cuidar el *jardín*)
- Culturales y científicas; puntuales (campañas, proyectos)
- Ocio y recreo, permanentes con puntas estacionales. (residentes y turistas)

LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS, son redes a diseñar para las puntas del servicio; carreteras, abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, pero con utilización diferenciada a lo largo del año.

LOS EQUIPAMIENTOS, se planificarán para la situación normal, con ampliación de los servicios y las prestaciones en puntas estivales (hospitales, museos, etc.).

LAS AREAS RESIDENCIALES, permanentes y turísticas se planificarán de acuerdo con la capacidad del territorio y la posibilidad de gestión de los servicios. Las primeras, de ocupación permanente, y las segundas, estacionales.

LA CIUDAD no está acabada, tiene una parte anclada en el pasado, otra en constante reforma y otra por hacer.

La Revisión del Plan General tiene que dar respuesta a las distintas situaciones en que las partes del continuo urbano se encuentran.

- Conservar, proteger y incentivar la ciudad histórica mediante el uso adecuado de la edificación y de su patrimonio histórico. Hacer de Dalt Vila, la Marina y Sa Penya un ámbito urbano, rico en historia y cultura, para vivir y por tanto visitable como ciudad y no sólo como museo.
- Controlar y dirigir el proceso de reforma y mantenimiento de los nuevos ensanches a través de la Normativa y de la ejemplificación de procesos de transformación de iniciativa pública.
- Planificar las nuevas actuaciones urbanísticas mediante la ordenación y las Normas de aplicación.

El trato diferenciado de la ciudad no debe imposibilitar la lectura integrada y global de la misma, en la cual las diversas partes forman un TODO sin el cual no sería posible la estructuración del territorio. En cualquiera de las distintas situaciones deberá mejorarse la escena urbana ya que es uno de los elementos más importantes para la calificación del espacio urbano. **El enfrentamiento de lo urbano y lo rural**, debe resolverse mediante la integración de la ciudad y el campo, facilitando a través del Planeamiento el paso de un ámbito al otro sin barreras y de forma natural.

LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL dará cumplimiento al espíritu y la letra de la legislación vigente en cuanto a los estándares y módulos de aplicación respecto a los suelos que deban reservarse para equipamientos. La cuantía y la ubicación de los **EQUIPAMIENTOS** son valores básicos a la hora de establecer los criterios y objetivos sectoriales. **LAS INFRAESTRUCTURAS**, en sus diferentes aspectos, son los elementos básicos para configurar la ordenación urbanística que se establece y a la cual se propone que tienda el desarrollo urbanístico. En algunos casos, el saneamiento, parte de una realidad que claramente tiene que ser transformada: de red unitaria a red separativa. El grado de definición de las infraestructuras es fundamental para aproximar la futura realidad ejecutada a la imagen que se tiene que establecer de partida.

Es muy importante el control municipal de las obras de urbanización, ya sean éstas por ejecución directa de las diferentes administraciones competentes como en el caso de los procesos urbanizadores privados, tanto por las consecuencias del impacto que tienen en el territorio como por la relevancia económica que suelen comportar.

LA NORMATIVA DEL PLAN deberá obligar tanto a los particulares como a la administración, a producir la ciudad planeada, mediante un articulado en el cual quede de forma precisa, clara y unívocamente establecidas las diferentes determinaciones del Planeamiento, de la urbanización y de la edificación. La Normativa del Plan General que se revisa será la adecuada a los objetivos del Plan Revisado, estableciéndose una relación íntima entre Ordenación, Gestión y Normativa.

EL MODELO de ORDENACIÓN que se propone es el resultado de asumir el modelo actual, pero con ajustes fundamentales:

- **Frenando** los procesos urbanísticos perversos; exceso de suelo urbanizable, densificación, alturas de la edificación, etc.
- **Reconduciendo** aquellos que necesiten adecuarse a los criterios y objetivos planteados por la Revisión, ·
- **Estableciendo** aquellas pautas y directrices necesarias para alcanzar las metas señaladas.

El nuevo modelo territorial será la imagen final hacia la cual deberá ir evolucionando el modelo actual, por la aplicación de las diferentes políticas urbanísticas generadas para el logro de los objetivos establecidos por la Corporación Municipal. Políticas como las de vivienda, tráfico y transporte, medio ambiente, infraestructuras, equipamiento y dotaciones etc., tienen que encontrar en el Plan General su principal guía y referente. Estas políticas tendrán su desarrollo en actuaciones de ámbito territorial (planes especiales, parciales, estudio de detalle, etc.) y también acciones de carácter sectorial no urbanístico (Plan de aparcamientos, Plan de peatonalización, Plan de vivienda protegida, etc.).

El modelo que se propone también tendrá que asegurar la coordinación y compatibilidad con el resto de los territorios de la Isla. La ubicación de grandes infraestructuras, como el aeropuerto o los destinos de concentración turística, como las playas, obligan a que el Plan General de Eivissa los tenga en cuenta dada los efectos mutuos que se establecen.

La ciudad de Eivissa es la capital administrativa de la Isla y principal centro urbano de la misma, pero también es capaz de generar nuevos atractivos para toda la población permanente y turística de la isla y de las Islas Baleares. La Cultura activa, además de la museística o patrimonial, deberán ser una de las principales ofertas de la ciudad. Música, espectáculos, actividades medio ambientales, etc., ya están dando excelentes resultados en otras ciudades, lo que les aporta un grande renombre internacional.

Haciendo una inteligente aplicación de la cascada de nueva **LEGISLACIÓN** referida al campo del planeamiento del territorio, se posibilitará y facilitará las modificaciones y cambios que tienen que realizarse sobre los compromisos vigentes, reduciendo los posibles conflictos que se generen. Desclasificaciones, modificaciones, nuevas protecciones, etc., serán algunas de las acciones sobre intereses particulares que precisarán de un marco legal que las ampare.

Por otra parte, la defensa de la **AUTONOMÍA MUNICIPAL** enfrente de otras administraciones competentes también tendrá que encontrar en la legislación y en la acción política el apoyo necesario. Cualquiera de los planteamientos anteriores podrá fácilmente irse al traste si no se dispone de la voluntad política de abordarlos con sentido de **GOBERNABILIDAD**.

La formulación de objetivos y metas y la definición de políticas en el ámbito del territorio precisan de una atención y dedicación muy importante por parte del gobierno municipal. Diferenciar el carácter estructural o coyuntural en un determinado momento de un problema urbano puede ser básico para impulsar su solución sin hipotecar el logro del conjunto de actuaciones. Si el Plan es una imagen o modelo territorial al que ir, y un contenido que ha estado establecido mediante un conjunto de objetivos y políticas, el Plan también es el **PROGRAMA Y GUÍA** de la totalidad de las actuaciones públicas y privadas a desarrollar y ejecutar en un determinado marco temporal.

Disponer de los medios técnicos gerenciales para su control y disciplina es fundamental y garantía de éxito. Una adecuada **OFICINA TÉCNICA**, con los medios humanos necesarios es prácticamente imprescindible para el seguimiento y control del Plan revisado.

La rentabilidad política, técnica y económica de cualquiera de las formas de organización del urbanismo municipal, gerencia, oficina técnica, órgano unipersonal, etc., ***"viene determinada por el entendimiento de la ciudad como un valor de uso, es decir, el respeto al negocio privado mientras que exista una demanda social que lo justifique y no como valor de cambio o creación de bienes con***

generación posterior del mercado sin considerar los costes irreversibles en un bien tan escaso como espacio urbano ("*Gerencias y oficinas Municipales de Gestión Urbanística*", Carlos de la Guardia y Jordi Castanyer. MOPU).

La **CONCLUSIÓN** o síntesis del proceso de revisión del Plan General, conformado por un conjunto ordenado de objetivos y de políticas urbanísticas, un modelo territorial al que tender, un cuerpo normativo y una programación de acciones y actuaciones será un documento instrumental para posibilitar una ciudad sostenible, con proyección de futuro, dónde el bienestar de sus ciudadanos y residentes temporales hoy no hipoteque el futuro de todos. A fin de cuentas lo que se quiere que sea Eivissa es "UNA CIUDAD AMABLE Y HUMANA".

0.2 El Plan como instrumento de ordenación urbanística

El desarrollo del presente Plan General corresponde al Ayuntamiento de Eivissa con la colaboración de los particulares y de otras administraciones en los términos previstos por la legislación vigente de aplicación. El documento del Plan se concibe como el instrumento clave para desarrollar una estrategia territorial que sirva para adoptar un modelo de ciudad que, sin alterar la estructura básica del núcleo histórico y los tejidos urbanos consolidados, se prepare adecuadamente para el futuro.

El Plan incorpora propuestas para la resolución de los problemas urbanísticos territoriales planteados en la ciudad consolidada, en su entorno y en el casco histórico. Para eso se identifican un número limitado de actuaciones que estructuren el nuevo desarrollo y vengán aseguradas por convenios de colaboración entre Administraciones y particulares contando con que en su ejecución se busque la colaboración de la iniciativa ciudadana.

La realización del Plan debe hacerse con unos criterios verdaderamente generales, estableciendo los condicionantes y determinaciones propias de su rango, dando énfasis a su función principal de establecer límites físicos en el territorio y acotar magnitudes para garantizar el marco básico sostenible del funcionamiento de la ciudad que se transforma, y a la creación de la estructura de la ciudad futura.

Igualmente es importante dotar a las determinaciones del Plan de la necesaria flexibilidad para adaptarse a la gestión de actuaciones e intervenciones la necesidad de las cuales, oportunidad, o urgencia no será posible predecir en el momento de la redacción de la Revisión del Plan.

El planteamiento de la gestión de las Unidades de Actuación, Planes Especiales, Planes Parciales y otras actuaciones, se enmarcan en la sistemática derivada de la legislación urbanística vigente, pero adaptándola a la lógica estructural de la ciudad de Eivissa y a la dinámica de promoción inmobiliaria previsible.

Se facilita, desde la propia concepción del Plan, la tramitación del planeamiento de desarrollo: Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle, e instrumentos de ejecución: expropiaciones, reparcelaciones, urbanización, etc.

Las determinaciones de planeamiento están orientadas a la informatización del Plan, con el fin de conseguir un documento vivo y actualizable, tanto en las determinaciones cuantitativas o textuales como y sobre todo en las graficas o planimétricas. La realización del Plan se plantea de forma que sea compatible con su incorporación a un S.I.G. (y, en su momento, al MUIB), que combine bases de datos con el trazado de la ciudad y pueda dar paso a la creación de un Sistema de Gestión Urbanística que sirva

de soporte a los servicios técnicos municipales para el ejercicio de sus funciones en la futura aplicación del planeamiento.

Igualmente es conveniente evaluar las propuestas del planeamiento vigente sobre la base de unos criterios de viabilidad económica. Se estiman los costes generales y la inversión necesaria para la realización de las diferentes actuaciones residenciales, industriales, etc., incluyendo la ejecución de las principales infraestructuras y equipamientos a realizar, así como planificar su viabilidad. Juntamente con el Plan, se articula un Programa de Inversiones que sea real y corresponda a compromisos ciertos de las distintas administraciones responsables de las propuestas fundamentales y vertebradoras del Plan: suelo, vivienda, transportes, viario general, espacios libres, medio ambiente, grandes equipamientos, medio rural.

Igualmente se ofrece un marco estable de planeamiento con una duración más amplia que la de los cuatrienios obligadamente programables según la actual legislación.

Finalmente se deberá tratar de establecer, en paralelo a la formulación Plan, un clima de confianza, seguridad y cooperación entre las distintas instituciones, que facilite e impulse la decidida colaboración con la iniciativa privada, de acuerdo con el proyecto de ciudad propuesto.

En relación con la efectividad de la gestión urbanística parece oportuna la necesidad de establecer una nueva jerarquía de intervención, mediante operaciones de iniciativa pública con fuerte peso y capacidad de oferta, articulando un auténtico programa de actuación, con compromisos de ejecución capaces de transformar tanto el territorio físico como el propio funcionamiento del mercado.

La preocupación por el medio ambiente se refleja en la integración de las consideraciones ambientales en toda la elaboración del Plan, planteando como uno de los objetivos estratégicos la potenciación de los abundantes valores de la zona y la garantía de la sostenibilidad en el desarrollo urbano.

También se ha cuidado la adecuación entre el diseño de los ámbitos de planeamiento y gestión propuestos y la capacidad y experiencia real del sector inmobiliario que opera en la zona. Por otra parte es necesario propiciar la colaboración entre el sector público y privado en el desarrollo y promoción de suelo mediante la firma de acuerdos estratégicos y convenios urbanísticos concretos.

Para superar la actual situación del Plan anterior se deberá disponer de un marco de planeamiento estable y operativo reflejados en una documentación fácil de manejar con la incorporación de los soportes de informatización adecuados y de las modificaciones que se han producido, dando cabida y coherencia, en la medida que sea posible, al conjunto de decisiones que se han venido tomando en esta década. en este sentido, ha sido importante el esfuerzo del equiporedactor por minimizar la documentación necesaria plasmar el Plan General de cara a facilitar su manejo y consulta, de manera que -por ejemplo- no haya que consultar más que un solo plano de ordenación donde todas las determinaciones estén representadas.

La voluntad política del Ayuntamiento de liderar la reflexión en el campo urbanístico, debe dar lugar a un nuevo marco de concertación para Eivissa, coordinando sus líneas estratégicas con los planes y la programación previstos en el ámbito supramunicipal y autonómico, así como abrir el proceso de ejecución con la suficiente oferta de consenso entre los grupos políticos para orientar las propuestas y garantizarlas a largo plazo. Igualmente habrá que continuar con el esfuerzo por la recuperación del Patrimonio Histórico, implementado de esta forma este objetivo del Plan.

0.3 Breve reseña sobre la evolución urbana y territorial de Eivissa

Durante muchos siglos, Eivissa tuvo unas densidades de población bajas que reflejaban el carácter endógeno del sistema rural, igual que al resto de la isla. Los topes de la presión humana sobre el territorio permitieron mantener sus principales características naturales y paisajísticas durante siglos.

La entrada del siglo XX -sobre todo a partir de 1930- supuso la llegada de otras actividades económicas no dependientes exclusivamente del sector primario, las cuales cambiaron las relaciones sociales y económicas, incrementándose lentamente la población y su presión sobre el territorio, que empezó a perder su carácter tradicional.

A partir del año 1960 se va producir otro cambio en la relación población-territorio en el sentido de acelerar el incremento de la presión humana. En los últimos años del siglo la tensión urbanística con finalidades residenciales y turísticas ha acabado por romper el sistema territorial tradicional, desapareciendo en la práctica la actividad agraria que históricamente había sido la base sobre la que se articulaba la relación con el territorio. Por otro lado, la evolución de la población en las últimas décadas ha sufrido un importante impulso producido fundamentalmente por la inmigración.

La desarticulación de la base económica agraria del sistema de poblamiento tradicional de la isla de Eivissa, la desproporcionada presión humana sobre el territorio insular - que llega hasta el propio territorio municipal- y la consecuente pérdida de su calidad ambiental, acaba amenazando la propia base del atractivo de Eivissa.

A finales de los años ochenta se hacen ya evidentes los límites del modelo urbanístico, la necesidad de resolver algunos estrangulamientos urbanísticos que afectan a la calidad de vida residencial, mejora de la oferta y accesibilidad a los espacios urbanos, rehabilitación urbana, preservación de la calidad medio ambiental y del paisaje, etc.

A la vez se constata como los nuevos valores emergentes de la sociedad generan nuevos requerimientos, con respecto a la calidad de vida residencial: calidad urbanística, edificatoria y de servicios, oferta en oportunidades de ocio, creciente interés por el disfrute de la naturaleza y la preservación del patrimonio cultural y, muy especialmente, la exigencia de calidad ambiental que, más allá del paisaje, empieza a verse como una actitud responsable frente a los ecosistemas locales, el consumo de los recursos naturales, y el tratamiento de los residuos.

Con todo esto, a principios de los noventa -reunión cumbre de Río de Janeiro, en 1992- se ha generalizado el convencimiento de la insostenibilidad a medio y largo plazo del modelo seguido. Al mismo tiempo que se hacen evidentes las amenazas y los desafíos del deterioro medio ambiental y paisajístico.

El paisaje que la realidad ofrece es un preocupante y continuo aumento, año tras año, de la presión de la población sobre el territorio y el medio ambiente. El Ayuntamiento de Eivissase ha incorporado al proceso recomendado por la reunión cumbre de Río de Janeiro para dotarse de una Agenda Local propia ("piensa global, actúa local"). En este sentido, se ha dado el primer paso redactando una Ecoauditoria.

Según su propia Memoria, la Agenda Local 21 puede ser descrita como un conjunto de esfuerzos dentro del municipio por llegar a un consenso entre todos los sectores de la comunidad local sobre el inicio y desarrollo a largo plazo de un Plan hasta la sostenibilidad. Adicionalmente, se constata que los procesos de producción del

espacio urbanizado, la edificación y consolidación urbana, generan escenarios de larga pervivencia, con posteriores dificultades físicas y económicas de regeneración o corrección, “convierten la preocupación por la calidad ambiental y urbana en otro de los elementos fundamentales que tienen que ser tenidos en cuenta, no solo en la planificación y actuación urbanística y territorial sino, naturalmente, en la planificación y gestión ambiental del “espacio urbano”.

Por lo tanto, se parte de la constatación de la obsolescencia de las pautas que rigen el planeamiento municipal vigente de cara a mantener la base económica local, hacerla compatible con la preservación de los valores ambientales y paisajísticos del municipio y, en definitiva, en garantizar el bienestar de la población en sus distintos aspectos.

Destaca la constatación de que todavía existen suficientes oportunidades de intervención municipal, los efectos de las cuales pueden ser determinantes sobre los problemas de fondo. Y todo esto tiene que descansar sobre un planeamiento urbanístico adecuado. En este sentido, el actual Plan General Municipal (en lo sucesivo, también “PGOU”, “Planeamiento general” o “Planeamiento municipal”) que fue aprobado definitivamente el 10 de diciembre de 1987 presenta tras casi treinta años de vigencia algunas importantes disfunciones con relación a los aspectos antes apuntados que es necesario afrontar.

Además del cambio de posición municipal, se ha venido trabajando a nivel supramunicipal, con ideas y criterios similares aplicables al conjunto de municipios de la Comunidad Autónoma, de manera que, en febrero 1996, el Gobierno Balear se posicionó oficialmente a favor del desarrollo sostenible en el documento “*Hacia un desarrollo sostenible del Territorio*” (Hipótesis de Modelo Territorial de las Islas Baleares), documento previo de las Directrices de Ordenación Territorial de Baleares, aprobadas definitivamente por la Ley 6/1999, a 3 de abril.

Paralelamente, nuevas y numerosas afecciones de normativa o legislaciones sectoriales han aparecido en el horizonte con posterioridad a la entrada en vigor del PGOU, la vigencia de las cuales exige ajustar ciertas determinaciones del Plan General actual.

En la sociedad balear, y en la ibicenca en particular, se ha dado últimamente (se puede decir que a partir del verano del 1998) una sensibilidad más acusada con relación a los problemas originados por la sobreexplotación del modelo turístico y que se manifiestan ya claramente a la propia calidad de vida de los residentes (calidad y cantidad del agua sanitaria, carestía de la vivienda, problemas de tráfico y transporte, aglomeración excesiva, etc.). Nace así una nueva política en relación con los suelos urbanos y urbanizables (las denominadas moratorias urbanísticas) del Consell Insular y del propio Govern Balear, que tiene su correspondiente reflejo en las DOT.

Es en este contexto en que el Ayuntamiento de Eivissa decidió iniciar la revisión del Plan General en agosto de 2002, Revisión que fue aprobada definitivamente el 04/08/2009 (BOIB 01/09/2009). Sin embargo este planeamiento ha sido anulado por el Tribunal Supremo el 03/02/2015 en base a un problema colateral como es un defecto formal en la tramitación de la Evaluación de Impacto Ambiental. En respuesta a esta situación el Ayuntamiento de Eivissa nuevamente ha tenido que volver a iniciar la Revisión del Plan General por Acuerdo Plenario de 10/04/2015.

0.4 Facultades del Plan General

En desarrollo de las finalidades y competencias que la LOUS (art. 3.4) atribuye al planeamiento urbanístico, el Plan General municipal ejerce, entre otras, las siguientes facultades:

"(...)

- b. *El emplazamiento de centros de producción y de residencia que distribuya la población de la mejor manera posible.*
- c. *La división del territorio municipal en áreas de suelo, atendiendo a una organización racional y de acuerdo con el interés general de la ocupación, según la clasificación determinada en esta ley y la asignación de la calificación correspondiente.*
- d. *El establecimiento de zonas de usos diferentes según la densidad de la población que las haya de ocupar, el porcentaje de terreno que puede ser ocupado por construcciones, volumen, forma, número de plantas, clase y destino de los edificios, con criterios de ordenación generales uniformes para cada clase en toda la zona.*
- e. *La formulación del trazado de las vías públicas y las infraestructuras de comunicación.*
- f. *El establecimiento de espacios libres para parques y jardines públicos en la proporción adecuada a las necesidades colectivas.*
- g. *El emplazamiento y la definición de las características de los centros y los servicios de interés público y social, los centros docentes y las infraestructuras de comunicación, en los términos que, en su caso, determine la legislación sectorial aplicable.*
- h. *La calificación de terrenos para destinarlos a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.*
- i. *La determinación de las dimensiones y la configuración de las parcelas edificables, la limitación de las edificaciones y del uso del suelo, del subsuelo y del vuelo.*
- j. *La definición o la orientación de la composición arquitectónica de las edificaciones y la regulación, en los casos que sea necesario, de sus características estéticas y constructivas."*

0.5 Contenido temático de la Revisión del PGOU

Las propuestas de la Revisión del PGOU se contienen en este texto y en la restante documentación escrita y gráfica que le acompaña. En ella se enuncian los objetivos y criterios generales de la revisión del Planeamiento y se realiza una descripción de las diferencias que sobre el modelo urbano y territorial se proponen, concretadas en el régimen jurídico del suelo inherente a la justificada clasificación otorgada a cada tipo y categoría de suelo en qué se divide el término municipal y en la estructura general y orgánica del territorio, integrada por los elementos determinantes de su desarrollo.

El régimen jurídico del suelo se establece a través de la clasificación de la totalidad del mismo a una de las tres categorías o clases previstas a la ley (urbano, urbanizable y rústico), y están debidamente justificadas las razones por las cuales los diferentes suelos han estado asignados a cada una de ellas basándose en los criterios de clasificación contenidos a la legislación urbanística vigente.

La estructura general y orgánica del territorio integra los elementos determinantes del desarrollo urbano y más concretamente por las diferentes zonas o áreas homogéneas de diferente uso e intensidad en qué se divide el territorio, y que se prevén por apoyar a los diferentes destinos del suelo (zonas de viviendas unifamiliares, de usos comerciales, de usos turísticos, de usos industriales, etc.), así como por los SISTEMAS GENERALES, que constituyen la malla estructurante de aquellas.

Todos los elementos se determinan en función de un **desarrollo sostenible** - enunciado como deseable tanto por la LOUS como por la Corporación municipal sobre la base de un crecimiento que se tiene que mantener dentro unos topes razonables-, que contribuya al bienestar de la población en todos sus aspectos, garantizando su correcto desarrollo económico y cultural, pero a la vez preservando y asegurando el mantenimiento de los valores ambientales, históricos y culturales que posee el territorio municipal.

La Revisión del PGOU, en definitiva, trata de realizar una propuesta de modelo de la ordenación y del desarrollo de Eivissa, así como de las opciones adoptadas para dicha finalidad, con el propósito de definir tras su debate unas bases mayoritariamente aceptadas que se formalizan a través del Plan General, con garantías de acierto y viabilidad.

0.6 Contenido documental de la Revisión del PGOU

El contenido documental del **Nuevo Documento de Aprobación Inicial** de la Revisión del PGOU se basa en dos tipos de documentos (escritos y gráficos):

- A) **Memoria de Información** (presentada con el Documento de Avance)
Planos de Información
- B) **Memoria de Ordenación**
Planos de Ordenación
- C) **Memoria de Gestión**
Planos de Gestión
- D) **Normas Urbanísticas**
- E) **Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico**
- F) **Informe de Sostenibilidad Económica**
- G) **Documentación medioambiental**

El contenido de los respectivos Documentos se recoge al inicio de sus correspondientes Memorias o introducción escrita.

0.7 Precisión y alcance de las determinaciones gráficas

Las escalas que se indican en los planos corresponden a las que se representan sobre el papel pero, dado el carácter digital de toda la documentación gráfica, puede ser reproducida con escalas y formatos variables.

La cartografía utilizada ha sido producida por el SITIBSA y es **el Mapa Topográfico de las Islas Baleares** de la Isla de Eivissa (**MTIB5**, año 2008, a escala 1/5.000, basado en el sistema geodésico de referencia ETRS89) para todo el término municipal, y el Mapa Topográfico de suelo urbano (**MTIB1**, año 2010, a escala 1/1.000) para el suelo urbano y urbanizable. Por encima de estas escalas se pierde proporcionalmente la precisión esperable de la cartografía y debe tenerse presente el aumento del margen de error correspondiente.

La cartografía urbana, de escala 1/1.000 sólo alcanza a los suelos que eran urbanos en el momento de su elaboración, por lo que se ha complementado en su contorno con la de escala 1/5.000 al objeto de dotarla de la necesaria referencia exterior y facilitar su coordinación con la cartografía general del término.

La escala de la representación sobre papel es de 1/2.000 para el suelo urbano y, 1/10.000 para suelo rústico y la totalidad del término. Referidas a las escalas nominales de la cartografía, en la ejecución del Plan General, no deben admitirse diferencias superiores al 1%, en mediciones lineales, o del 2%, en las superficiales, respecto a las derivadas del propio grafismo de sus planos.

Se ha redibujado con rigor el límite del término municipal sobre la cartografía de base MTIB5, replanteado con precisión la posición de cada uno de los mojones de los deslindes con los términos vecinos, de acuerdo con las actas de deslinde firmadas con Santa Eulària (08/03/01965), Sant Josep (09/03/1965) y Sant Antoni (10/03/1965), que se custodian en el Instituto Geográfico Nacional en Madrid, y que actualmente están disponibles en su web.

Todas las manipulaciones necesarias para la elaboración aquí presentada son debidas al propio Equipo redactor de la Revisión del Plan que, en ningún caso, ha alterado la base cartográfica salvo la meras y necesarias supresiones para evitar duplicidades en el perímetro de la cartografía urbana o en el color de representación de las capas.

0.8 Autoría técnica

La responsabilidad técnica en la coordinación, redacción y producción de la Revisión del PGOU corresponde a:

- * **Angel García de Jalón Lastra**, arquitecto urbanista

Han colaborado parcialmente:

- * **Carlos de la Guardia Pérez-Hernández**, arquitecto urbanista
- * **Juan Mantilla Gutiérrez**, abogado urbanista
- * **Joan Angelet Clavellas**, economista
- * **Jordi Azpeteta Tarancón**, arquitecto

La producción de la documentación ha recaído fundamentalmente en **Jordi Azpeteta Tarancón**, arquitecto, con la ayuda y colaboración de los restantes miembros del Equipo Redactor.

La dirección del trabajo, en representación del Ayuntamiento de Eivissa, ha correspondido al arquitecto municipal, **Francisco José Salmerón Díaz**.

1. ANTECEDENTES

1.1 La sentencia anulatoria de la Revisión del Plan General de 2009

El 3 de febrero de 2015 la Sección 5ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, visto el Recurso de Casación nº 35/2013, declaró la nulidad del Acuerdo adoptado por el Pleno de la Comisión Balear de Medio Ambiente de 3 de julio de 2009 -expediente 07372/2006- por el que se declara la inviabilidad de sujetar el PGOU de Ibiza a Evaluación Ambiental Estratégica y, consecuentemente, declaró la nulidad del Acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Ibiza, de fecha 4 de agosto de 2009, por el que se aprobó definitivamente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Ibiza. Esta sentencia volvía a poner en vigor el PGOU de 1987.

El motivo aducido en la Sentencia es la falta, por parte de la Administración Autonómica, de *"la necesaria justificación de la inviabilidad de someter el Plan General de Ordenación Urbana de Ibiza a Evaluación Ambiental"* Estratégica, pues se había sometido a la tramitación de la anterior normativa sobre evaluaciones de impacto ambiental. Una cuestión meramente formal, pues la evaluación ambiental se había efectuado y tramitado completamente, pero la legislación sectorial cambió en 2006 (Ley CAIB 11/2006, de 14 de septiembre). La DTª 4ª de esta ley establecía un régimen transitorio correcto para las evaluaciones que ya estaban en trámite, pero con una excepción absurda en su apartado 2º (habida cuenta de lo difícil que es tramitar el planeamiento y los largos plazos que conlleva):

"2. No obstant el que disposa l'apartat anterior, si el pla o programa s'eleva a aprovació definitiva transcorreguts dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, s'aplicarà íntegrament el que preveu aquesta, llevat que sigui inviable l'aplicació a qualque tràmit, informant al públic d'aquesta decisió."

El trámite final del Documento de la Revisión PGOU 2009 llegó a la Conselleria de Medio Ambiente en 2009, meses después del plazo de los dos años desde la entrada en vigor de la ley 11/2006, por lo que había que justificar adecuadamente la excepcionalidad que se preveía al final del párrafo de la DTª 4ª.2, cosa que, al parecer no hizo -o no lo hizo adecuada o suficientemente- la Comisión Balear de Medio Ambiente.

1.2 Una revisión necesaria, conveniente y oportuna

El Plan General de 1987 se redactó en un momento (a mediados de los años 80) en el que no existía una base sociológica amplia preocupada por las cuestiones que motivan la actual Revisión: los topes de crecimiento, la capacidad de acogida real del territorio por los usos que se implantan, el consumo de recursos (renovables o no), la generación de residuos y la capacidad de reciclarlos, la preservación del paisaje heredado, etc. Así, el diseño de la ordenación del Plan no se condicionó a ninguna de estas referencias y su consumo de territorio y su capacidad de acogida residencial no se contrastaron con los actuales criterios de sostenibilidad.

En este sentido, hace falta resaltar el incumplimiento de las previsiones del Programa de Actuación del PGOU, que preveía unos ritmos de crecimiento excesivos. El incremento previsto de la población tampoco se ha logrado, por excesivo.

Por todo el que se ha dicho anteriormente y resumiendo, se hace patente la necesidad de revisar el Plan General, sobre todo por los siguientes tipos de motivos, la justificación y el análisis de los cuales se recogen en este capítulo:

- 1) *Insostenibilidad del modelo previsto en el Plan General de 1987, sobre todo en cuanto a densidades y techo poblacional.*
- 2) *Adopción de los criterios de las DOT y la Agenda Local 21 como nueva estrategia global por el desarrollo del municipio de Ibiza;*
- 3) *La nueva sensibilidad social con relación al proceso de urbanización y de crecimiento (la "moratoria urbanística");*
- 4) *Aparición de un conjunto de nuevas leyes estatales, autonómicas y planes supramunicipales;*
- 5) *La conveniencia de ajustar ciertas determinaciones normativas del PGOU, a la vista de la experiencia acumulada en su aplicación; y*
- 6) *Adaptación al Plan Territorial Insular.*

Estos argumentos determinan no solo la necesidad de la revisión sino la conveniencia de la misma, vista la problemática planteada. Asimismo, a la vista de la Sentencia anulatoria, queda patente que es precisamente ahora el momento oportuno para proceder a la misma.

Con todo lo anterior se da conformidad al que establece el apartado 3º del artículo 58 de la LOUS, sobre la exigencia al planeamiento general de recoger la argumentación justificativa de la conveniencia y oportunidad de proceder a su modificación (y, por ende, también a su revisión).

1.3 La revisión según las previsiones del propio PGOU 87 y el art. 156 RP

El artículo 1.2 de las Normas Urbanísticas del PGOU vigente prevé directamente su propia revisión:

"El Plan General entra en vigor con la publicación del acuerdo de su aprobación definitiva y tendrá vigencia indefinida, sin perjuicio de su revisión o modificación.

1. *A los (8) años de vigencia del Plan General, el Ayuntamiento verificará la oportunidad de proceder a su revisión, la cual se producirá en cualquier otro momento, anterior o posterior, si se produjere alguna de las circunstancias siguientes:*
 - a) *Si se aprueba un Plan de Ordenación de ámbito supramunicipal que comprenda el término municipal de Ibiza y que así lo disponga o haga necesario.*
 - b) *Si las previsiones de los niveles de dotación urbanística exigieren una mayor superficie de suelo destinado a equipamientos públicos pertenecientes a Sistemas Generales, sea por la propia evolución demográfica.*
 - c) *Cuando circunstancias sobrevenidas alteran la hipótesis del Plan en cuanto a las magnitudes básicas de población, dinámica del empleo o mercado de la vivienda, de forma que obligan a modificar los criterios generales de la ordenación expresados en la Memoria y en el Programa de Actuación.*

- d) *Si se tienen que tramitar modificaciones concretas de las determinaciones del Plan que den lugar a alteraciones que incidan sobre la estructura general del territorio del municipio o sobre las determinaciones sustanciales que la caracterizan.*
- e) *Cuando otras circunstancias sobrevenidas de análoga naturaleza e importancia los justifiquen, por afectar a los criterios determinantes de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo, y así lo acuerde movidamente el Pleno del Ayuntamiento. (...)*

Durante la vigencia del PGOU 87 se han ido produciendo las circunstancias previstas en los apartados a), c), d) y e) del artículo mencionado.

Por otra parte, en el artículo 57 LOUS se regulan a todos los efectos las condiciones que motivan o implican la revisión de Planeamiento general. En el 3º de dicho artículo se prevén otras circunstancias que pueden exigir la revisión. En este caso, la introducción de los nuevos objetivos y criterios generales de planeamiento que el Ayuntamiento de Eivissa hizo públicos a través de la exposición pública del Avance implica, de por sí, proceder necesariamente a la revisión de un Plan General que queda, a partir de ese momento, desprovisto de la motivación jurídica y urbanística exigible a todo instrumento de Planeamiento urbanístico municipal.

1.4 La incidencia de la normativa supramunicipal posterior a la entrada en vigor del Plan General de 1987

Dos instrumentos legislativos ordenan y regulan decisivamente el planeamiento municipal en las Islas Baleares: la **Ley 2/2014 CAIB, de 25 de marzo, de Ordenación y Uso del Suelo (LOUS)** y el **Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana**.

Mientras se redactaba el Documento de Aprobación Inicial de la presente Revisión del Plan General- encontrándose ya en una fase muy avanzada de redacción- se aprobó por el Govern Balear el **Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística** (completado puntualmente por el **Decreto Ley 2/2016, de 22 de enero**). Este Decreto Ley prevé en su Disposición Adicional Única la suspensión - como máximo hasta el 31/12/2017- de una serie de disposiciones de seis leyes distintas. Se trata de una suspensión cautelar mientras se realiza la modificación de las citadas leyes, pero no es posible saber cómo quedarían finalmente los preceptos modificados.

De los preceptos suspendidos, tan sólo podría tener cierta incidencia el referente a la Disposición Adicional 6ª de la LOUS, pues podría afectar a la clasificación como suelo urbano de ciertos ámbitos. En este supuesto, la entrada en vigor de la Ley 12/2017, de 29 de Diciembre, de Urbanismo de las Illes Balears, y en concreto del contenido de su Disposición Transitoria quinceava, se considera aplicable a los efectos de la clasificación del suelo la mencionada DA6ª.

En las Normas y el Planeamiento de rango supramunicipal hay aspectos que vinculan directamente al planeamiento urbanístico de ámbito municipal. En el momento presente, este tipo de normativa de aplicación directa se encuentra principalmente en las DOT (Normas de aplicación directa), en los Planos Directores Sectoriales (PDS) y en la LOUS, en particular, en su artículo 69 (obligatoriedad de armonización paisajística).

Asimismo, con posterioridad a la entrada en vigor del PGOU 1987, han aparecido una serie de Normas de diverso rango que tienen incidencia directa sobre él. Son leyes, Normas y Planes que incluyen disposiciones que afectan directamente al planeamiento urbanístico de Eivissa. Su repercusión sobre el PGOU es variable. Se citan a continuación con carácter no exhaustivo y sin citar, en general, sus respectivas modificaciones y desarrollos, las disposiciones aludidas, entre otros:

a) Leyes y decretos estatales:

Régimen del suelo:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana**.
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el cual se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.
- Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el cual se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística

Costas:

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su Reglamento General (RD 876/2014, de 10 de octubre).
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas 22/1988, de 28 de julio.

Aguas:

- Texto Refundido de la Ley de Aguas (RDL 1/2001, de 20 de julio)
- Real Decreto 1290/2012, de 7 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico
- RD 701/2015, de 17 de Julio, por el cual se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears

Navegación aérea:

- Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea (BOE 176, de 23 de julio), modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE 312, de 30 de diciembre).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE 162, de 8 de julio).
- Decreto 584/72, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas (BOE 69, de 21 de marzo), modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (BOE 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE 303, de 19 de diciembre).
- Art 166, Ley 13/1998, de 30 de Diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (introducido por el art 52 de Ley 18/2014, de 15 de Octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia).

Biodiversidad:

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

Telecomunicaciones:

- Ley 9/2014, de 9 de Mayo, general de Telecomunicaciones
- RDL 1/1998, de 27 de Febrero, sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso de servicio de telecomunicación.
- Reglamento aprobado por el RD 346/2011, de 11 de Marzo
- Orden ITC/1644/2011, de 10 de Julio
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Evaluación ambiental.

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Ruido:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido

- Real Decreto 1513/2005, de 19 de octubre, que desarrolla la ley del Ruido en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental
- Real Decreto 1367/2007, de 16 de diciembre, que desarrolla la ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

b) Leyes y decretos autonómicos:

- Decreto 20/1987, de 26 de marzo, contra la Contaminación por Emisión de Ruidos y Vibraciones.
- Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la CAIB.
- Ley 1/1991, de 30 de enero, de **Espacios Naturales (LEN)** y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Illes Balears.
- Ley 3/1993, de 4 de mayo, para la Mejora de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el que se aprueba su Reglamento. .
- Decreto 2/1996, de 16 de enero, sobre Regulación de capacidades de población en los instrumentos de Planeamiento general y sectorial.
- Ley 6 /1997, de 8 de julio, del **Suelo Rústico** (y modificaciones 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 145/1997, de 21 de noviembre, por el cual se regulan las Condiciones de Higiene y Habitabilidad de viviendas y expedición de cédulas de habitabilidad.
- Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del **Patrimonio Histórico** de las Islas Baleares.
- Ley 6/1999, de 3 de abril, de las **Directrices de Ordenación Territorial (DOT)** de las Islas Baleares.
- Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de **Ordenación Territorial de las Islas Baleares (LOT)**.
- Ley 11/2001, de 15 de junio, de ordenación de la actividad comercial en las Islas Baleares, reformada por la Ley 8/2009, de 16 de diciembre.
- Decreto 49/2003, de 9 de mayo, por el que se declaran las Zonas Sensibles en las Islas Baleares, desarrollado por
 - * Acuerdo del Conesll de Govern de 3 de marzo de 2006, por el que se aprueba definitivamente la lista de lugares de importancia comunitaria (LIC)
 - * Decreto 28/2006, de 24 de marzo, por el que se declaran zonas de especial protección para las aves (ZEPAS) en el ámbito de las Islas Baleares
 - * Decreto 29/2006, de 24 de marzo, por el que se aprueba la ampliación de la lista de lugares de importancia comunitaria (LIC) y se declaran más zonas de especial protección para las aves (ZEPA) en el ámbito de las Islas Baleares.
- Ley 3/2005, de 20 de abril, de Protección del Medio Nocturno de las Islas Baleares.
- Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la Conservación de los Espacios de Relevancia Ambiental.
- Ley 10/2005, de 14 de junio, de Puertos de las Islas Baleares.
- Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de Evaluaciones de Impacto Ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Islas Baleares.
- Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la Contaminación Acústica de las Islas Baleares.
- Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo de las Islas Baleares, modificada por
 - * Decreto Ley 1/2013, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Turístico y de impulso de las zonas turísticas maduras.

* Decreto Ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Islas Baleares.

- Ley 2/2014, de 25 de marzo, de Ordenación y Uso del Suelo (LOUS), BOIB núm. 43 de 29 de marzo de 2014.
- *Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística* (completado puntualmente por el *Decreto Ley 2/2016, de 22 de enero*).
- Ley 12/2014, de 16 de Diciembre, Agraria de las Illes Balears.

c) **Planeamiento supramunicipal:**

- Plan de Ordenación de la Oferta Turística de las Islas de Eivissa y Formentera (POOT, Decreto 42/1997, de 14 de marzo; derogado por la Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo de las Islas Baleares, pero hay que tenerlo como referencia para la aplicación de la DT4ª.5 de la citada ley.
- Plan Director Sectorial de Canteras (Decreto 77/1997, de 11 de junio); revisado por el Decreto 61/1999, de 21 de mayo).
- Plan Director Sectorial de Carreteras (Acuerdo del Pleno del Consejo Insular de Eivissa de fecha 29 de abril de 2016)
- Plan Director Sectorial por la Gestión de Residuos Urbanos de Eivissa y Formentera (Decreto 46/2001, de 30 de marzo).
- **Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera (PTI)**, de 21 de marzo de 2005, BOIB 31/03/2005).
- Plan Director Sectorial Energético (Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, BOIB 27/09/2005).
- Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones (Decreto 22/2006, de 10 de marzo)
- Plan Hidrológico de las Islas Baleares (Real Decreto 701/2015, de 17 de Julio).

1.5 **Adaptación del Plan General a las DOT (2005)**

Consecuencia de la anterior normativa sobrevenida, el Ayuntamiento de Eivissa redactó la ***Adaptación del PGOU de Eivissa a las DOT*** (ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares) que fue aprobada definitivamente el 9 de septiembre de 2005 por la CIOTUPHA del Consell Insular de Eivissa (BOIB 11/10/2005). Este es el planeamiento en vigor en el momento de iniciar la Revisión. Se parte, por tanto, de este documento para redactar la presente Revisión del PGOU.

1.6 **Diagnostico sintético sobre los grandes asuntos urbanísticos del municipio**

Se resumen en este capítulo los principales problemas detectados en el análisis resultante de la elaboración de la información urbanística y del planteamiento de las propuestas del Avance.

El término municipal de Eivissa es muy pequeño, tiene una superficie de 1.063 hectáreas, con un escaso territorio natural, ya que la gran mayoría de él se ha dedicado tradicionalmente a la agricultura o a usos urbanos. Hasta entrado el siglo XX, las relaciones con los restantes municipios de la isla estaban circunscritas a las propias de una sociedad eminente rural. A partir del siglo XIX el impulso y

modernización de las vías de comunicación marítima favoreció el desarrollo económico de Eivissa.

1.6.1 El problema de la relación puerto-ciudad

El puerto de Eivissa viene soportando históricamente una continua reducción de la superficie del espejo de agua, debido a los sucesivos rellenos desde los años 60 del siglo XX, con el objetivo de conseguir suelos edificables, superficie de muelles y simultáneamente encontrar mayores calados para los muelles portuarios. Por otro lado, la fuerte ocupación concesional que soporta el perímetro portuario de la bahía de Eivissa, impide la aproximación al borde litoral a partir del acceso al puerto comercial, condicionando negativamente la calidad ambiental del paseo peatonal por el borde marítimo, en toda la margen de levante.

Las superficies del dominio público que van quedando sin uso portuario requieren un uso urbano de interacción puerto-ciudad. Tal es el caso del tradicional Muelle de la Consigna, que es parte inseparable de la ciudad histórica, y requiere decisivamente el uso urbano que la ciudad debe hacer de este espacio.

1.6.2 La falta de vertebración de los tránsitos peatonales

Eivissa es una ciudad en la que el tránsito peatonal no tiene la necesaria continuidad (conectividad) ni los espacios reservados para él tienen la suficiente anchura (a excepción de los casos que confirman esta regla). Los itinerarios peatonales, por lo tanto, son subsidiarios del resto de los usos del espacio público, lo cual implica una ciudad poco amable al peatón que es el usuario que da forma y sentido al espacio urbano.

1.6.3 El tráfico interno y las redes peatonales

Otro problema relacionado con el anterior radica en la excesiva preponderancia del tránsito motorizado sobre el espacio viario. Hace falta calmar las velocidades de los vehículos en las calles y, paralelamente invertir la jerarquía de uso en el sentido de dar preferencia a todos los efectos al tráfico peatonal, principalmente en los itinerarios estructurantes que diseña la Revisión.

1.6.4 Una capacidad de acogida excesiva

El carácter expansionista del PGOU 1987 queda en evidencia cuando se compara su capacidad real de acogida residencial con la población efectiva que había al 1987 y la de hoy. Si en 2001 -catorce años tras su aprobación definitiva-, la capacidad real construida de Eivissa era casi superior en mitad de la capacidad teórica del PGOU 1987 (es decir, sólo un 53% de la capacidad del PGOU estaba consumida), en el momento de su aprobación definitiva este margen era todavía muy superior (se estima que había entonces del orden de unas 42.000 plazas, es decir, un 36% de la capacidad total del PGOU). Estamos, pues, ante un planeamiento muy expansivo y, a la vista de los datos, claramente insostenible.

1.6.5 La barrera de la Avenida de la Pau

La antigua E-10, la Avenida de la Pau -y por ende su prolongación en las avenidas de Sant Josep y Sant Joan- está concebida estrictamente como un

vial de circunvalación del casco urbano el diseño del cual sólo está pensado por el tránsito rodado. Una vez que el desarrollo urbano de Eivissa lo ha sobrepasado, la carencia de enlaces con la trama urbana y la dificultad de cruzarlo peatonalmente han convertido esta vía en una auténtica barrera urbanística que, además, no funciona como vial distribuidor, lo que obliga a concentrar los accesos a Vila sólo en tres puntos, con el consecuente y frecuente colapso circulatorio. La domesticación de las grandes arterias de tránsito rodado se convierte en un objetivo prioritario para el futuro de ciudad.

1.6.6 El desorden en el entorno sur de la muralla

El entorno sur de la muralla tiene una correcta solución en la zona del Soto pero ha perdido la necesaria continuidad en el tramo existente entre Es Soto y la Necrópolis. Todavía hoy, se puede percibir esta zona como una parte casi vacía de Villa que ha de ordenarse en función de su relación con la muralla, la preservación del paisaje abierto y el patrimonio histórico. Sería imperdonable que se edificara sin tener en cuenta este condicionando fundamental. Una pieza tan singular y monumental como la muralla de Eivissa merece un tratamiento acuerdo con su escala e importancia paisajística.

1.6.7 La falta de aparcamientos y los sistemas de transporte alternativos

El alto nivel de motorización de la sociedad ibicenca ha llenado literalmente de coches las calles. Ni el tejido urbano ni la parcelación, ni la edificación están preparados por estos altos índices de motorización. Tanto para los residentes como para los visitantes hace falta reservar espacio de aparcamiento que permita un adecuado uso de la ciudad, tal y como se describe en otros apartados de esta Memoria.

En este sentido, hace falta estudiar una solución de intermodalidad de los distintos tipos de transporte que quite protagonismo a los coches en beneficio de otros modos más imbricados con un mejor uso de la ciudad y una mejor calidad medioambiental del espacio urbano (transporte público, peatones, bicicletas).

1.6.8 La falta de grandes espacios libres estructurantes de rango municipal

Eivissa carece de auténticos parques de ámbito municipal, a excepción de la zona de Es Soto. Hace falta reservar espacios de cara a que en el futuro la ciudad disponga de zonas verdes con posición y tamaño suficientes como para estructurar y referenciar adecuadamente la trama urbana. Existen hoy todavía algunas oportunidades de espacios no consolidados que puedan cumplir esta función (es Prat de Vila, Ca n'Escandell, Puig des Molins-Necrópolis, alrededores del recinto ferial, etc.). Es responsabilidad de la Revisión del PGOU tomar posiciones sobre estas alternativas para que la Eivissa del futuro pueda disfrutar de estas reservas de suelo libre alrededor de las cuales se configurará la ciudad.

1.6.9 Las fachadas urbanas inacabadas

Es muy importante conseguir definir/rematar las diferentes fachadas de la ciudad en zonas como es Pratet, es Prat de Vila (feixes), Avda. de la Pau, Sector 12, etc., terminando así con un problema generado en el planeamiento anterior.

1.6.10 La descoordinación con los municipios colindantes

Uno de los problemas más preocupantes que presenta la planificación de Eivissa radica en el desorden urbanístico y territorial que resulta de décadas de falta de control y de ordenación en los municipios colindantes, particularmente en Sant Josep y Santa Eulària (dado que con Sant Antoni sólo se limita por la sierra, en terrenos protegidos como ANEI).

El diseño de la ordenación urbanística de los cuatro municipios en las áreas que rodean el término de Eivissa evidencia esta dramática situación (ver el mapa de la información urbanística: "Planeamiento urbanístico colindante"). Los suelos afectados por desarrollos urbanos (urbano y urbanizable) alternan sin ningún orden aparente con intersticios de suelo rústico y el uso agrario de los mismos se ve gravemente condicionada. No puede olvidarse que el origen de muchos de estos suelos urbanos proviene de antiguas parcelaciones ilegales.

El desorden territorial se acentúa cuando se analizan los problemas meramente urbanísticos: carencia de morfología urbana, falta de estructura, falta de trazados, falta de elementos referenciadores del paisaje y la trama urbanas, carencia de dotaciones y servicios, infraestructuras insuficientes y/o deficitarias, etc.

El problema más grave se sitúa en el término de Sant Josep, seguido de la zona de Jesús-Cap Martinet y Puig den Valls, en Santa Eulària. No puede olvidarse que la mayoría del usuarios de estos suelos dependen de Vila para la práctica totalidad de los servicios de todo tipos: trabajo, comercio, salud, educación, etc., por lo cual haría falta coordinar la ordenación de estas zonas entre los municipios afectados, tal y como ya prevé el PTI.

1.6.11 Los recursos naturales y su preservación

El suelo rústico se ha visto sometido, con demasiada frecuencia, a demandas de uso no compatibles con su naturaleza y destino, siendo de todas formas, en previsión de posibles problemas, preciso mantener una política activa de protección frente a las potenciales demandas de dichos usos. A tal efecto y dentro de otras medidas, no se autorizarán nuevas parcelaciones ni nuevos caminos.

Como criterios para conseguir el adecuado uso de estos suelos, se prevén que en su ordenación se tendrán en cuenta las características de los cultivos y especies vegetales que los cubren, sus características edafológicas, pendientes, naturaleza del subsuelo, etc., de cara a evitar riesgos de erosión, de alteración y contaminación de acuíferos, de inundaciones, de alteración del paisaje, flora y fauna, y de pérdida de suelos potencialmente adecuados para finalidades agrícolas y forestales.

La protección del medio físico por sus valores (culturales, ambientales, históricos, etc.), tiene que condicionar el modelo de desarrollo del territorio municipal, y ha de ordenar su uso. El mantenimiento del medio ambiente desde un planteamiento de reforma, recuperación y mejora de áreas ya urbanizadas, compatibilizando el desarrollo económico con la protección y puesta en valor del paisaje y territorio municipales, que viene orientando las actuaciones de la corporación de Eivissa, seguirá marcando el rumbo en cuanto a las previsiones de ordenación de su territorio.

El Ayuntamiento asume, en consecuencia, el criterio de condicionar el desarrollo urbanístico a las exigencias del medio físico del territorio municipal y a sus capacidades reales y razonables, y al fin y al cabo siempre bajo la perspectiva de las necesidades municipales reales y razonables de desarrollo.

1.6.12 La accesibilidad, la movilidad, el sistema de transportes y la intermodalidad

El fuerte aumento de los índices de motorización que viene observándose en el término municipal de Eivissa, hace imprescindible la intervención estratégica sobre el sistema de transportes de la ciudad, dentro del nuevo modelo de ciudad ambiental y sostenible desde el Plan General de Eivissa. Las deficiencias existentes en el sistema de transporte urbano y insular suponen acentuar aun más la dependencia funcional del transporte privado, frente al continuado deterioro por lo general de la explotación del transporte público. Solo una política de coordinación de servicios y nuevas infraestructuras permitirá invertir estas tendencias, y considerando la intermodalidad entre las diferentes maneras de transporte como el ámbito de trabajo hacia la sostenibilidad del conjunto del sistema de transportes y comunicaciones.

El modelo territorial del municipio de Eivissa como ciudad mediterránea compacta, cohesionada y policéntrica, es el marco apropiado para realizar las propuestas de movilidad y accesibilidad en las diferentes maneras de transporte disponibles, puesto que en estas condiciones será posible conseguir reducir al máximo los costes del transporte, el aumento de accesibilidad en las zonas exteriores al Centro, y por lo tanto se conseguiría avanzar en la línea de un modelo sostenible de transportes como objetivo fundamental del Plan.

1.6.13 La red de aparcamientos disuasorios para ordenar el acceso a la ciudad

La mejora de las condiciones del transporte colectivo no sirve de nada si no va acompañada de una estrategia para disuadir la utilización del vehículo privado a los usuarios habituales del mismo.

La necesidad ineludible de equilibrar el reparto modal a favor del transporte público, exige acompañar las mejoras en los modos colectivos con inevitables restricciones al transporte privado, que pasan siempre por la disminución de la oferta de plazas de rotación disponibles en las zonas centrales de la ciudad, tanto en superficie como subterráneas, de forma que el conjunto se gestione de forma global. La realidad demuestra la dificultad de convencer a un conductor para que no use el coche en su desplazamiento habitual, sobre todo, cuando la posibilidad de encontrar una plaza de aparcamiento en destino incentiva a realizar el desplazamiento en coche. En la actualidad la ciudad carece de infraestructura adecuada para la ordenación de los aparcamientos disuasorios para evitar que los vehículos privados accedan hasta la zona central de la ciudad. Es una necesidad ciudadana de primer orden establecer propuestas y criterios de intervención en coherencia con el nuevo modelo de accesibilidad urbana de la población.

1.6.14 La infraestructura de apoyo a la bicicleta

Cabría redactar Planes o Programas específicos para desarrollar una estructura general de redes de carriles-bici entre áreas urbanas colindantes, y

desde ellas con el sistema de espacios libres y zonas verdes en el territorio. Esta red debería constituir una malla ordenada, que permitiera conectar los puntos de mayor atracción y concentración de actividades, como son grandes las zonas verdes y espacios libres de ocio, los centros educativos, las estaciones de transporte, así como los equipamientos más relevantes de la ciudad y su entorno, así como las zonas costeras, playas, etc.

El desarrollo de la bicicleta en la ciudad debe realizarse con la aprobación de un plan específico de infraestructura, que conecte entre sí los principales puntos de atracción del territorio municipal. Las propuestas y medidas que lo desarrollen, servirán para que los diferentes planeamientos urbanísticos y actuaciones sectoriales en infraestructura de transporte, nuevos accesos y ampliaciones de calzada, etc, desarrollen su ejecución, y realicen las reservas de suelo correspondientes para el desarrollo de carriles-bici a lo largo de los principales corredores radiales de acceso a la ciudad central desde el entorno insular. A su vez dichos corredores se conectarían con la red de itinerarios principales de la ciudad de Eivissa.

El alto potencial turístico que ofrece el uso de la bicicleta en Eivissa se encuentra aun sin desarrollar, aun cuando existe ya una demanda real para que constituya una manera eficaz tanto para los desplazamientos urbanos como dentro del ámbito insular. La ausencia de itinerarios completos con infraestructura y plataforma reservada es evidente y supone un reto para los responsables municipales convertir en Eivissa en la cabeza de la infraestructura al servicio de la bicicleta dentro del territorio insular.

1.6.15 Las infraestructuras de desalación de agua en la isla de Eivissa

Los consumos punta de la ciudad de Eivissa durante la época estival son cerca de 11.500 m³ al día, de los cuales 10.500 corresponden a la ciudad de Eivissa y 1.000 m³ a Platja den Bossa, mientras que la producción de la desaladora existente en Eivissa llega a aproximadamente los 9.000 m³/día, existiendo, por lo tanto, un déficit de 2.500 m³ /día sobre el total de la demanda.

Dicho déficit estructural debe analizarse junto con los posibles déficits de agua en la zona occidental de la isla, y en concreto con los municipios de Sant Antoni y Sant Josep. La interconexión de la desaladora de Eivissa con las instalaciones existentes en San Antoni, mediante la canalización de 17 km de longitud que conecta entre si ambos sistemas, a través del depósito de regulación de San Rafael, permite establecer una explotación conjunta de las instalaciones, para abastecer las puntas de consumo estival así como una mejora global de la calidad del agua al consumidor final. De este modo los recursos totales que podan suministrar ambas depuradoras tras las últimas inversiones realizadas son aproximadamente 19.500 m³/día, con una capacidad máxima de la desaladora de Sant Antoni entre 10.000 y 10.500 m³/día, de los cuales existe un excedente de oferta suficiente para garantizar cubrir el déficit de Eivissa en la actualidad.

1.6.16 Las infraestructuras de depuración de aguas residuales

Otro tanto cabe decir sobre la capacidad de la infraestructura de depuración de aguas, cuya capacidad ya está colmatada.

1.6.17 Las infraestructuras hidráulicas en los torrentes

Los lechos actuales de los torrentes Cas Capità y Llavanera constituyen en la actualidad espacios abandonados y degradados con altos índices de ocupación del dominio público hidráulico y por afecciones de canalizaciones e infraestructuras. Actualmente los lechos de los torrentes se encuentran reducidos en cuanto a la anchura eficaz que ha estado usurpada por las sucesivas ocupaciones del Dominio Público Hidráulico. La recuperación de la anchura de los lechos es una cuestión básica para el respeto al patrimonio de los lechos y en cumplimiento de la vigente ley de Aguas, así como para asegurar la capacidad de desagüe de los torrentes en caso de avenidas. Gran cantidad de servicios urbanos y canalizaciones se encuentran situados dentro del cauce de los torrentes. En concreto existen varias líneas de energía eléctrica y postes de alta tensión dentro de los márgenes de los lechos, así como los trazados de las canalizaciones de gas y de agua, alcantarillado y el emisario de vertido, que se encuentran situados en el interior de los lechos, y que en algunos casos constituyen verdaderas tomas para el libre flujo de las aguas.

El uso de los torrentes como vías de comunicación y acceso a lugares dónde la accesibilidad a través de los cauces es más cómoda, deben ser suprimidos totalmente para garantizar la seguridad de los usuarios durante periodos de avenidas.

1.6.18 Las líneas aéreas de alta y media tensión: un desorden en el territorio municipal y afectan al paisaje

Una simple observación de los trazados aéreos actuales, demuestra como la existencia de vacíos urbanos, ha producido que a través de ellos se establezcan los trazados de las líneas aéreas, eludiendo de ninguna forma su adaptación al territorio, y solamente buscando los mínimos recorridos entre centros de distribución de energía. Es necesario establecer medidas para convertir los trazados aéreos en subterráneos y proponer medidas para ordenar la dispersión de tendidos.

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES, Y LINEAS MAESTRAS DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

2.1 La referencia a los objetivos y criterios de otros instrumentos

2.1.1 Principios y objetivos de la LOUS

Ya en la "Exposición de Motivos" de la LOUS se indica que la ley incorpora una serie de principios básicos que deben formar parte de cualquier modelo que se pretenda implementar, en concreto el carácter estructurante del principio de desarrollo sostenible, sostenibilidad que debe tener en cuenta tres pilares básicos: el ambiental, el social y el económico.

El desarrollo de estos principios generales aplicables al planeamiento municipal se encuentra en los artículos 2 (Actividad urbanística) y 3 (Finalidades y atribuciones de la actividad urbanística), y cabe indicar que tienen carácter genérico y están incorporados en el presente Plan General.

El carácter estructurante del principio de desarrollo sostenible en lo social tiene su más clara expresión en el artículo 41.e) de la LOUS, por el que esta categoría se aplica a la reserva de suelo destinado a vivienda protegida, en particular, la destinada en exclusiva para ser explotada en régimen de alquiler. Ello conduce a considerar la calificación de suelo con esos destinos como una determinación estructural del Plan General. En este mismo sentido apunta la Norma 67.3.d PTI.

2.1.2 La referencia a los objetivos y criterios del Plan Territorial Insular

El **Plan Territorial Insular de Eivissa - Formentera(PTI)**, establece en el apartado 3 de su Norma 67 la enumeración de los *objetivos básicos* de los instrumentos de planeamiento general, los cuales se deberán tomar como propios en la revisión de los planeamientos municipales. Tiene el siguiente tenor literal:

- “1. Serán objetivos básicos de los instrumentos de planeamiento general:
- a. La protección de los valores ambientales y paisajísticos de las áreas sustraídas del desarrollo urbano.
 - b. La protección y revalorización del patrimonio urbano y arquitectónico, fomentando su reutilización y recuperación.
 - c. El fomento del desarrollo económico y turístico sostenible.
 - d. La promoción del acceso a la vivienda y la integración social, contemplando las reservas necesarias de suelo para acoger las necesidades que de ello deriven.
 - d. La satisfacción de las necesidades de infraestructuras y equipamientos de la población existente y prevista.
 - e. El incremento de los suelos de titularidad pública en todas las clases de suelo a fin de destinarlos a usos de interés general de la población.”

Todos estos objetivos están incluidos y ampliados en los objetivos generales de la Revisión que se recogen en el presente capítulo.

Por su parte, el apartado 4 de la Norma 67 del PTI define los criterios para el planeamiento general municipal sobre *distribución territorial y grado de intensidad de los diversos usos y actividades* con el siguiente tenor literal:

- “4. La definición por los instrumentos de planeamiento general de la distribución territorial y grado de intensidad de los diversos usos y actividades se efectuará:
- a. Ubicando los nuevos crecimientos de forma vinculada a los asentamientos consolidados para potenciar su diversidad y promover la utilización óptima de las redes de infraestructura preexistentes.
 - b. Promoviendo la utilización de suelos degradados o residuales para acoger las necesidades de nueva ocupación de forma preferente a la ocupación de suelos aún no transformados.
 - c. Coordinando las previsiones de localización de las actividades generadoras de empleo y de las zonas de residencia para reducir las demandas de movilidad y fomentando soluciones de diseño que favorezcan los desplazamientos peatonales y el uso del transporte público.
 - d. Promoviendo la gestión prudente de los recursos naturales y energéticos y fomentando la utilización de energías renovables y soluciones constructivas arquitectónicas y urbanísticas adecuadas para minimizar el consumo de recursos naturales.
 - e. Protegiendo e incrementando la proporción de ecosistemas naturales y artificiales en los núcleos urbanos, generando cuando sea posible espacios de conexión entre los espacios naturales rurales y los espacios libres urbanos.”

2.1.3 La referencia a los objetivos y Plan de Acción de Agenda Local 21

La Agenda Local 21 de Eivissa señala que la política ambiental a desarrollar ha de centrarse en:

- a) *Una mejora de la eficacia y eficiencia ambiental de los recursos utilizados y de los procesos implicados en la dinámica urbana (mejora de la sostenibilidad).*
- b) *Una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos que residen en el municipio, sin afectar de forma substancial a la calidad de vida del resto de los ciudadanos del planeta (la mayor mejora posible sin el empeoramiento de alguna de las partes).*
- c) *Una mejora en la eficacia económica y social de los procesos urbanos sin afectar a la población y al medio ambiente (anulación o reducción de los efectos externos presentes).*

El Plan de Acción de la Agenda Local 21 recoge algunos objetivos que necesariamente implican tomas de posición por parte de Plan General, en concreto y entre otros:

Demografía:

- *Incluir dentro del nuevo PGOU el aumento del suelo público cedido en las nuevas urbanizaciones.*

Urbanismo:

- *Aumento del número y calidad de las zonas verdes en el Municipio.*
- *Recomendación por parte del Foro de Participación de evitar acumulaciones de niveles sociales concretos en diferentes puntos urbanos del municipio (recomendación para futuras zonas urbanizables).*

- *Regulación tipológica (basada en la arquitectura tradicional ibicenca) de las viviendas unifamiliares que se construyan en sol rústico*

Agua:

- *Creación y fomento de un sistema de recogida de aguas grises para su posterior reutilización en otros usos, con un adecuado plan de promoción por parte del Ayuntamiento.*
- *Reaprovechamiento de las aguas residuales urbanas tratadas en la EDAR de la Ciudad de Ibiza con el fin de restablecer la irrigación "natural" que existía.*
- *Esperar a la realización de un estudio de impacto medioambiental para la prolongación y cambio de localización del vertido del actual emisario de aguas urbanas residuales frente a la Playa de Talamanca y su recolocación.*
- *Ampliación de la EDAR de la Ciudad de Ibiza para lograr el tratamiento de las aguas residuales durante el periodo estival.*

Agricultura, bosques, caminos, banales y corredores biológicos:

- Garantizar una protección regulada por el Ayuntamiento de ses Feixes del municipio.
- Limitación del tráfico rodado y construcciones sobre caminos y corredores biológicos.

2.2 Objetivos y criterios generales de la Revisión

Cualquier actuación que la Administración desarrolle sobre el territorio de su competencia tendrá que tener como objetivo fundamental la mejora de las condiciones de vida de sus ciudadanos, mejora que en grandes líneas pasará por obtener un aumento en el bienestar, y todo relacionado con la preservación del medio ambiente. Las propuestas de la Revisión del Plan General se dirigen por lo tanto, por dar satisfacción a estos dos macroobjetivos que se encuentran íntimamente relacionados, porque el desarrollo económico no es externo a la calidad de vida y al medio ambiente, al ser evidente que un hábitat deteriorado suponga a corto-medio plazo un freno al desarrollo de las actividades y servicios que sustentan la base económica local.

En línea con los dos macroobjetivos citados, es preciso no solo la preservación y mejora del entorno natural y paisajístico del municipio, sino también la recualificación ambiental de aquellos espacios urbanos que con el tiempo se han ido degradando.

El Plan General, valorando las nuevas demandas colectivas en la línea de lo establecido en las DOT y al PTI, considera oportuno poner al día las determinaciones del planeamiento municipal, revisándolo con el objetivo de que algunas de sus previsiones de desarrollo se acomoden a las nuevas demandas socialmente aceptadas, con la finalidad última de controlar el desarrollo urbano y económico del municipio con criterios de sostenibilidad.

Por lo tanto, el Plan General de Eivissa que surge de la Revisión del vigente apoya los siguientes objetivos generales:

- Un desarrollo socioeconómico equilibrado y compatible con la protección y mejora del medio ambiente y del patrimonio histórico-artístico.
- Una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, garantizando su acceso a todo tipo de equipamientos y al medio natural.
- Proteger la base económica local.

- Defender el acceso a la vivienda permanente de los ciudadanos del municipio.
- Proteger los espacios abiertos del municipio de cualquiera utilización que pueda alterar sus valores ecológicos y paisajísticos.
- Mejorar la calidad ambiental de los espacios urbanos.
- Asegurar densidades globales que garanticen la calidad de vida.

La Revisión implementará los anteriores objetivos mediante los siguientes criterios de planeamiento:

- Condicionar el desarrollo urbanístico a las exigencias del medio físico del territorio municipal y a sus capacidades reales y razonables, y todo siempre bajo la perspectiva de las necesidades reales y razonables de desarrollo.
- Preservar la continuidad de los sistemas naturales y rurales.
- Recualificar el casco urbano mediante su reequipamiento y reurbanización, el ajuste de los usos y sus densidades a las condiciones urbanísticas de los tejidos urbanos.
- Definir los ámbitos del municipio que, en base a sus valores ambientales, agrícolas, ecológicos, paisajísticos, históricos y de otro tipo, habrán de ser objeto de protección ante cualquiera tipo de actividad que los pudiera deteriorar -sin perjuicio, en su caso, de la necesaria compatibilización de usos-, todo ello estableciendo las medidas oportunas para la preservación de los recursos naturales y diseñando una ordenación que evite que queden suelos rústicos condicionados de tal modo que no puedan ser utilizados para aprovechamientos agrarios o para el disfrute naturalista. En este sentido, hace falta considerar el control de la estructura parcelaria como una herramienta fundamental en la ordenación del territorio rural municipal.
- Definir una malla de interés ambiental y paisajístico de itinerarios municipales, poniendo en valor, de forma compatible con su preservación, el patrimonio natural y cultural del territorio municipal.
- Promover una racional utilización de los recursos (agua, energía, residuos, etc.) fomentando su ahorro y, en su caso, su reciclaje.
- Facilitar una gestión responsable de la protección del medio ambiente, tomando partido por una utilización racional del territorio y los usos que soporta.
- Reducir la capacidad de acogida del planeamiento.

2.3 Líneas maestras de la Revisión

Para la consecución de los objetivos perseguidos, la Revisión del Plan General se concibe, por tanto, sobre la base de dos líneas de actuación complementarias:

- Ajustes puntuales para acomodar el planeamiento vigente a las nuevas situaciones, en cuanto a la clasificación y la calificación del suelo.

- Aprovechamiento de nuevas oportunidades de actuación allá dónde se consideren oportunas y deseables desde el punto de vista del interés general y de acuerdo con los objetivos y criterios de la Revisión.

De acuerdo con todo lo anterior, la presente Revisión del Plan General de Eivissa cubre los objetivos marcados tomando como directrices los criterios de planeamiento expuestos. Las determinaciones de la Revisión se sustentan en varias líneas maestras de actuación que, a grandes trazos la caracterizan:

1) En suelo urbano:

- 1.a) Reestudiar la viabilidad general de las unidades de actuación delimitadas por el PGOU, desclasificando aquellas que no sean viables o no haya interés o capacidad real de promoción urbanística por parte de sus propietarios, y readecuando, recualificando y delimitando las que sean factibles para facilitar su gestión y ejecución.
- 1.b) Modificar puntualmente los límites del suelo urbano, en relación con el punto anterior, recogiendo situaciones contrastadas por la experiencia municipal en la gestión del Plan General vigente, entre de otros, las siguientes:
 - Posibilidad de reclasificar como suelo rústico los terrenos que no cumplan las condiciones legales de suelo urbano.
 - Ajustar la clasificación de los suelos actualmente urbanos en las Feixes de Es Prat de Vila
 - Posibilitar la ampliación el suelo urbano para incluir áreas de usos dotacionales de interés general y/o reordenar ámbitos concretos.
- 1.c) Reestudiar el sistema de equipamientos y espacios libres públicos, a fin de adaptarlo a las necesidades reales de la población y a la realidad de su situación actual.
- 1.d) Delimitar nuevos espacios destinados a aparcamientos.
- 1.e) Completar el Catálogo de edificaciones y construcciones protegidas del municipio
- 1.f) Reestudiar los parámetros de edificabilidad en las diferentes calificaciones de suelo urbano, para reducir la edificabilidad existente en PGOU actual.

2) En suelo rústico:

- 2.a) Nueva regulación del régimen urbanístico del suelo rústico que abarca aspectos cómo:
 - Regulación restrictiva de las condiciones a aquellas zonas con valores naturales más importantes.
 - Restringir el uso de nuevas edificaciones no agrarias en todo el suelo rústico municipal.
 - Especificación con claridad de las condiciones en qué puede intervenir sobre el patrimonio edificado con relación a una

casuística objetiva basada en parámetros (que, en todo caso, habrán de ser objetivables y comprobables) tales:

- localización en el territorio;
- tipología edificatoria;
- características de la parcela;
- antigüedad, estado, y características de la edificación;
- uso al que se destina la edificación (agrario o no; vivienda o no).

2.b) Nueva regulación de las segregaciones parcelarias en suelo rústico y de apertura de nuevos caminos. Restricción del proceso de parcelación del suelo rústico, favoreciendo en cambio el proceso contrario de agregación de parcelas. Restricción de la posibilidad de abrir nuevos caminos.

2.c) Creación de una malla de itinerarios de interés ambiental y paisajístico del municipio (caminos y carreteras), incentivando el uso repuesto de la red viaria y la movilidad alternativa no motorizada (peatonal, ciclista, etc.).

3) A nivel general del PGOU:

3.a) Incorporación del Catálogo de Edificios y Elementos Protegidos como instrumento para la defensa del patrimonio heredado.

3.b) Establecer las regulaciones de edificabilidad adecuadas por intentar reducir el techo de población máxima.

3.c) Aclaración y ajuste de las determinaciones del vigente Plan General, tanto escritas como gráficas, aprovechando la oportunidad que brinda el expediente de la Revisión para pulir la documentación del Plan General:

- adaptación a las modificaciones introducidas en el marco normativo de la edificación, el urbanismo y la ordenación territorial por la normativa supramunicipal posterior a la entrada en vigor del Plan General de 1987 (v. gr.: garantizar condiciones de accesibilidad a minusválidos, normativa de habitabilidad, etc.);
- fijación de interpretaciones ya consolidadas o no de la Normas Urbanísticas vigentes; - nueva definición, clasificación y regulación de los diferentes tipos de usos
- definición y clasificación de los diferentes tipos de obras.
- procurar, en su caso, una mejor adecuación de los parámetros reguladores de la tipología arquitectónica, la altura y la intensidad a las tipologías originarias de las distintas zonas urbanas;
- dibujo de la ordenación del suelo urbano sobre la nueva cartografía informatizada (a escala de referencia 1/500);
- dibujo de la ordenación del suelo rústico sobre la nueva cartografía informatizada (a escala de referencia 1/5.000);
- corrección de los errores materiales existentes; etc.

Y todo aquello sobre la base de la experiencia de casi treinta años en el manejo de dicha documentación.

Las presentes líneas de actuación son enunciativas y pueden ser ampliadas, reajustadas o abandonadas en el curso de la tramitación subsiguiente de esta Revisión, bien como consecuencia del proceso de participación pública o bien por el reestudio municipal de las cuestiones tratadas o planteadas.

En todo caso, para lograr los objetivos genéricos de la Revisión, como objetivos de la política urbanística municipal, se precisan de actuaciones complementarias de gestión urbanística, vinculadas al planeamiento, que garanticen su ejecución gradual.

2.4 Síntesis de los objetivos generales, sectoriales y territoriales

Se han establecido los siguientes objetivos para la Revisión del Plan General, que de forma resumida y ordenados según sus características son:

2.4.1 Generales

Son aquellos que responden a la problemática de Eivissa como un todo y en cuanto a su rol en la Isla como centro urbano, turístico, administrativo, comercial, terciario, nudo de comunicaciones, etc.

DIVERSIFICAR LA BASE ECONÓMICA

- Consolidar una oferta turística diversa y de calidad
- Generar nuevas áreas de ocio y recreo
- Reordenar y mejorar los polígonos industriales
- Fomentar el establecimiento de pequeña y mediana industrias limpias
- Defensa del pequeño comercio local. Consolidar las aéreas y ejes comerciales actuales
- Diversificar la localización de las actividades terciarias siempre que no sean generadoras de tráfico
- Proteger el medio natural por ser soporte de actividades agrícolas.

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

- Mejorar el funcionamiento del puerto
- Mejorar el acceso al aeropuerto
- Mejora de las líneas de transporte público por carretera
- Mejora de las telecomunicaciones
- Crear un sistema insular informático. Intranet

MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL

- Defensa, protección y conservación del medio natural
- Protección y consolidación del patrimonio histórico - artístico
- Crear espacios urbanos de calidad. Ordenación
- Crear espacios urbanos de calidad. Urbanización
- Control del paisaje natural y de la escena urbana
- Control de la contaminación atmosférica, acústica y visual
- Traslado de los depósitos de CLH

EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

- Oferta de equipamientos públicos de rango insular. Educativo, Cultural, Sanitario, Deportivo, etc.

- Oferta de actividades diversificadas
- Oferta de servicios terciarios
- Oferta de centros de investigación

2.4.2 Sectoriales

Son aquellos que se refieren a problemáticas de carácter sectorial/estructural

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

- Mejora de la red de abastecimiento de agua
- Mejora de la red separativa del saneamiento
- Mejora de la red de energía eléctrica
- Mejora de la red de alumbrado público
- Mejora de la red de telefonía
- Implantación de la red de gas natural
- Ampliación de la red de recogida selectiva de residuos

INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN

- Completar y mejorar la red viaria municipal
- Completar y mejorar la red viaria local
- Adecuación de la E-10 como vía urbana
- Delimitar aéreas centrales y ejes de conexión con uso restringido al tráfico rodado
- Completar el sistema de aparcamientos para residentes y de rotación, en superficie y subterráneos
- Ordenación del tráfico de pasajeros en el puerto. Nueva estación terminal general y de Formentera
- Ampliar y mejorar el transporte público tanto insular como local.
- Especial atención al transporte público en las áreas peatonales
- Creación de un sistema de vías para los peatones y ciclistas, municipal y local

SUELO

- Calificar el suelo residencial necesario para absorber la demanda previsible
- Calificar suelo residencial para vivienda protegida
- Los nuevos suelos deben coadyuvar a completar la trama urbana
- No calificar nuevo suelo industrial, reordenar el existente

ORDENACION URBANA Y VIVIENDA

- Preparar suelo para viviendas protegidas
- Fomentar la diversidad de las viviendas cuanto a su tamaño
- Diferenciar los alojamientos turísticos de los viviendas de residencia permanente
- Apoyar la rehabilitación del parque de viviendas
- Fomentar la diversificación de topologías/morfológicas edificatorias
- Ajuste de las densidades previstas en suelos edificables con recuperación de suelo para uso público, disminuyendo las densidades excesivas
- Sin perjuicio de lo anterior, diseñar los nuevos trozos de ciudad con densidad suficiente propia de la compacidad de la ciudad mediterránea, que garantice la adecuada mezcla de usos, y la rentabilidad de los espacios y de las infraestructuras urbanas

- Disminuir las alturas tanto en el centro histórico como en la periferia
- Fomentar operaciones de reforma y rehabilitación por edificios o promociones en edificaciones modernas pero de escasa calidad (especialmente las próximas al centro histórico)
- Realizar pequeñas operaciones de remodelación puntual en áreas centrales con operaciones de rehabilitación y alojamiento y realojamiento de la población afectada

EQUIPAMIENTOS Y ZONAS VERDES

- Cubrir las demandas y los estándares de los distintos equipamientos
- Localizar los equipamientos buscando la proximidad del usuario
- Reutilización de edificios singulares, valor arquitectónico y/o histórico para equipamientos
- Fomentar la utilización de las instalaciones escolares fuera del horario escolar para cubrir demandas de barrio
- Utilizar los nuevos equipamientos como focos de las nuevas centralidades urbanas
- Cubrir las demandas y los estándares de los espacios libres y zonas verdes
- Ampliación del cementerio
- Completar la dotación de zonas verdes públicas, tanto a nivel de barrio como a nivel municipal

MEDIO NATURAL Y URBANO

- Protección, defensa y conservación del litoral
- Evitar la urbanización intensiva en las zonas próximas al litoral
- Facilitar el acceso público al litoral manteniendo una amplia banda de protección dónde solamente se permitan equipamientos públicos
- Protección y defensa de las Feixes para ser un ecosistema frágil, compatibilizándolo con sus restantes funciones urbanas y territoriales
- Control de desmontes, rellenos y vertidos
- Mejora de las condiciones del patrimonio histórico - artístico no solo desde el punto de vista cultural sino también, económico y como recurso turístico
- Recuperar el uso y disfrute público del Teatro Pereira
- Conservación y mantenimiento del conjunto arquitectónico del núcleo urbano con medidas de protección urbanística y ayuda a la rehabilitación

2.4.3 Zonales

Son aquellos que tienen como finalidad la transformación, mejora o readecuación de determinadas tramas urbanas o espacios naturales. Normalmente son coordinación de objetivos sectoriales diferentes en un mismo ámbito. Su justificación pormenorizada se recoge en la Memoria de Gestión. He aquí las más significativas:

RESIDENCIAL

- ES PRATET
 - Obtener una zona verde de aproximadamente 5.000 m² y una parcela para equipamiento de 8.000 m².
 - Conectar, mediante una nueva vía rodada, el puerto y la Avda. de la Pau a través de la Avda. Ignasi Wallis.
 - Completar la trama viaria hasta la Avda Bartomeu Rosselló.

- Calificar suelo para más viviendas.
 - Crear aparcamientos en superficie a lo largo de los nuevos viales y subterráneos bajo espacios libres y/o equipamientos.
 - Completar la peatonalización de la calle Pere Francés con la calle Diputat J. Ribas para facilitar el acceso peatonal al puerto.
- **SECTOR 12**
- El Ayuntamiento de Eivissa es propietario de más de 170.000 m2 de suelo en el Sector 12, procedente de una permuta realizada en Julio de 2003. El objeto de dichas adquisiciones es dotar de Espacios Libres y Equipamientos a la zona de Ca n'Escandell y también al conjunto de la ciudad de Eivissa.
 - El Ayuntamiento se ha propuesto abordar con firmeza una política de vivienda que coadyuve a cubrir las demandas sociales.
 - Cubrir déficits dotacionales y de Espacios Libres.
 - Complimentar los compromisos asumidos por el Ayuntamiento de cara a reservar suelo para Viviendas Protegidas y el Parque de Ca n'Escandell.
 - Ofertar suelo para viviendas de protección pública de diferentes regímenes, en venta, alquiler, para jóvenes, etc.
 - Ejemplificar los futuros procesos urbanizadores. El Ayuntamiento quiere establecer las pautas de cómo deben ser abordados los procesos urbanizadores por parte de la iniciativa privada.
 - Completar la ciudad construida. El Ayuntamiento quiere dejar ordenado el Sector adelantándose a futuras tensiones urbanizadoras de carácter especulativo.
 - Recoger y ordenar situaciones existentes estableciendo los derechos y obligaciones de los participantes en la actuación, quedando claramente fijados sus compromisos de participación y evitando la incertidumbre en el señalamiento de los derechos urbanísticos.
- **CAN CANTÓ**
- Reordenar un ámbito del polígono 7/8 que no está ejecutado.
 - Urbanización de de viales sin ejecutar
 - Prolongar la calle des Jondal hasta la Avda. de la Pau.
 - Concentrar el aprovechamiento residencial y obtener una parcela de uso público en la Glorieta de Figueretes.
- **EIVISSA CENTRE**
- Unidad de Actuación discontinua formada por parcelas residenciales y de equipamiento público situadas en la calle Isidoro Macabich, tramo de la calle Isidoro Macabich y solar sin edificar en la calle Abel Matutes Juan en el Sector 5.
 - Realojo de la población residente en las viviendas de promoción pública de la calle Isidoro Macabich, en nuevas viviendas en el Sector 5.
 - Traslado y construcción del colegio de Sa Graduada a un solar del Sector 5 en la calle de Vicente Serra.
 - En el solar vacante se edificarán nuevos (v.gr: Delegación del Gobierno, nuevos Juzgados, etc.) y se mantendrá o ampliará el jardín existente.
 - Demolición de la Antigua Delegación del Gobierno y construcción de nuevos equipamientos (v.gr: Auditorio municipal, escuela de música, etc.) en dicho solar.
 - Demolición de las viviendas desalojadas y los antiguos juzgados y construcción de viviendas libres.

- Construcción de un aparcamiento subterráneo en la calle Isidor Macabich.
- PERE MATUTES
 - Ordenar la zona con la finalidad de establecer las conexiones viarias hacia el norte, y hacia el este y completar la trama viaria con la antigua UA 18 "Es Viver".
 - Establecer un frente edificado a la calle Pere Matutes que mejore su imagen urbana.
- ZONA MARE NOSTRUM
 - Ordenar la zona con la finalidad de establecer las conexiones viarias hacia el oeste y mejorar las conexiones hacia el norte.
 - Establecer un frente a la calle Pere Matutes que mejore su imagen urbana y turística.
- CAS MUT
 - Urbanización del ámbito de la unidad de Actuación con la finalidad de establecer la trama viaria que posibilite la edificación de las parcelas existentes.
- BESORA
 - Reordenación de la manzana, con obtención de suelo para equipamientos.

SOCIO CULTURAL Y EQUIPAMIENTOS

- NECRÓPOLIS - PUIG DELS MOLINS
 - Ordenación de la zona manteniendo el carácter "histórico", necrópolis (yacimientoarqueológico), los cultivos en bancales y adecuando como parque, muy sutilmente, el medio natural para su uso y disfrute por la población.
- AMPLIACION DEL HOSPITAL DE CAN MISSES
 - Tiene por objeto ampliar los terrenos del actual hospital de cara a dar respuesta a las necesidades de crecimiento futuro de este equipamiento sanitario.
 - Completar la trama urbana que cuelga de la calle Corona, evitando la creación de un vacío poblacional.
 - Obtención de suelo para nuevos equipamientos necesarios (docente, asistencial y administrativo).

INDUSTRIAL

- ZONA DE PUIG DEN VALLS NORTE Y SUR
 - Ordenar y establecer una red viaria que posibilite la creación de parcelas edificables.
 - Creación de una parcela dedicada a un Puerto Seco ligado a las actividades de almacenamiento del Área Portuaria.
- CAN BUFI NORTE, CENTRO Y SUR
 - Recuperar el torrente.
 - Ordenar y establecer una red viaria que posibilite la creación de parcelas industriales edificables.

2.4.4 Singulares

Son aquellos de especial importancia tanto en lo que de estructurantes tienen como en su efecto ejemplificador.

PROTECCIÓN DEL MEDIO NATURAL Y GRANDES PARQUES

- FEIXES ES PRAT DE VILA
 - Utilización como espacio libre de uso público compatibilizándolo con los valores que en su momento condujeron a la declaración como BIC
 - Conseguir el máximo frente de espacio libre hacia el puerto
- FEIXES DE SES MONGES
 - Conservación, protección y recuperación
 - Manteniendo su carácter natural / agrícola.
 -
- PARQUE DE CA N'ESCANDELL
 - A desarrollar en el ámbito del P.P. 12, establecerá la conexión entre Ca n'Escandell y las dotaciones y equipamientos de Can Misses. (P.P. 12)

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

- AREA PORTUARIA
 - Nueva ordenación de las actividades portuarias como consecuencia de la entrada en funcionamiento del dique de Botafoc.
 - Su reordenación tiene que estar íntimamente ligada a la de la ciudad, puerto-ciudad quedando imbricadas ambas.
 - El puerto tiene que abrir su espacio al uso y disfrute de los ciudadanos, ofreciendo su bien máspreciado, el frente marítimo -desafectando aquellos espacios que no necesita ya-, y la ciudad tendrá que aportar al puerto todo su soporte infraestructural facilitando las operaciones que le son propias a su actividad.
- APARCAMIENTOS
 - Creación de plazas de aparcamiento próximos al casco consolidado como soporte al Plan de Peatonalización extensivo propuesto.
 - Una o dos plantas subterráneas.
 - Para residentes y de rotación.
- PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO
 - Recuperación para los peatones del espacio viario para la mejora de la calidad ambiental del centro urbano y por extensión al resto de la ciudad
- RED PEATONAL DE ITINERARIOS
 - Creación, en suelo rústico, de sendas que completen las ya existentes y los caminos rurales y que conecten los diferentes ámbitos de la ciudad con la red peatonal urbana.
 - Sección tipo de seis metros, de los que se reservan 2,5 m para implantar un carril bici y el resto para paseo peatonal y árboles en línea.
- AVENIDAS DE SANT JOSEP / LA PAU / SANT JOAN
 - Transformación del Primer Cinturón (E-10) en Avenida urbana

- Creación de plazas de aparcamiento en línea, intersecciones mediante glorietas y pasos semaforizados.
 - Integración de un carril-bici.
- SEGUNDO CINTURÓN
- Impedir que el desdoblamiento de esta vía genere una barrera física que desconecte la ciudad de su entorno rural/natural, conservando en la medida del posible los caminos rurales históricos.
 - Previsión de puentes o pasos peatonales y ciclistas a desnivel
- PASEO MARITIMO
- Establecer un itinerario para los peatones/ciclistas que permita un recorrido total de la costa, posibilitando el acceso a las playas d'en Bossa -Figueretes y Talamanca, a los espacios libres públicos, al Puig des Molins-Es Soto (como itinerario peatonal), al recinto histórico de Dalt Vila, al Puerto, y conectar con el actual Paseo Marítimo y con el acceso para los peatones al muelle de Botafoc. Intervenir en la remodelación / nueva ejecución del Paseo de la Playa d'en Bossa.

2.4.5 Sobre la capitalidad insular de la ciudad de Eivissa

Toda la propuesta de la Revisión del Plan tiene presente la singularidad de Vila como **capital de la isla**, sometida por tanto a las demandas de la población insular, a la que no puede negar los servicios que presta a pesar de que gran parte de esa población no reside en el municipio, pero sí lo utiliza cotidiana o muy frecuentemente. Se trata de una función que viene de antiguo y que es preciso mantener.

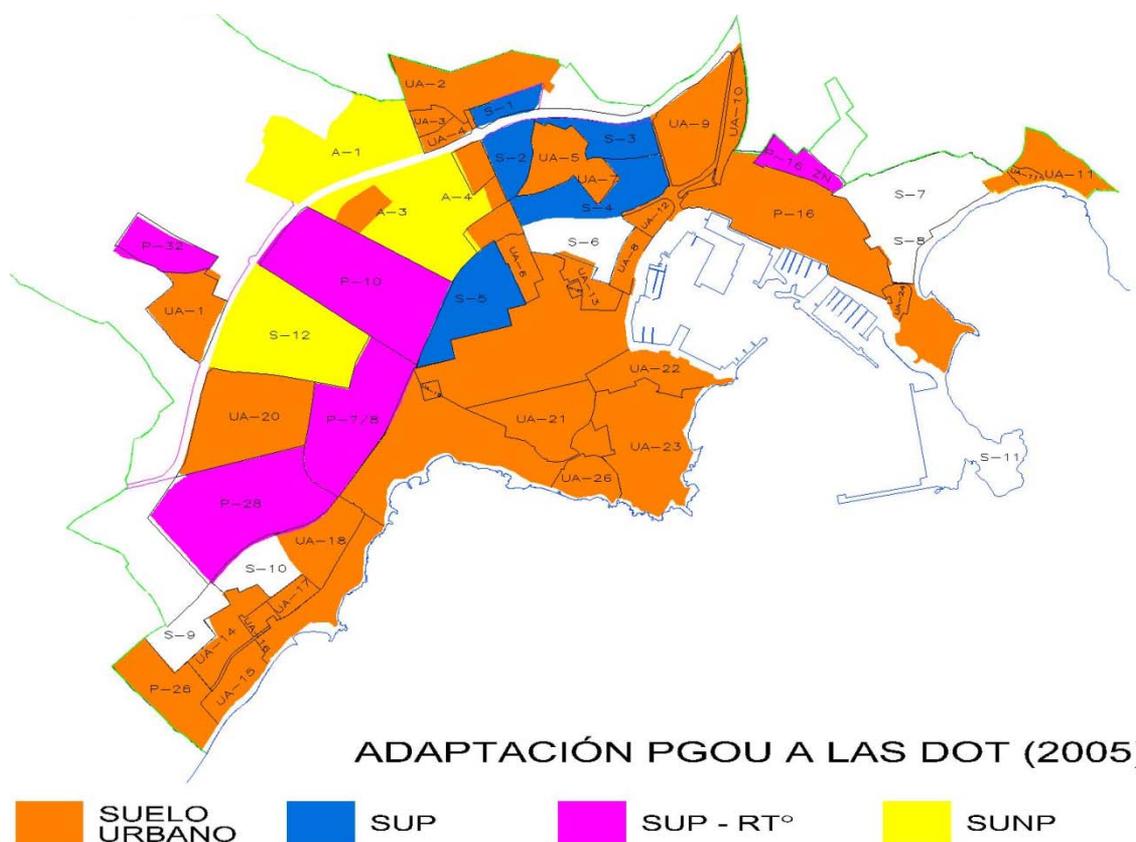
En este contexto, sin embargo la responsabilidad de dotar de medios suficientes al municipio para atender estas demandas no puede ser una responsabilidad exclusiva del Ayuntamiento de Eivissa, antes bien debe ser una tarea compartida con las administraciones supralocales, en primer lugar, el Consell Insular; a otro nivel, el Govern Balear; y, finalmente, el Gobierno de España.

3. ESTRUCTURA GENERAL MUNICIPAL

3.1 Estrategias alternativas de planeamiento estudiadas

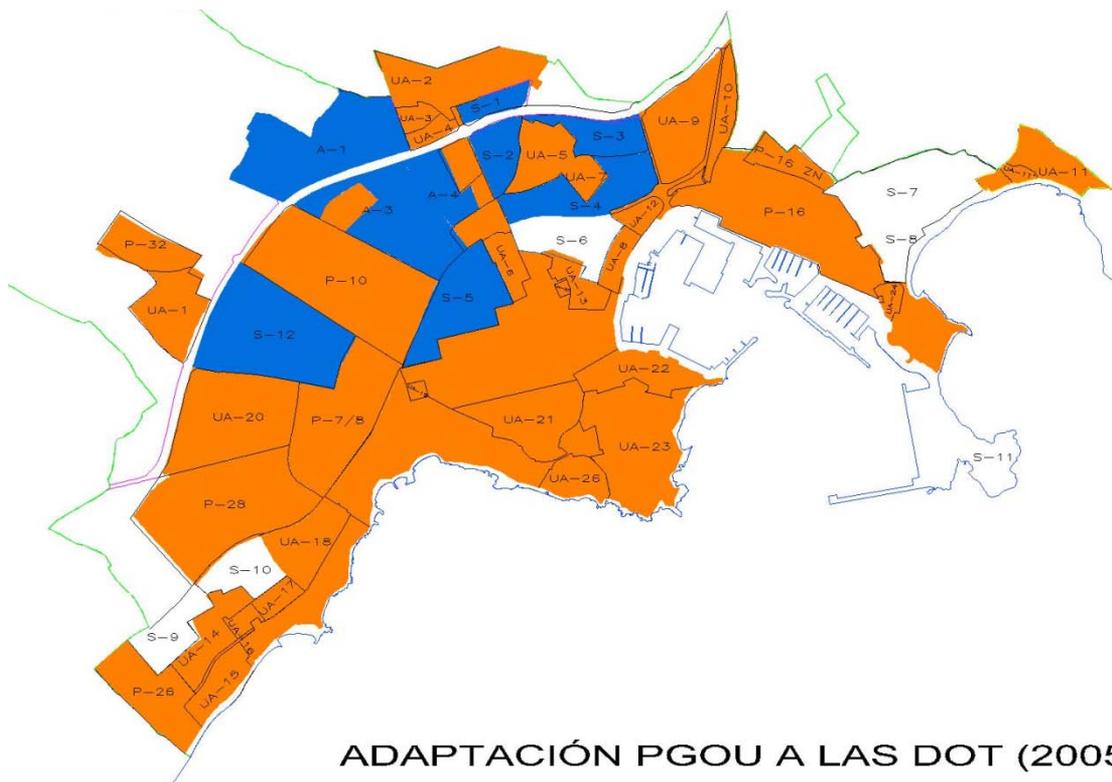
De cara al desarrollo de los objetivos de la Revisión del PGOU, se han estudiado diversas alternativas de planeamiento, desechándose en una primera evaluación las menos racionales. En este apartado se analizan las características, ventajas y desventajas de las principales alternativas posibles, así como su conveniencia, necesidad y oportunidad.

3.1.1 Escenario "0": mantener el PGOU 1987 (adaptado a las DOT en 2005)



El PGOU de 1987, incluso con su adaptación a las DOT aprobada en 2005, no se ajusta a los criterios legales de clasificación del suelo urbano de la LOUS, sobre todo en la zona de Cas Mut, Puig dels Molins-Necrópolis-Es Soto y el frente marítimo de las Feixes de Vila.

De entrada, habría que modificarlo/revisarlo obligatoriamente para reconocer que los sectores de suelo urbanizable programado nº 1 al 5, así como los setores urbanizables de régimen transitorio (SUP-RT) nº 7/8, 10, 16, 28 y 32 ya han adquirido la condición de suelo urbano, de manera que la clasificación del suelo del PGOU 2005 debería adaptarse a lo que se recoge en el siguiente esquema gráfico:



ADAPTACIÓN PGOU A LAS DOT (2005)



Por otra parte, habría que acatar la obligación legal de clasificar como suelo urbano toda la parcela hospitalaria de can Misses (en virtud del *Decreto Ley 2/2009 CAIB, de 8 de mayo, sobre medidas urgentes para la construcción del nuevo hospital de Eivissa*).

Por su parte, el suelo urbanizable restante (sectores A-1, A-3, A-4 y S-12) resulta excesivo en relación a las necesidades de crecimiento del municipio y al PTI.

En consecuencia, confrontando esta propuesta con las categorías de necesidad, conveniencia y oportunidad, la alternativa de mantener el Plan General vigente cabe calificarla de la siguiente manera:

Conveniencia: No

No es conveniente ocupar tanto suelo innecesario, pues hipotecaría el futuro del municipio cuya extensión superficial es muy limitada. bien al contrario, resultaría más adecuado conservar este suelo vacante para cuando haya necesidad real de su ocupación en el futuro.

No es conveniente mantener la clasificación del suelo actual ante los mandatos legales que exigen reducir el suelo urbano.

Necesidad: No

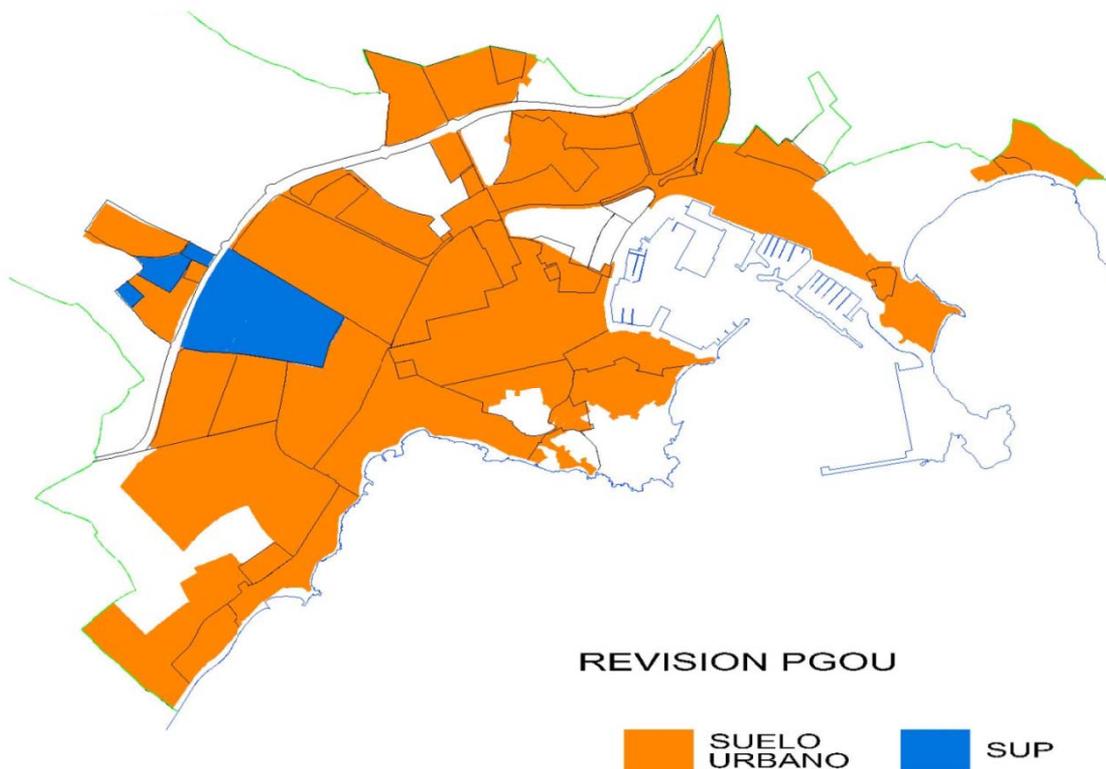
No es necesario ni está justificada la necesidad de tanto suelo urbanizable.

Es necesario adaptar la normativa al PTI y al nuevo marco legal surgido en los últimos 10 años.

Oportunidad: No

En relación a la ausencia de conveniencia y necesidad, no resulta oportuno mantener este planeamiento.

3.1.2 Escenario "1": estrategia concentrada



Esta alternativa implica actualizar la clasificación de suelo urbano ajustándola a los criterios de la LOUS -lo que afecta principalmente a las zonas citadas anteriormente de Cas Mut, del Puig dels Molins-Necrópolis, las Feixes de Vila-, así como al DL 2/2009 sobre el Hospital de Can Misses.

Esta alternativa consiste en clasificar **37,2 Ha** de suelo urbanizable en la cuña de suelo vacante de Es Putxet (Sector 12 del PGOU 1987, situado entre Ca n'Escandell y Can Misses y que en su mayor parte es de propiedad municipal), y de parte de la zona de Cas Mut.

El Ayuntamiento es propietario de 17,3 Ha de las 31,4 Ha de la cuña de Es Putxet (Sector 12). De esta superficie, unas 11,6 Ha se destinarían a crear un gran parque que mantuviera parcialmente el carácter abierto de Es Putxet. Así el suelo destinado a ser transformado se reduce a unas **25,6 Ha**. Ello permitiría la implantación de casi 1.000 viviendas, casi un 60% de las cuales serían gestionadas por el Ayuntamiento como titular patrimonial de las mismas (incluyendo las de cesión lucrativa), lo que permitiría incidir significativamente en el mercado de suelo de viviendas protegidas y de alquiler reducido.

El desarrollo al oeste de la E-20 se restringe radicalmente para proteger el poco suelo rústico que le resta al municipio, y solamente quedan usos residenciales de baja densidad (vivienda unifamiliar), acorde con su posición territorial y adoptando la condición de área de transición entre el suelo urbano y el rústico.

Ventajas:

- corregir la falta de dotaciones y zonas verdes del barrio de Ca n'Escandell.
- permitir incidir en el mercado de la vivienda, dado que es significativa en relación al total municipal la cantidad de viviendas cuyo destino podrá controlarse desde el Ayuntamiento.
- preservar los suelos no necesarios para el futuro.
- ser coherente con el modelo territorial del Avance de la Revisión al mantener la relación del campo con el mar a través de las Feixes de Vila.

Desventajas:

- permitir un cierto desarrollo residencial al otro lado de la E-20, a pesar de ser de baja densidad.

En relación a las categorías de necesidad, conveniencia y oportunidad de esta alternativa cabe concluir lo siguiente:

Conveniencia: Sí

Es conveniente por no ocupar sino el suelo estrictamente necesario, evitando hipotecar el futuro del municipio cuya extensión superficial es muy limitada.

Necesidad: Sí

Es necesario intervenir en la oferta de viviendas a precio tasado y de alquiler reducido para la población con menos recursos.

Es necesario ajustar la clasificación del suelo actual ante los mandatos legales que exigen incorporar el hospital y justificar la clasificación del suelo urbano.

Es necesario reducir la capacidad de acogida del planeamiento ajustándola a las necesidades reales y a los criterios de sostenibilidad ambiental.

Oportunidad: Sí

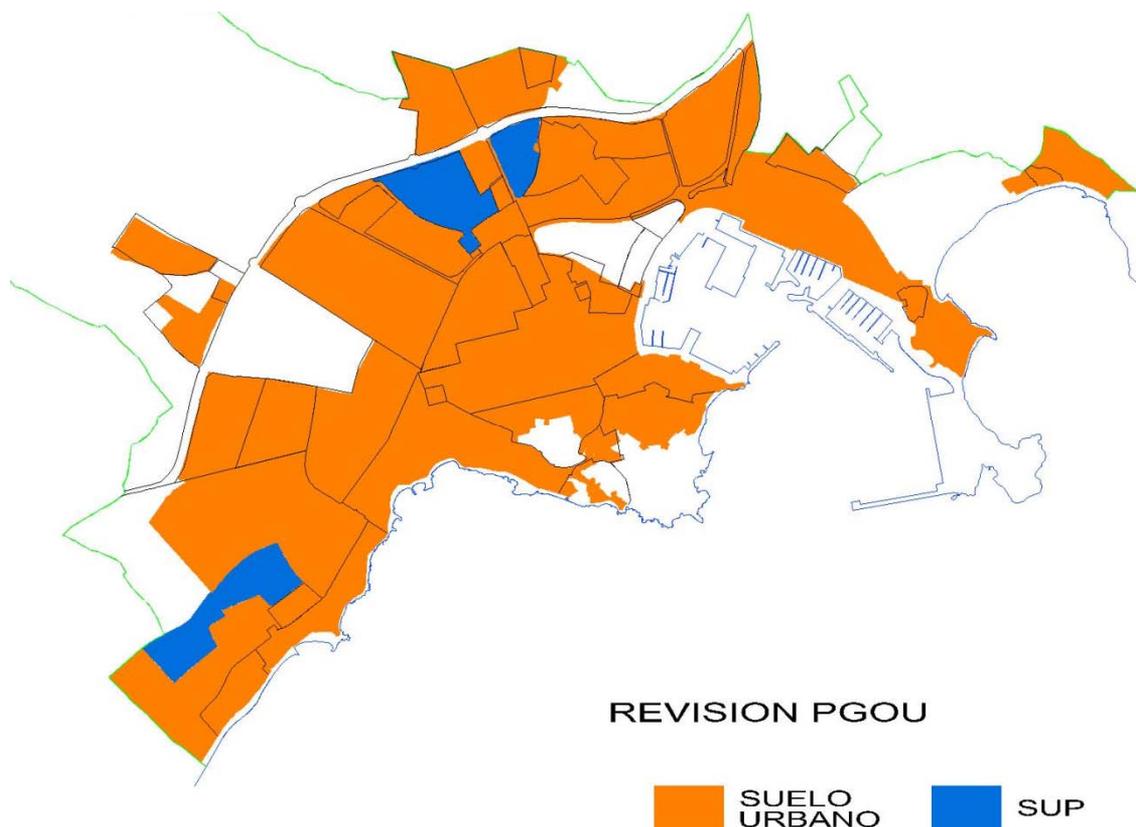
La gran oportunidad de esta alternativa radica en la titularidad municipal de los terrenos del Sector 12 y su posibilidad de utilizarla para incidir en el mercado de la vivienda.

En relación a la conveniencia y necesidad de esta alternativa, también resulta oportuna.

3.1.3 Escenario "2": estrategia dispersa

Esta alternativa sería la complementaria de la anterior y consistiría en incorporar al proceso urbanizador otras tres bolsas de suelo vacante, clasificando **37,83 Ha** de suelo urbanizable:

- * 14,85 Ha en la cuña de suelo existente en Sa Joveria , colmatando así el último espacio no urbanizado que queda en este sector.
- * 6,57 Ha en la pequeña cuña que queda en Can Dominguets, entre la E-20, el Ferial y Cas Ferró.
- * en el extremo sur del término municipal, 16,51 Ha en Sa Punta y Ca les Animes, ocupando el suelo que queda entre la Avda. Sant Jordi y la franja urbana de la Avda. Pere Matutes.



Frente a la alternativa "0", esta solución presenta las siguientes ventajas y desventajas.

Ventajas:

- no sobrepasa el límite urbanístico que constituye la E-20.

Desventajas:

- no sirve para corregir la falta de dotaciones y zonas verdes de los barrios limítrofes a los sectores que se clasifican como urbanizables, pues estos se han desarrollado en base a planes parciales que ya contenían suficientes dotaciones.
- al no disponer de suelo municipal previo, no permite incidir suficientemente en el mercado de la vivienda, dado que la cantidad de que dispondría el Ayuntamiento no sería significativa en relación al total municipal.
- apenas preserva ya suelos vacantes para el futuro.
- no es muy coherente con el modelo territorial del Avance al cortar la relación del campo con el mar a través de las Feixes de Vila.

En relación a las categorías de necesidad, conveniencia y oportunidad de esta alternativa cabe deducir lo siguiente:

Conveniencia: No

No es conveniente ocupar tanto suelo, pues hipotecaría el futuro del municipio cuya extensión superficial es muy limitada. Bien al contrario, resultaría más adecuado conservar este suelo vacante para cuando haya necesidad real de su ocupación en el futuro.

Necesidad: Sí

Es necesario ajustar la clasificación del suelo actual ante los mandatos legales que exigen incorporar el hospital y justificar la clasificación del suelo urbano.

Es necesario reducir la capacidad de acogida del planeamiento ajustándola a los criterios de sostenibilidad ambiental.

Oportunidad: No

En relación a la falta de conveniencia de esta alternativa, tampoco resulta oportuna.

Por todo lo anterior, se considera que la correspondiente al **ESCENARIO "1" es la alternativa más coherente con los objetivos y criterios de la Revisión**, tanto desde la perspectiva de su necesidad, conveniencia y oportunidad, como de la evaluación del balance de ventajas que ofrece.

3.2 Los usos principales

1. RESIDENCIAL

En la propuesta de estructura territorial para el municipio de Eivissa, las áreas residenciales ocupan una posición al sur apoyadas en el arco litoral. Como la Revisión no propone la expansión de la marcha urbana, el área residencial, que es la determinante en el municipio, se mantiene prácticamente en los límites actuales.

2. EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES

Dentro de la estructura general, además de los equipamientos y espacios libres propios de las barriadas del núcleo capital, es de reseñar el área de concentración de grandes equipamientos situada entre los dos cinturones, la carretera de Sant Antoni y el polígono de Can Misses. El Hospital de Can Misses y el Ferial, conforman el centro de los equipamientos en la estructura territorial. Su accesibilidad será mejorada por las intervenciones que en la red viaria están previstas.

3. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

La Revisión del Plan General mantiene y consolida el área industrial y de servicios existente en el extremo norte del municipio, a la cual se le mejora la accesibilidad desde dentro y desde fuera del municipio.

El pequeño tamaño del término municipal y de la propia área de industria/servicios hacen que la concentración funcional de usos productivos no sea un problema.

4. TERCIARIO Y COMERCIO

Desde el punto de vista de la estructura territorial, el terciario y el comercio, insertados e implantados en el núcleo capital, no signifiquen un elemento autónomo estructural, solamente ayudan a consolidar el carácter del núcleo capital como centro de atracción del territorio insular. El tráfico que genera es un problema para la estructura del municipio, de allí la importancia dada al sistema de aparcamientos disuasorios y a la red viaria dada para la Revisión del Plan General.

5. TURISMO

Al ser la principal actividad económica y social, es el elemento clave en la configuración de la estructura territorial del municipio. El pequeño tamaño del municipio y la inexistencia de otros núcleos de población o enclaves hace que toda la actividad generada por el turismo se encuentre inmersa en el núcleo capital, ya sea como lugar de residencia o como punto y foco de atracción.

Parte fundamental del atractivo turístico de Eivissa es el frente costero y la ciudad histórica.

Otros atractivos paisajísticos como Serra Grossa aún no pueden ser considerados como tales. Por todo el anterior la Revisión del Plan General apuesta por la consolidación del núcleo capital como foco turístico, tomando las medidas urbanísticas que ayuden a potenciar más aún dicho carácter.

6. PUERTO Y AEROPUERTO

El puerto de Eivissa representa una pieza clave en su estructura, tanto como elemento básico de su movilidad, como pieza de refuerzo del carácter del núcleo capital. La Revisión del Plan General propone su reordenación para conseguir por un lado una mayor funcionalidad, la incorporación de nuevos suelos, puerto seco, para el almacenaje en el área industrial y la mejora de sus accesos, y por otra mejorar la integración en la estructura urbana del núcleo y el uso compartido de ciertos espacios que han perdido su función portuaria.

La insularidad de Eivissa hace que el puerto y el aeropuerto sean las puertas de entrada y salida de la población. El aeropuerto, localizado en el municipio de Sant Josep, con un importante movimiento anual de pasajeros, impone al municipio un importante tráfico tanto de paso como de destino.

3.3 Clasificación del suelo

La totalidad del suelo municipal se divide, según la clasificación establecida en la LOUS en: Suelo Rústico, Suelo Urbanizable y Suelo Urbano.

3.3.1 Suelo rústico

Son suelo rústicos, aquellos suelos que están sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación de acuerdo con los planes de ordenación territorial o la legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público.

También son suelo rústico los terrenos que el planeamiento general considera necesario preservar por los valores a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior, por su valor agrícola, forestal, ganadero o por sus riquezas naturales, así como aquellos otros que considera inadecuados para el desarrollo urbano, bien por imperativo del principio de utilización racional de los recursos naturales, bien de acuerdo con criterios objetivos de carácter territorial o urbanístico establecidos por la normativa urbanística.

La clasificación del Suelo Rústico tiene como finalidad la protección de espacios naturales de indudable interés, ANEI, Feixes, etc, y el

mantenimiento del entorno rural o natural. Se localizan al noroeste limitando con Sant Josep y San Antoni, la Serra Grossa, y al este, como pequeñas manchas discontinuas en el límite con Santa Eulalia. Al sur del Segundo Cinturón y al este del polígono de Can Misses, se mantiene como rústico el suelo que entre otras cosas permite establecer una continuidad estructural entre la sierra y el puerto.

La protección y mantenimiento de las Feixes de Es Prat de Villa posibilita asimismo establecer la continuidad entre la Sierra, la llanura y el mar. La protección y mantenimiento de las Feixes de Ses Monges, calificándolas como suelo rústico protegido, es garantía para la conservación de la Playa de Talamanca evitando así hipotecar su futuro.

3.3.2 Suelo urbano

Queda clasificado como Suelo Urbano, en aplicación de la legislación del suelo y el PTI, el suelo ya transformado por contar, como mínimo, con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica. Así mismo son suelo urbano los terrenos que, en ejecución del planeamiento, hayan sido urbanizados de acuerdo con el mismo, o por estar consolidadas por la edificación en la forma y con las características que establece la legislación urbanística y el PTI.

Es un continuo urbano compacto excepto los enclaves de Can Mut y del Polígono 32 al norte del Segundo Cinturón, y ses Figueretes, al este de las Feixes de ses Monges y la Playa de Talamanca.

La Revisión del Plan General consolida el modelo actual de la clasificación del suelo -que ya viene condicionado por la red viaria principal-, centro histórico, ensanches, usos turísticos, áreas industriales, enclaves y el salto de la Avda. de la Pau mediante nuevos paquetes residenciales.

3.3.3 Suelo urbanizable

El resto del término municipal queda clasificado como Suelo Urbanizable y está constituido por dos sectores que desarrollan el antiguo *Sector 12*. Se sitúan al noroeste del núcleo urbano, entre Can Misses y Ca N'Escandell, correspondiendo al eje de crecimiento establecido en la Revisión del Plan General. Su ejecución se prevé para el primer cuatrienio del Programa de Actuación.

3.4 Justificación de los cambios de clasificación directamente a suelo urbano

En relación a los terrenos del **Polígono 7-8** -parte de ellos dentro de la UA Can Cantó-, los del **Sector 5** y los del **Polígono 16 Z3**, cabe decir que ya tienen la condición de suelo urbano por cumplir con los criterios de la norma 28.1.a PTI (dotación de servicios urbanísticos) y/o la norma 28.1.b. PTI (ejecutados según el planeamiento) y parcialmente también en aplicación de la 28.1.c (consolidación por la edificación). Esta disparidad de situaciones de hecho se debe a la falta de coherencia en la anterior gestión urbanística municipal que durante muchos años permitió la ejecución de los diferentes ámbitos de planeamiento sin atenerse a las exigencias estrictas del Reglamento de Gestión Urbanística.

Con respecto al resto de áreas que se clasifican como suelo urbano, cabe decir:

- a) Se cumple en todos los casos lo preceptuado en la norma 28.4 PTI, ya que no se sobrepasan los sistemas generales que puedan actuar de límites, y los terrenos siempre forman parte y están integrados en las mallas urbanas colindantes.
- b) Los terrenos están dotados de los servicios urbanísticos necesarios y con capacidad suficiente para el uso previsto en ellos: acceso rodado pavimentado, saneamiento, abastecimiento de agua y suministro de energía eléctrica. Además disponen de encintado de aceras, red de telecomunicaciones y alumbrado público, aunque de forma incompleta.
- c) En todos los casos se trata de rectificaciones del límite del suelo urbano para incluir retazos de suelo colindante para rematar el límite del suelo urbano de forma que permita bien ampliar el hospital de Can Misses y completar la dotación de equipamiento local y general necesario (Hospital de Can Misses y UA Ampliación del Hospital), bien completar la trama viaria colindante (UA Cas Mut).
- d) En Cas Mut se pueden considerar consolidados con los suelos urbanos colindantes
- f) Salvo en Cas Mut, se trata de suelos actualmente clasificados como urbanizables.

3.5 La calificación del suelo rústico

El suelo rústico de la Revisión del PGOU se califica sobre la base de las categorías de suelo rústico que define la norma 6 del PTI. No todas las categorías se encuentran en el término municipal de Eivissa. Las que se encuentran son las siguientes:

Suelo Rústico Protegido:

- a. *Áreas Naturales de Especial Interés de Alto Nivel de Protección SRP-AANP*
- b. *Áreas Naturales de Especial Interés SRP-ANEI*
- d. *Áreas de Prevención de Riesgos SRP-APR*
- e. *Áreas de Protección Territorial SRP-APT*

Suelo Rústico Común:

- b. *Áreas de Transición SRC-AT*

Partiendo de la calificación establecida por el PTI, en la Revisión del PGOU de Eivissa el **suelo rústico protegido (SRP)** queda formado por las siguientes áreas:

- 1) **Áreas de Alto Nivel de Protección (SRP-AANP):**
Las SRP-AANP son las áreas menos humanizadas del término municipal, con gran interés natural, forestal o paisajístico. Corresponden a las **Áreas de Alto Nivel de Protección (AANP) de la LEN**. Están constituidas por los siguientes terrenos:
 - * los islotes de isla Negra des Nord, Sa Corbeta, isla Negra des Sud e isla de Ses Rates; y

- * los picos y zonas acantiladas de los terrenos del ANEI nº 8 Serra Grossa-Ses Fontanelles, según la delimitación del PTI.
- 2) **Áreas de Especial Interés (SRP-EI):**
Están constituidas por las **Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI)** del PTI (esto es, la parte de la ANEI nº 8, Serra Grossa-Ses Fontanelles, que pertenece al municipio de Eivissa) y los todo el territorio comprendido entre la delimitación de ANEI y la ronda E-20, el polígono 32 y el suelo urbano de Cas Mut, que el Plan General protege por valoración propia y por razones de coherencia territorial, en aplicación de sus objetivos generales de planeamiento. Después de las AANP, corresponden a las áreas menos antropizadas del municipio
- 3) **Áreas de Protección Territorial (SRP-APT):**
Corresponden a los suelos delimitados como tales por el PTI, que están constituidas (artículo 19 DOT) por los terrenos de las franjas de servidumbre de la red de carreteras y los terrenos comprendidos dentro de la franja de 500 m medida desde el límite interior de la ribera del mar, entre los que se encuentran los sectores desclasificados de suelo urbanizable S-7 y S-8, situados en la zona de Talamanca.
- 4) **Áreas de Prevención de Riesgos (SRP-APR):**
Son terrenos delimitados por el PTI en aplicación de la Disposición adicional 11ª de las DOT, que establece la obligación de los instrumentos urbanísticos de incluir la documentación necesaria para hacer frente y reducir al máximo los niveles de riesgos de erosión, desprendimientos, de inundación, de contaminación de acuíferos y de incendios.

El **suelo rústico común (SRC)** queda formado únicamente por suelo rústico común de régimen general (SRC-SG). Ahora bien, resulta que la práctica totalidad del suelo rústico no protegido está considerado en el PTI como **Áreas de Transición (SRC-AT)**, constituidas por los terrenos incluidos dentro de la franja de 100 m que envuelve los suelos urbanos y los aptos para la urbanización, y que no están calificados como suelo rústico protegido.

Parte de estas áreas están también afectadas como "**Áreas de protección posterior de las zonas turísticas**" que delimitaba el POOT.

La delimitación detallada de las áreas del PTI sobre la cartografía municipal más precisa, se ha realizado de acuerdo con los criterios establecidos por la norma 6.4 PTI, esto es, corrigiendo, en su caso, los errores de asignación que se detecten y referenciándolas a elementos físicos fácilmente identificables sobre el terreno.

La regulación detallada de cada una de estas áreas se encuentra en las Normas de área correspondientes.

3.6 Centralidades, polos y ejes de crecimiento

El término municipal, de escasa superficie, tiene claramente definidas su centralidad, el núcleo de Eivissa capital, los polos de actividad, industrial y turístico, y los ejes de

crecimiento y desarrollo. La Revisión del Plan General, recoge la actual situación, consolidando y potenciando la centralidad del núcleo, manteniendo los polos de actividad, fundamentalmente el comercial, el industrial y el turístico y controlando a la baja y en la misma dirección las tendencias de crecimiento urbano.

1 . EL NÚCLEO DE EIVISSA

Dentro de la estructura territorial del término municipal de Eivissa, el núcleo de Eivissa - capital, es el único Centro Urbano, tanto en cuanto a residencia como cualquiera otro tipo de uso o actividad. Desarrollado históricamente a partir del recinto de Dalt Villa se ha extendido por la llanura hasta llegar a al segundo cinturón e incluso sobrepasarlo.

2 . EL POLO TURÍSTICO

Dentro del núcleo, en posición periférica, la Revisión del Plan General propone seguir manteniendo el uso básico turístico que conforman las instalaciones hoteleras y los otros usos complementarios que lo completan. Estos polos o enclaves turísticos se localizan en el litoral, al este gravitando sobre las instalaciones náuticas - deportivas y la Playa de Tamanca y al oeste en torno a las Playas den Bossa y de Figueretes.

3. EL POLO INDUSTRIAL / SERVICIOS

La Revisión del Plan General opta por consolidar, sin ampliación, la zona actualmente existente. Dicho polo industrial está muy bien comunicado. La nueva red viaria del Plan mejora su accesibilidad interna y con el puerto.

4. EL POLO COMERCIAL

El comercio se ha situado tradicionalmente en el núcleo de Eivissa, concentrándose en determinadas zonas y ejes. Esta concentración comercial es una de las características que ayudan a potenciar dicho núcleo dentro de la estructura insular. La Revisión del Plan General potencia las características de este pequeño y mediano comercio y su implantación territorial, para el que mejora su accesibilidad extramunicipal con el incremento del transporte público y con la creación de un sistema de aparcamientos de rotación.

5. DINÁMICA DEL NUEVO MODELO

Las actuales tendencias de crecimiento de la estructura urbanística municipal se están produciendo en todas las direcciones, incluido la ocupación de la bahía. La Revisión del Plan General propone un modelo de estructura territorial que controle, limite y potencie las actuales tendencias de crecimiento, mediante las siguientes determinaciones:

- Se recomienda que el Plan Especial a desarrollar por la Autoridad Portuaria prohíba incremento de la ocupación del espejo de agua y/o eliminar ocupaciones existentes.
- Limitar el crecimiento urbanístico hacia el este y oeste (polos turísticos).
- Limitar el crecimiento residencial hacia el noreste.
- Potenciar el crecimiento de los equipamientos públicos hacia el norte.

3.7 Eivissa, ciudad portuaria

3.7.1 La planificación urbanística en relación con el puerto y su planificación propia

Nadie duda que los puertos constituyen, por su organización administrativa y por sus propias actividades, una unidad funcional específica. Es decir, un conjunto de actividades articuladas en una estructura funcional y física unitaria, condicionada por imperativos técnicos referidos básicamente a cuestiones de dinámica litoral y las tecnologías del transporte. Pero estas unidades son sistemas complejos de elementos que, por ejemplo, en el ámbito físico, incluyen construcciones marítimas, vías de comunicación terrestres, edificios de múltiples usos (administrativos de la autoridad portuaria, de empresas, talleres portuarios, almacenes, industrias, etc.), áreas de almacenamiento libres, áreas de aparcamiento de vehículos pesados, etc. Este carácter unitario pero complejo, física y funcionalmente entendido, exige un tratamiento espacial y urbanístico también unitario. Es decir, entendemos que el espacio portuario debe ser abordado urbanísticamente como un espacio específico y, por tanto, no puede ser tratado como el conjunto de la ciudad o del territorio municipal. El espacio portuario constituye en definitiva una unidad espacial, funcional y urbanística específica.

El carácter funcionalmente específico del espacio portuario ha condicionado también la mayor o menor permeabilidad de sus recintos, en los que su control es una exigencia inevitable (recintos aduaneros, depósitos de mercancía al aire libre, etc.) o muy recomendable por los conflictos funcionales que puede provocar el libre acceso público (problemas circulatorios, de aparcamiento, de accidentes, etc.). En este sentido, la tecnificación que experimenta el transporte marítimo en las últimas décadas (estandarización-contenedores, aumento del tamaño y calado de las embarcaciones, especialización de las instalaciones, etc.) acentúa aún más la especialización del espacio portuario y plantea exigencias de organización que, en principio, parecen alejarse aún más de la ciudad, no sólo espacialmente sino en cuanto a su compatibilidad funcional. Los espacios portuarios serían según esta tendencia espacios cada vez más especializados y exigirían una gran exclusividad, acentuándose su carácter monofuncional.

Este carácter especial del espacio portuario se ha plasmado en la legislación urbanística en la gran ambigüedad que quedan establecidas las relaciones puerto-ciudad o, lo que sería su traducción en el planeamiento, la relación entre el Plan Especial del Espacio portuario y Plan General. En efecto, el Plan Especial de la Zona de Servicios Portuarios, la figura considerada idónea para la ordenación de recintos portuarios, constituye una tipología de planeamiento que no encaja bien en el carácter jerárquico de nuestra planificación y que puede redactarse, incluso, en ausencia de Plan General o Plan de Ordenación del Territorio o "cuando éstos no contuvieran las previsiones detalladas oportunas".

Legalmente, de hecho, el espacio portuario está sometido a una concurrencia legislativa de competencias que parece complicar todavía más las relaciones puerto-ciudad a través de la existencia de dos autoridades competentes, la portuaria y la urbanística. Esta concurrencia de competencias es muy posible que sea la causa que ha propiciado en el pasado la ausencia de pronunciamientos urbanísticos por parte de los Ayuntamientos sobre el espacio portuario (salvo cuestiones puntuales o de detalle), y en definitiva su olvido por parte no sólo del planeamiento sino también de la teoría urbanística en general, donde son muy escasas las referencias a un espacio tan singular y tan estratégico.

Pero esta situación de espacio en blanco, desde el punto de vista urbanístico, ha cambiado. De hecho, puede decirse que, a pesar de mantenerse en gran parte una ignorancia del puerto en numerosos planes generales, el espacio portuario es hoy un espacio codiciado por la ciudad y sobre el que existe una gran presión urbanística; presión urbanística que no debe entenderse en el sentido especulativo que tradicionalmente se aplica a la expresión, sino en el sentido de la existencia de usos urbanos que compiten por el espacio del puerto. El puerto de Ibiza es representativo de estas circunstancias.

Esta situación de presión se debe a una variada gama de factores técnicos, económicos, culturales y políticos, y se concreta de forma desigual sobre los puertos, según su situación y características particulares, tanto del puerto como del ámbito geográfico y sociocultural en el que se sitúa. A esta situación contribuye también una inflexión en los aspectos ambientales, de gran importancia para el debate que nos ocupa, que se traduce en una mayor valoración del cualitativo frente al cuantitativo, basada en la conciencia del limitado de los recursos, y que se traduce en una serie de nuevas actitudes frente al medio natural y construido.

Estas nuevas actitudes se reflejan y se ven impulsadas por los cambios metodológicos que se vienen produciendo simultáneamente en la elaboración de la planificación urbanística y territorial, y que consideran el territorio y la ciudad, no como datos neutros sobre los que se proyecta un determinado programa económico y social, sino como topografías activas que poseen ciertas cualidades o aptitudes y plantean exigencias propias. Esta actitud metodológica lleva inexorablemente a la consideración de posibles usos alternativos a los existentes de acuerdo con su idoneidad respecto al "sitio", lo que conduce a una posible puesta en cuestión de los usos existentes.

En este contexto, el espacio portuario próximo a la ciudad se sitúa en el punto de mira de numerosas expectativas de mejora urbanística de nuestras ciudades, ya que posee cualidades innegables para ello: de situación urbana en el centro de la ciudad, de calidad ambiental y cultural, como ribera del agua con construcciones e instalaciones antiguas de interés, de propiedad y precio, al ser propiedad pública, de accesibilidad, de amplitud, etc.

Los temas principales de este diálogo son fácilmente identificables. Por parte de las ciudades se reclama, bien la cesión de algunas áreas portuarias obsoletas, bien su utilización para usos urbanos y, en general, la permeabilización de los puertos, la eliminación del efecto barrera, de cara a permitir la ciudad "fachadas de agua". Por parte de los puertos no parecen existir reclamaciones especiales, como no sean las ya clásicas de sus accesos, tema clave para una buena conexión del puerto con su hinterland, o la incesante necesidad de "tierra firme".

En principio, estos diálogos puerto-ciudad están cristalizando, sobre todo, en operaciones de remodelación portuaria, que tienen como objetivo su adecuación a otras funciones urbanas. Es decir, estos diálogos no se están reflejando de forma global en el planeamiento, en el sentido de propiciar una planificación urbanística que considere el puerto como un elemento de su estructura que debe analizarse en sus exigencias y en su ordenación interna, sino que las más de las veces, el diálogo se establece, no en términos de planeamiento, si consideramos el planeamiento como forma de intervención global sobre el espacio urbano o sobre el territorio, sino más bien en términos de uso o dominio de una parte del espacio portuario.

De modo que las actuaciones que se derivan de estas relaciones ciudad-puerto, son operaciones puntuales, en general directamente constructivas, y que adquieren, por tanto, la forma de proyectos más que de planos. En realidad no se hace planeamiento

del espacio portuario, ni incorpora este espacio como parte del planeamiento urbano. De alguna forma se sigue considerando como un espacio "especial", que no se incorpora a la ciudad, y al que únicamente se le pide la cesión y, a veces, la remodelación de alguna de sus áreas.

Pero entendemos que este diálogo, que indudablemente se ha producido, no ha llevado a la desaparición de las barreras "urbanísticas" entre puerto y ciudad. En cuanto a las ciudades, porque urbanísticamente no han sabido aceptar e incluir en sus planes al espacio portuario como un espacio urbano, que requiere ser tratado al mismo nivel que los espacios industriales, los residenciales, etc., a los que el planeamiento considera en sus exigencias de accesibilidad, ordenación, dotaciones, etc. Y en cuanto a los puertos, porque no han sabido, tal vez, abrirse a la planificación urbanística, la racionalización de los usos del suelo y de la disposición de las edificaciones, no habiendo comprendido las ventajas que de ello pudieran derivarse para la gestión del puerto, y manteniendo una actitud de recelo frente a los Ayuntamientos.

En definitiva, estamos todavía en los inicios de un proceso de acercamiento del puerto y la ciudad en el aspecto urbanístico que querrá llevar a Ibiza mucho más lejos, a una estrecha colaboración con el Puerto en la que las necesidades y posibilidades de ambos se imbrican en un proceso de planeamiento concertado. Un proceso de planeamiento concertado que debe tener claro el modelo de aprovechamiento portuario, que en última instancia deriva de una concepción global de la organización territorial más adecuada al conjunto de la sociedad, analizando:

- * El papel del Puerto en el desarrollo urbano y comarcal y, en este sentido, analizar las actividades que tienen relación con la actividad portuaria y el tipo de vínculo que tienen, a fin de evaluar la capacidad real de colaboración entre ellas .
- * Analizando el servicio real que el Puerto presta a las distintas comunidades territoriales o grupos económicos, que debe ser clarificada, a efectos de determinar cuáles de estas comunidades o grupos tienen que soportar los costes financieros, ecológicos, sociales, etc. y obtener los beneficios de la existencia y desarrollo del puerto.
- * El reconocimiento por parte de la Ciudad de la importancia que para ella tiene contar con una infraestructura de las características de un puerto, contribuyendo de forma decidida a su potenciación, perfeccionamiento y ampliación, procurando que los recursos que en tales operaciones se movilicen sirvan para una correcta, respetuosa y mutuamente beneficiosa integración entre el Puerto y la Ciudad.
- * La reconsideración del viejo y pasado hermetismo e impermeabilidad de los recintos e instalaciones portuarias, como actitud prescindible y eludible, que puede hacer posible modernas operaciones para una nueva historia, más equilibrada, solidaria y sostenible, de una ciudad portuaria como Eivissa.

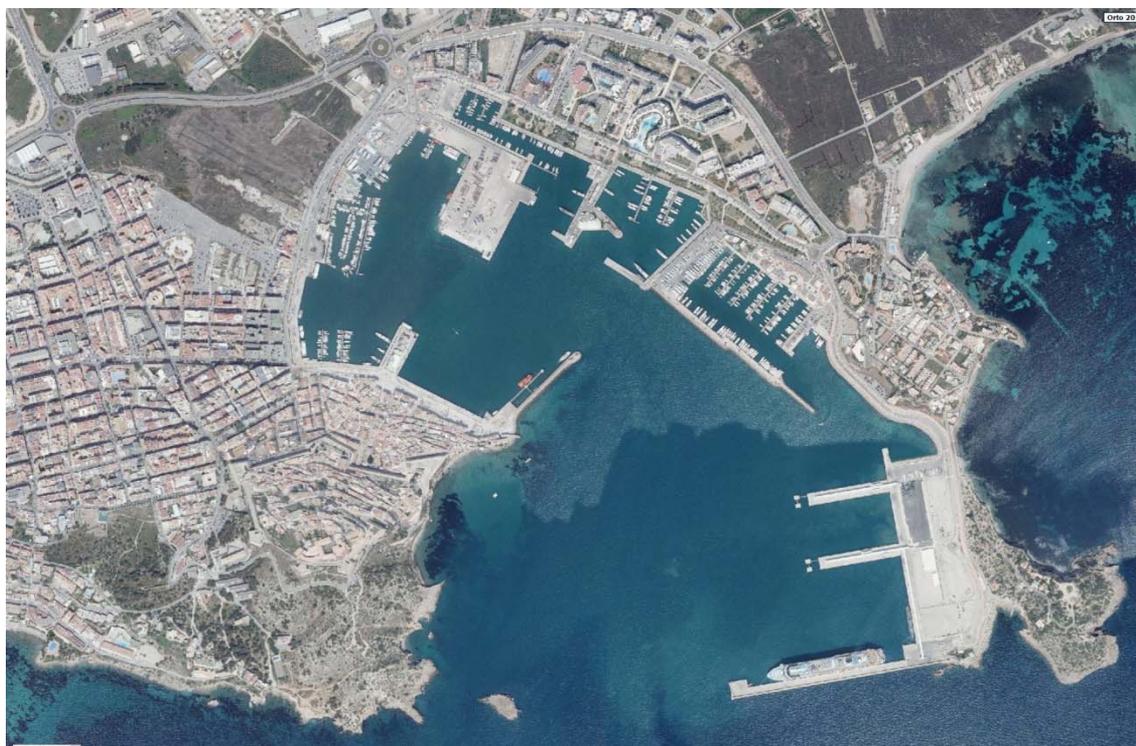
3.7.2 La propuesta de reubicación de usos y actividades en el puerto de Ibiza

El puerto de Ibiza viene soportando históricamente una continua reducción de la superficie del espejo de agua, debido a los sucesivos rellenos desde los años 60 del siglo XX, con el objetivo de conseguir suelos libres y simultáneamente encontrar mayores calados para los muelles portuarios. Por otra parte, la fuerte ocupación concesional que soporta el perímetro portuario de la bahía de Ibiza, impide la aproximación al bordo litoral a partir del acceso al puerto comercial, condicionando

negativamente la calidad ambiental del paseo peatonal por la borde marítimo, en toda la margen de levante.

El nuevo escenario estratégico es utilizado para la Revisión del Plan General para establecer la reubicación de actividades en torno a la bahía, para favorecer un equilibrio razonable entre las actividades portuarias y las necesidades urbanas de Ibiza como destino turístico principal y como bien patrimonial mundialmente reconocido.

El objetivo fundamental de la propuesta consiste en **la recuperación de la accesibilidad tradicional de los ciudadanos a los muelles** sin perjuicio de conseguir la optimización de las actividades portuarias en la bahía para maximizar la rentabilidad y simultáneamente modernizar las operaciones portuarias, introduciendo como criterios de intervención la dinamización de la actividad urbana en el frente urbano de la ciudad histórica.



Vista aérea del Puerto: obsérvese la invasión de la lámina de agua para todo tipo de usos y concesiones portuarias (ortofoto IDEIB 2015).

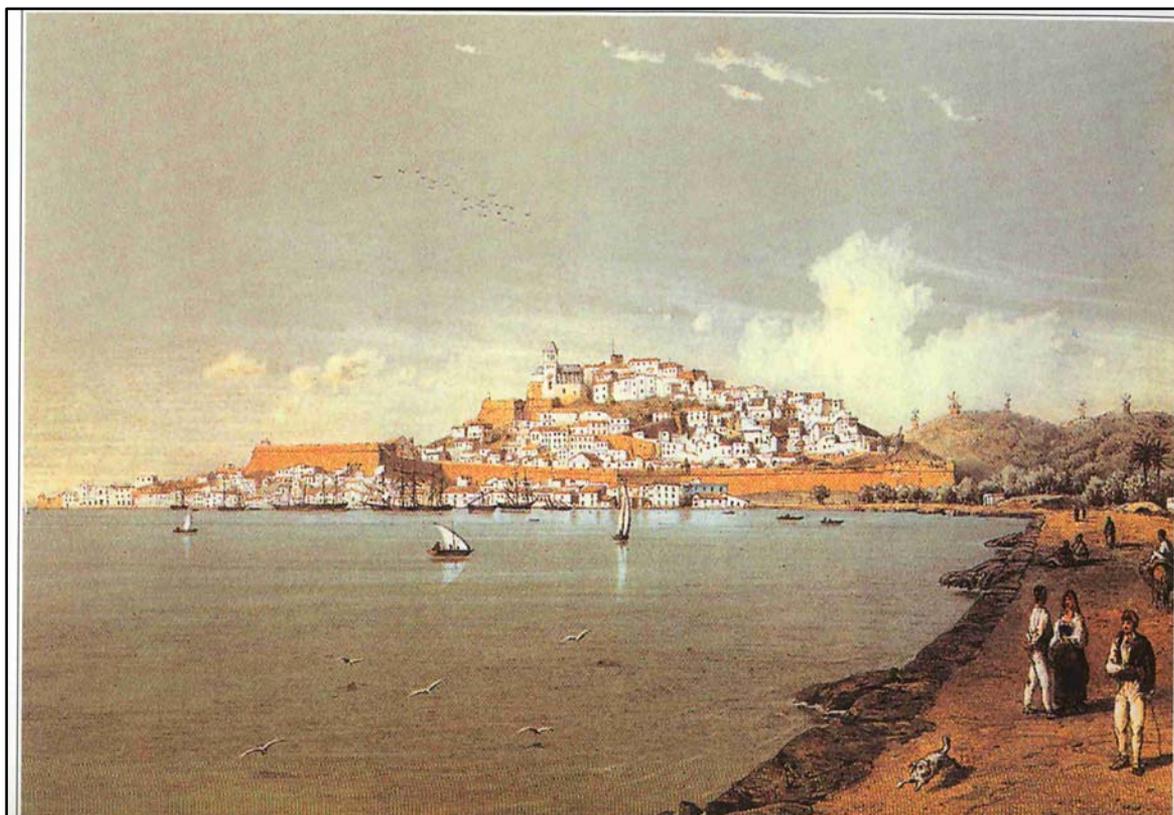
Hay que reordenar y rediseñar un puerto que se ha hecho a veces, sin una idea o directriz global. La imagen global del Puerto de Ibiza resulta muy desordenada, impropia de una ciudad "*Patrimonio de la Humanidad*". Subsisten usos deportivos o de ocio junto con los meramente comerciales, hay zonas infrautilizadas mientras otros tienen problemas en algunos momentos del día, hay falta de espacio para aparcamiento o depósito de contenedores, mientras al lado hay zonas de invernada de embarcaciones que bien podrían estar en cualquier otro lugar, etc.

La propuesta de la Revisión del PGOU para el puerto se basa en los siguientes aspectos que se someten a debate con la Autoridad Portuaria con la que se ha de consensuar cualquier solución:

- Ampliación de la superficie operativa del puerto comercial hacia la zona ocupada por la concesión de Nueva Ibiza, construyendo el edificio de la nueva terminal de pasajeros en la zona norte del muelle

central, lo más alejada posible de la ciudad histórica, a fin de no competir arquitectónicamente con ella.

- Inversión del proceso de aterramiento del puerto, recortando al menos parte del muelle que ahora invade el centro de la lámina de agua, muy cerca ya del muelle de Consigna. Hay que recuperar algo del espejo de agua que históricamente ha tenido la ciudad de Ibiza.



El espejo de agua del Puerto a finales del siglo XIX (Archiduque Luis Salvador)

- Propuesta para disponer un recinto portuario fuera de las instalaciones actuales del puerto, estableciendo una parcela suelo industrial (UA Puig den Valls Sud), como área comercial de almacenamiento de contenedores y mercancías que puedan almacenarse en el exterior del puerto (puerto seco).
- Reubicación de actividades náutico-deportivas en los muelles de Consigna y Poniente, como objetivo para recalificar los barrios tradicionales próximos al puerto: La Marina y Sa Peña, aumentando la actividad urbana en el entorno del Paseo Marítimo de poniente.
- Traslado de las concesiones de Marina Seca fuera del ámbito del Puerto, al ser incompatibles con la optimización y máxima eficacia de las actividades portuarias.
- Modernización, mejora y remodelación de las instalaciones del Club Náutico.
- Terminal de pasajeros con Formentera, manteniendo la posición urbana actual de esta actividad por la sede cotidianeidad con la ciudad.

- Traslado de las actividades de cruceros y trasatlántico de pasajeros en el nuevo muelle de Botafoc.

4. ORDENACIÓN URBANA

4.1 La calificación del suelo urbano

La calificación del suelo urbano se basa en la del PGOU vigente con las siguientes peculiaridades:

- a) Se respeta íntegramente la ordenación vigente en las áreas históricas de Dalt Vila, Sa Peña y La Marina. En la zona de la Necrópolis-Puig dels Molins-Es Soto se prevé un planeamiento de detalle que desarrolle a una escala adecuada su ordenación detallada.
- b) Se incorporan al Plan las zonas consolidadas provenientes de planeamientos de desarrollo del PGOU vigente.
- c) En los suelos urbanos con ordenación finalista vía ordenanza, se rebaja la densidad edificatoria y residencial, pese a que la mayor parte de los terrenos ya están consolidados con intensidades muy superiores a las que propugna la Revisión.

La definición detallada de cada una de estas zonas se encuentra en las Normas particulares de zona correspondientes y en los Planos de Ordenación O.3.

4.1.1 Grado de consolidación del suelo urbano por la urbanización

En aplicación de la Norma 29 PTI, el Plan General desagrega el suelo urbano a efectos operativos de gestión urbanística con arreglo a las situaciones que a continuación se especifican:

1) Suelo urbano con urbanización consolidada

Tienen la categoría de **suelo urbano con urbanización consolidada** los terrenos asignados a tal clase que cumplen las dos condiciones siguientes:

- a. contar con las infraestructuras de acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, en las condiciones técnicas suficientes para dar servicio adecuado a los usos e intensidades previstas en la ordenación y con conexión a las redes generales de infraestructuras y servicios.
- b. que no resulte preciso efectuar operaciones de equidistribución de beneficios y cargas.

En esta categoría de suelo urbano, correspondiente a lo previsto en el artículo 24 LOUS, se aplica la ordenación del Plan directamente. El nivel de precisión es suficiente como para poder solicitar la correspondiente licencia de obras de edificación.

Cuando la parcela no tenga la condición de "solar" porque existan obligaciones sin cumplimentar en lo relativo a la urbanización y/o cesión de suelo y demás cargas que puedan recaer sobre ella, se estará a lo dispuesto

en el artículo 40 del Reglamento de Gestión Urbanística para poder autorizar la urbanización y edificación simultáneas.

Dentro de esta categoría de suelo urbano se encuentran las **Áreas de planeamiento incorporado (API)**, donde el Plan General delimita los suelos sometidos a la regulación de planeamiento ya aprobado y cuyo desarrollo se encuentra ejecutado o en vías de ejecución, la ordenación de los cuales se considera compatible con el modelo territorial y urbano propuesto por el Plan General. En estos ámbitos no resulta preciso efectuar operaciones de equidistribución de beneficios y cargas.

2) **Suelo urbano sin urbanización consolidada**

Tienen la categoría de **suelo urbano sin urbanización consolidada** el resto de terrenos asignados a tal clase. La totalidad de estos terrenos están incluidos en ámbitos de gestión para ejecución de actuaciones sistemáticas de urbanización.

En esta categoría de suelo urbano, se delimitan los siguientes tipos de ámbitos de gestión:

- * **Actuaciones urbanísticas**, correspondiente a lo previsto en el artículo 29 LOUS, cuya ordenación queda resuelta de modo completo y detallado en la documentación gráfica del Plan y en las fichas correspondientes. Dichas áreas pueden ser de dos tipos, según estén sujetas o no a desarrollo ulterior de su ordenación mediante la redacción de alguna figura de planeamiento (Plan Especial o Estudio de Detalle) en desarrollo de las determinaciones del Plan y con arreglo a lo que se dispone por medio de instrucciones y recomendaciones en las fichas de correspondientes. En el Programa de Actuación del Plan se señalan los plazos en los que debe ser aprobado el planeamiento de cada una de estas áreas.
- * **Sistemas generales** sujetos a la redacción de planes o proyectos específicos para su ejecución mediante actuaciones directas.

Dentro de esta categoría de suelo urbano se encuentran incluidas las **UA(s) del Plan General 1987** (en todo o en parte) que no han sido delimitadas como Unidades de Actuación nuevas ni como API. En ellas, los terrenos deberán asumir los compromisos de ejecución del planeamiento que a dicho ámbito le afectaron en el anterior planeamiento. En tanto no se ejecuten los compromisos anteriores, en dichos ámbitos de gestión no podrán concederse licencias de obra o parcelación.

4.1.2 **Tipos de ordenación en suelo urbano**

Los tipos de ordenación de la edificación permitidos y regulados en suelo urbano son los siguientes:

- a) **Según alineación a espacio libre público o vial**, formando manzana cerrada o manzana abierta. El volumen edificable de cada parcela viene dado básicamente por una profundidad edificable constante medida a partir de la alineación oficial y una altura máxima de edificación.

- b) **Según regulación de parcela:** el volumen edificable de la parcela queda definido por la regulación del retranqueo, la ocupación, la altura y el índice o coeficiente de edificabilidad.
- c) **Según volumetría específica:** la forma y situación de las edificaciones viene determinada por el propio planeamiento con una configuración de volúmenes específica.

4.1.3 La ordenación del uso turístico

La propuesta de la Revisión respecto al uso turístico se recoge en el apartado 4 del Anexo a la Memoria de Ordenación, al describir y justificar la adaptación a la Ley 8/2012, partiendo de la base del POOT (aunque esté derogado).

4.2 La ordenación del suelo urbanizable

Los trazados concretos que aparecen dibujados en los planos tienen un carácter indicativo, que será vinculante si no se presenta alguna alternativa más ventajosa desde el punto de vista del interés público o de la ordenación urbana. Es vinculante en todo caso la trama urbana mínima recogida en los planos de ordenación. El diseño de la trama restante y su zonificación corresponden al Plan Parcial en desarrollo de sus objetivos y criterios.

El antiguo Sector 12 se divide en dos sectores para facilitar la gestión urbanística, aprovechando la oportunidad de que el Ayuntamiento de Vila es el titular de casi un 56 % del sector original, correspondiente a la parte este del mismo. La nueva ordenación integra el aprovechamiento urbanístico correspondiente a los suelos antes calificados como sistema general de espacios libres:

- * **Sector 12 Este:** de propiedad íntegra municipal, a gestionar como propietario único lo que agiliza absolutamente su ejecución. Este sector concentra la cesión y ejecución del sistema general de espacios libres correspondiente al Parque de Ca n'Escandell. La ordenación viene ya detallada por el Plan General, por lo que no es preciso redactar Plan Parcial alguno. Su oferta residencial se dispone linealmente de manera que conforma una doble fachada urbana, una hacia el sur para delimitar el gran parque y otra hacia el norte para dotar de un potente carácter urbano a la calle Aubarca del que ahora carece. Los equipamientos públicos se sitúan en el extremo este para favorecer su integración funcional con los tejidos urbanos colindantes.



Imagen indicativa del Sector 12 Este

- * **Sector 12 Oeste:** de propiedad privada. Aparte de su contribución al parque nuevo, este sector se ordena de forma que el futuro Plan Parcial pueda integrar las viviendas existentes en las cercanías de la vía de circunvalación E-20. A este sector se le asigna así mismo un equipamiento de sistema general de uso asistencial. El diseño que la Revisión del PGOU propone para este espacio libre implica que las reservas de espacios libres de los dos sectores se incorporen al espacio del parque ampliándolo hacia el oeste.

El **Sector de Cas Mut** se ha incorporado al suelo urbanizable como consecuencia de su desclasificación como suelo urbano. Esto no altera ni la tipología prevista ni el modelo territorial diseñado, no afectando a la estructura general del PGOU.

Conserva el uso característico de vivienda unifamiliar y complementa la ordenación y dotaciones de la UA Cas Mut colindante, conformando un núcleo de vivienda unifamiliar de baja densidad. La titularidad del suelo es privada. Coherentemente con estas condiciones, la iniciativa de gestión será privada y a ejecutar por el sistema de compensación.

4.3 La protección del patrimonio histórico municipal

De acuerdo con la Disposición Transitoria 3ª de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, el Plan General incorpora a la presente Revisión el **Catálogo Municipal de Protección del Patrimonio Histórico**, recogiendo la tarea catalogación que se ha venido realizando los últimos años dentro suelo urbano de la ciudad antigua y completándola con la catalogación del patrimonio existente dentro de los nuevos desarrollos urbanos que se han producido a partir del siglo XX y en el suelo rústico.

4.3.1 Conjuntos de elementos catalogados

Los elementos catalogados se dividen en cinco grupos o conjuntos, de acuerdo con la siguiente clasificación:

- A) **DALT VILA**
Corresponde a los elementos catalogados o protegidos dentro del ámbito del PEPRI de Dalt Vila. El Catálogo remite a la

correspondiente regulación del Plan Especial respectivo que queda incorporado al Plan General.

- B) **LA MARINA Y SA PENYA**
Corresponde a los elementos catalogados o protegidos dentro del ámbito del PEPRI de La Marina-Sa Penya. El Catálogo remite a la correspondiente regulación del Plan Especial respectivo que queda incorporado al Plan General.
- C) **ARQUITECTURA URBANA DE EXTRAMUROS**
Se basa en un estudio-inventario realizado expresamente para la Revisión del Plan General referido a la arquitectura e ingeniería de los siglos XIX y XX, complementado con las declaraciones de protección ya existentes. Su ámbito es el resto del término municipal. El código de las fichas particularizadas de cada elemento se forma con la letra "C" seguida del número del inventario mencionado.
- R) **PATRIMONIO RURAL**
Se refiere la arquitectura e ingeniería tradicional de la economía agraria histórica. Recoge la mayoría de los elementos inventariados por el Consell Insular d'Eivissa, complementado con las declaraciones de protección ya existentes. El código de las fichas particularizadas de cada elemento se forma con la letra "R" seguida del número del inventario citado.
- J) **YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS O DE INTERÉS CULTURAL**
Corresponde a la **Carta Arqueológica** redactada por la Conselleria de Cultura del Govern Balear en 1989 y contiene yacimientos individuales). Algunos de los yacimientos de la Carta han desaparecido hace tiempo y de otros sólo se tienen vagas noticias históricas, por ello se ha depurado la lista y sólo se han mantenido aquellos con existencia física comprobada no alterada. El código de las fichas particularizadas de cada elemento se forma con la letra "J" seguida del número de la Carta.

4.3.2 Areas de protección arqueológica

Se definen las **Áreas de Protección Arqueológica** que, a efectos urbanísticos, tienen prescripciones encaminadas a la protección y documentación arqueológicas, complementarias de los yacimientos de la *Carta Arqueológica*. Estas áreas son susceptibles de albergar hallazgos arqueológicos por lo que cualquier intervención en el subsuelo conllevará especial cuidado, con control y seguimiento arqueológico autorizado por la CIOTUPHA (arts.49 y siguientes LPHIB). La localización sobre la cartografía de las áreas arqueológicas presenta límites claramente definidos:

1. **Área de Dalt Vila, la Penya, la Marina y Vara de Rey**, comprende los barrios históricos cuyo subsuelo está considerado como zona arqueológica por sus respectivas normas de protección, y su ámbito coincide con el de los dos PEPRI.
2. **Area del Puig des Molins**, comprende la parte declarada como Monumento Nacional desde 1933 más la zona de respeto aprobada por el R.Decreto 1374/1987. Las medidas de cautela de esta área se regulan en este Decreto.

3. **Area del Pla de Vila**, comprende una extensa área señalada por el Consell Insular como antiguas o actuales zonas rurales muy ligadas a la ciudad histórica y en la que en las últimas décadas ha aportado importantes hallazgos arqueológicos. Las licencias de esta zona obligan a ejercer un control arqueológico durante las fases de excavación del suelo.
4. **Area de Figueretas**, zona también sensible de hallazgos arqueológicos, como se puede deducir de los yacimientos reseñados en la carta arqueológica para esta zona de la ciudad. La protección y seguimiento debería ser similar a las de las zonas anteriores
5. **Area de Illa Plana, Illa Grossa y Botafoc**, antiguos islotes situados frente a la ciudad histórica. En todos ellos se han documentado restos arqueológicos, en algunos casos son hallazgos superficiales, y en otros como en el caso de Illa Plana se han documentado pozos e instalaciones antiguas de gran importancia.

4.4 El paisaje y la escena urbana

La aparición de modelos de expansión urbana con altas tasas de ocupación espacial y poco respetuosas con los recursos visuales del entorno ha propiciado una degradación generalizada del territorio de Eivissa que, paralelamente, ha generado fuertes presiones sobre aquellas áreas con mejores condiciones escénicas, en las cuales las citadas condiciones pasan a convertirse en un estimado recurso para la localización de nuevos desarrollos urbanos. Es en estos entornos con un alto grado de conflictividad paisajística, en los cuales ha de aparecer con más fuerza la preocupación por la protección, recuperación y gestión de los recursos visuales, convertida en estratégica básica para la conservación de importantes valores naturales y patrimoniales, para la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y para la creación de nuevas potencialidades en la atracción de actividades y recursos.

El reconocimiento de la degradación paisajística de las poblaciones y su entorno más o menos próximo, requiere la adopción de nuevos enfoques teóricos que respondan convenientemente a los problemas que genera el tratamiento de los recursos visuales de los actuales modelos urbanos. Por una parte, estos nuevos enfoques han de superar las concepciones excepcionales del paisaje, basadas únicamente en la protección de elementos y espacios excelentes y dar respuesta, también, a aquellas áreas sin evidentes singularidades paisajísticas o con notables conflictos visuales.

La adopción de esta perspectiva integradora en el tratamiento de los recursos visuales constituye la respuesta más contundente a los problemas paisajísticos surgidos en el entorno de la ciudad actual.

A la hora de establecer unos niveles mínimos de calidad paisajística para cada una de las áreas del territorio, objetivo último de este tipo de aproximación en los recursos escénicos de los entornos urbanos, se ha de tener presente la imposibilidad de aplicar unos criterios de valoración únicos para todas las áreas, ya que la diversidad de rasgos funcionales y formales distorsionaría los resultados del análisis, al equiparar las condiciones y características de ámbitos urbanos muy dispares en su génesis y en sus rasgos constructivos y urbanísticos. Las condiciones mínimas o las propuestas de actuación habrán de fundamentarse, por tanto, en aquellos elementos o circunstancias que expliquen el carácter y el papel de cada sector en la estructura territorial básica.

A partir del reconocimiento inicial de las condiciones y problemas básicos que presenta el ámbito urbano de Eivissa, se pueden establecer los grandes objetivos a abordar mediante el análisis paisajístico. Estos objetivos intentarán contribuir al tratamiento integral de los recursos paisajísticos de Vila de cara a su protección, ordenación y gestión, compatibilizando este tratamiento con el modelo territorial propuesto por la Revisión del Plan General.

Se considera prioritario establecer como objetivos de actuación los siguientes:

- **Objetivos ligados a la protección y la revalorización de los recursos visuales**, mediante la identificación y adecuación de las vistas y paisajes urbanos más significativos. En la práctica, estos objetivos están orientados a la determinación de las vistas singulares sobre y desde la ciudad central, así como las que se desarrollan sobre espacios ambientales y paisajísticamente significativos, para intentar establecer posteriormente sobre ellos miradores estáticos o recorridos paisajísticos que permitan el uso y disfrute colectivo.
- **Objetivos ligados a la ordenación y gestión de los recursos visuales**, estableciendo las siguientes líneas de identificación:
 - Tratamiento paisajístico de las entradas y travesías urbanas en los accesos principales por carretera a Vila, suprimiendo la publicidad estática de su entorno. El mayor problema se detecta en el acceso a la ciudad desde el Aeropuerto hacia la ciudad de Eivissa, considerado como una entrada caótica, donde predomina el desorden de usos y actividades, que desde un punto de vista paisajístico ha de ser abordado. Se constata una marcada degradación del hecho urbano en su entorno hasta el núcleo consolidado de Eivissa. La mejora paisajística de esta entrada a la ciudad pasa principalmente por el control de los elementos publicitarios y la eliminación de los focos de contaminación visual. La glorieta de Can Cifre con la edificación etnológica catalogada de Can Parra merece un análisis especial, estableciendo posibles alternativas, para evitar la contaminación visual en este punto.
 - Desarrollo de criterios objetivables para proteger el paisaje de la ciudad en el entorno de la bahía y el borde litoral, identificación de valores como la vista de la ciudad desde el mar, desde el barco y el puerto, mejora del paisaje desde las murallas de Dalt Vila, etc. La ordenación propuesta del ámbito portuario puede servir de referencia para ordenar el paisaje urbano de Eivissa en el entorno portuario, introduciendo elementos de ordenación que potencien la imagen propia de la ciudad y su zona antigua, como elemento que ha de continuar invariable en el tiempo.
 - Tratamiento de fachadas de edificios mal integrados en el paisaje urbano, y mejora paisajística de los bordes conflictivos de la ciudad. Proteger la vista de las murallas renacentistas de Eivissa desde su entorno y definir la manera de corregir situaciones desafortunadas.
 - Mejora de la imagen de conjunto de los espacios urbanos periféricos como todo el ámbito del Puig des Molins y la ladera sur hacia la Playa de Figueretes, merecen un análisis exhaustivo del paisaje urbano.
 - Concreción de criterios para el futuro desarrollo de los bordes de la avenida de la Pau y del Segundo cinturón.

Como criterios básicos para una adecuada gestión de los recursos paisajísticos del municipio de Eivissa, se establecen los siguientes:

- Armonizar y permitir la lógica convivencia entre el derecho colectivo a disfrutar de un paisaje armónico y de calidad, con el desarrollo de los usos y actividades públicas y privadas que incidan significativamente en la configuración del paisaje.
- La adecuación de usos, intervenciones o instalaciones en los distintos sectores del municipio de acuerdo con su configuración de la imagen paisajística.
- Adopción de los patrones de localización menos impactantes para los distintos usos y actividades.

En cuanto al régimen jurídico de los usos e intervenciones en el paisaje urbano en la normativa del Plan General revisado se establece **el derecho colectivo al paisaje de Eivissa**. El Ayuntamiento garantiza el derecho de los ciudadanos al uso y disfrute de los recursos paisajísticos de Eivissa, favoreciendo las actividades urbanas en las mejores condiciones escénicas posibles, entendiendo como tal la ausencia de conflictos visuales que degraden la calidad del paisaje y las perspectivas de los diferentes ámbitos urbanos, periurbanos y rurales del municipio. La Revisión del Plan definirá el régimen de usos y actividades sujetas a integración paisajística que recibirán aquellas actuaciones que por su capacidad de incidir negativamente en el paisaje municipal exigen la adopción de medidas especiales para minimizar su impacto visual.

Asimismo se definirá el **régimen de usos fuera de ordenación paisajística** para aquellos usos y actividades incompatibles o que no se ajusten con la ordenación e integración del paisaje, o incumplan las determinaciones derivadas de las directrices del Plan Territorial de Eivissa.

Se estudiará la conveniencia de establecer una ordenanza de colores (Plan del color de Eivissa) en la edificación.

Especial énfasis se establecerá respecto a las siguientes instalaciones técnicas al servicio de la edificación y al mantenimiento de las condiciones escénicas de la edificación:

- Antenas y equipos de telefonía móvil, televisión y de telecomunicación.
- Cableado visto por fachada.
- Cierres de parcela y solares.
- Instalaciones de aire acondicionado.
- Instalaciones de energía solar.
- Tratamiento de medianeras vistas.
- Integración paisajística de aparcamientos de disuasión en el extrarradio.
- Soterramiento de todos los tendidos aéreos.
- Regulación de las instalaciones y armarios de registro de las compañías de servicios urbanos en la vía pública.
- Publicidad exterior.

4.5 Las actuaciones singulares

Dentro de las propuestas que contiene la Revisión del Plan General se singularizan un conjunto de ellas ya que representan, de una forma clara y determinante, el enfoque dado al Plan según los Criterios y Objetivos formulados. Su desarrollo y ejecución supondrá la realización de la parte principal del contenido del Plan.

La importancia de este conjunto de actuaciones, estriba en que dan respuesta a objetivos específicos y a su vez resuelven o no impiden el logro de otros. Por ejemplo:

- * La defensa y protección de las Feixes de **Es Prat de Vila** y de **Ses Monges** para uso y disfrute de la población y/o protección del paisaje y del medio ambiente, recogiendo de este modo una necesidad ampliamente demandada.
Los grandes parques que se proponen, del **Prat de Vila** y **Ca n'Escandell**, cubren necesidades sociales y al tiempo coadyuvan a la estructuración de la ciudad.
- * Objetivos estratégicos como la recuperación de los barrios históricos (Dalt Vila, la Marina, sa Penya) como ciudad viva, tienen en actuaciones tales como la política de **peatonalización** o la creación de aparcamientos para residentes, apoyos imprescindibles, puesto que mejoran el paisaje urbano y facilitan la vida de los residentes.
El rediseño de la **Avda. de la Paz** además de mejorar su funcionalidad como vía urbana de distribución de tráfico, aporta un importante número de Plazas de aparcamiento.
- * La propuesta de actuación conjunta en la **Necrópolis y Puig des Molins** posibilitara el logro de varios de los grandes objetivos propuestos: protección del patrimonio histórico - artístico, creación y recuperación de espacios libres de uso público y estructuración de la trama urbana.
- * Y por lo general las actuaciones de intervención en la trama consolidada, **Área Portuaria** y zona de **Es Pratet**, también interrelacionan objetivos al cubrir demandas sociales y estructurar al mismo tiempo el tejido urbano.

El desarrollo de este conjunto de Actuaciones Singulares va ligado a diferentes figuras de Planeamiento y a la gestión por agentes tanto públicos como privados aunque la inmensa mayoría sean del primer tipo. Las determinaciones y características de estas Actuaciones Singulares se recogen en las correspondientes FICHAS.

Listado de las Actuaciones Singulares:

MEDIO NATURAL GRANDES PARQUES

- ES PRAT DE VILA
- ES PRAT DE SES MONGES
- PARQUE DEL FERIA
- PARQUE DE CA N'ESCANDELL

MEDIO CULTURAL

- NECRÓPOLIS - PUIG DELS MOLINS

MEDIO URBANO

- ES PRATET
- AMPLIACIÓN HOSPITAL CAN MISSES

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

- ÁREA PORTUARIA
- APARCAMIENTO ZONA PUERTO
- PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO
- AVENIDA DE LA PAU
- RED PEATONAL DE ITINERARIOS
- SEGUNDO CINTURÓN
- PASEO MARITIMO

5. LA ESTRUCTURA VIARIA Y LA MOVILIDAD

5.1 Accesibilidad y movilidad del municipio de Eivissa

Avanzar en el concepto de Eivissa como ciudad humanizada, dónde la escala del peatón predomine sobre las otras lógicas que intervienen en los usos asignados a vía pública, es la apuesta del Plan General en materia de accesibilidad. Eivissa debe apostar decididamente hacia un sistema de comunicaciones basado en la sostenibilidad, la calidad ambiental de la zona central del casco urbano, y el mínimo consumo energético. En coherencia con los manifiestos de la declaración de la Cumbre de Medio ambiente de Rio de Janeiro de 1992 y de Estambul en 1996, y el Tratado de Constitución de la Unión Europea, dónde se establece que el medio ambiente debe constituir objetivo prioritario en el carácter de las medidas y propuestas de transporte en las ciudades, debiéndose procurar la disminución de la presencia del vehículo privado en las calles, y sobre todo en la ciudad central, el municipio de Eivissa asume completamente dichos postulados generales en el contenido de las propuestas del Plan General.

La ciudad de los peatones, la ciudad tranquila y accesible como el óptimo de la movilidad, debe ser la referencia básica de las actuaciones en el Sistema de Transportes. La Carta Europea de los Derechos del Peatón del Parlamento Europeo de 1988, establece el derecho a vivir en un ambiente sano, la protección frente al coche, reserva de su espacio físico, apostar por el atractivo de los desplazamientos andando. Una referencia en la movilidad municipal es la contemplada en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Eivissa (PMUS) para los años 2007-2010, el cual contenía una diagnosis y objetivos estratégicos derivados del modelo urbanístico iniciado en el año 2003. La Revisión actual del Plan General es continuista con los objetivos del PMUS, a pesar de requerir una actualización.

Basándose en todas estas referencias y directivas vigentes, el Plan General propone fomentar la accesibilidad urbana y insular en el municipio de Eivissa, estableciendo medidas que contribuyan a la humanización del espacio colectivo, evitando la dependencia del transporte privado enfrente de los desplazamientos a pie y el transporte colectivo, y sin que esto signifique de ninguna forma la disminución de la accesibilidad general del conjunto. El concepto de accesibilidad se establece como variable cualitativa que representa la disponibilidad o facilidad de acceso entre origen y destino. Se asocia a la gestión de las infraestructuras, e interviene por lo tanto no suelo la distancia física del viaje, sino el tiempo empleado, la comodidad del viaje, el coste económico, ambiental, etc., en definitiva, el que podríamos denominar el coste generalizado del transporte como suma de las componentes temporal, ambiental, coste económico, la comodidad, la intermodalidad entre maneras de transporte, etc.

La filosofía a aplicar será conseguir MÁS con MENOS, es decir, más calidad en el conjunto de los desplazamientos dentro de la escena urbana con menos costes energéticos, ambientales, etc. Se pretende con esta estrategia conseguir una determinadas condiciones de calidad de accesibilidad, que aseguren los desplazamientos entre orígenes y destino con una alta adaptabilidad al medio dónde se realizan, valorando las condiciones ambientales y recualificadores del medio urbano allí dónde se realizan.

De este modo en la solución a los conflictos y en las decisiones que afecten a las características y parámetros de la vía pública, se tendrán en cuenta las siguientes prioridades: en primer lugar el carácter peatonal preferente, a continuación el criterio de favorecer el uso de la bicicleta, el transporte público y por último el transporte privado. Frente a los planteamientos que favorecen la movilidad del vehículo privado,

se propone recuperar una ciudad a la medida de los ciudadanos en toda su dimensión y en todos los espacios y circunstancias.

5.1.1 Datos globales de vinculación/movilidad

Según las últimas cifras que se disponen sobre la movilidad diaria de la población por motivos de trabajo, que corresponden al último censo de población del 2011,

- * un 30% (6.281 habitantes), de la población ocupada residente en el municipio de Ibiza (21.135 habitantes) tenía su lugar de trabajo fuera del municipio;
- * un 38% (9.061) de los 23.915 puestos de trabajo del municipio correspondían a desplazamientos diarios, también por motivos de trabajo de población ocupada residente fuera del municipio.

Por tanto, estas cifras muestran la elevada movilidad intermunicipal diaria que presenta Ibiza por motivos de trabajo, estudios, etc. Esto tiene su reflejo en la tasa de vinculación de la población:

TOTAL (= población residente + vinculada):	87.338	58.922
Población residente:	48.244	48.244
Población residente: Sólo reside	26.080	26.080
Población residente: Reside y trabaja	14.854	14.854
Población residente: Reside y estudia	7.310	7.310
Población vinculada no residente:	39.094	10.678
Población vinculada no residente: Trabaja allí	9.061	9.061
Población vinculada no residente: Estudia allí	1.617	1.617
Población vinculada no residente: Pasa allí más de 14 noches al año	28.416	
<i>Tasa vinculación (= TOTAL / Poblacion residente)</i>	<i>181,03%</i>	<i>122,13%</i>

A principios de 2016 no se dispone de nuevas cifras sobre movilidad municipal y si bien las cifras y porcentajes anteriores pueden haber variado en alguna medida, hay que destacar que en 2011, el número de puestos de trabajo localizados en Ibiza (23.915) era ligeramente superior (alrededor de un +10%) al total de la población ocupada residente (21.135-) y, por tanto, en términos de equilibrio, el municipio disponía de una oferta de puestos de trabajo superior al de su población ocupada residente.

5.1.2 La mejora de la accesibilidad en el transporte público

La falta de una adecuada política de movilidad y transporte público en Eivissa está teniendo importantes repercusiones sociales y económicas contrarias a favorecer la cohesión urbana del municipio. Sus efectos inmediatos son la limitación de la movilidad del ciudadano cautivo del transporte público, y la sobre-motorización de la población y, en consecuencia, la congestión continuada del viario principal de la ciudad. La mejora de las condiciones de accesibilidad a los principales centros de atracción-generación de los desplazamientos urbanos, es un factor determinante para la mejora ambiental del municipio, y como parte decisiva hacia la sostenibilidad del municipio turístico de Eivissa.

Aumentar la accesibilidad interna y externa de la ciudad de Eivissa, y simultáneamente mejorar la calidad del medio urbano, dependerá de establecer medidas que puedan modificar la actual estructura de viajes hacia una mayor participación del transporte colectivo. Desarrollar la intermodalidad urbana e interurbana se considera un objetivo

básico de la propuesta del Plan General, mediante proyectos de infraestructura de transporte que permitan el máximo intercambio entre las maneras de desplazamiento: autobuses urbanos e interurbanos, transporte marítimo, aeropuerto, taxis y la red peatonal, y sobre todo la intermodalidad entre transporte público- transporte privado en el sistema de aparcamientos disuasorios en las proximidades del área central.

De este modo se conseguirá que cada tipo de servicio se adapte al sector de la demanda que mejor le corresponda. La mejora del transporte público debe partir de la elaboración de un Plan Integral de Transporte o actualización del Plan de Movilidad interna de los ciudadanos de Eivissa y los destinos específicos dentro de ella, que mantenga como referencia el documento de la Ecoauditoria para la Agenda 21, y sobre todo la reconversión ecológica de la movilidad de la ciudad aplicando criterios de calidad del espacio público, seguridad y mejora medioambiental para los desplazamientos a pie y bicicleta en la ciudad y entre los núcleos exteriores, flexibilidad de usos compatibles, inversión de las prioridades en los desplazamientos, y por lo general la reducción de los impactos ambientales. El desarrollo de esta política permitirá un sistema superpuesto entre las diferentes redes de movilidad, (sistema viario, autobuses, aparcamientos, taxis, carril bici y la red peatonal), que permitirá reducir los costes energéticos motivados producidos por el uso indiscriminado del vehículo privado, así como la contaminación ambiental en Eivissa.

Es recomendable la existencia de una Concejalía de Movilidad dentro de la organización de la estructura de gobierno del Ayuntamiento, que incorpore al proceso de planificación de la gestión de la vía pública otras medidas adicionales al transporte privado, como son la red peatonal de itinerarios preferentes, la red de carril bici urbanos e interurbanos, los aparcamientos para residentes, la peatonalización progresiva del viario de la ciudad, etc.

5.1.3 El transporte insular con autobús: la estación de autobuses

La mejora de la infraestructura al servicio del transporte insular en autobús, mediante la puesta en servicio de la estación de autobuses de Eivissa, se considera fundamental desde el Plan General para concentrar los servicios de autobuses, evitando la dispersión de paradas a lo largo de la ciudad, y facilitar la intermodalidad con el transporte urbano, taxis y la accesibilidad con el sistema de aparcamientos de rotación, así como la mejora de información al usuario del transporte público en la isla.

Su emplazamiento actual, defendido desde la planificación del primer Plan de Movilidad Urbana Sostenible, posee una óptima accesibilidad tanto desde la red viaria principal urbana y la red insular, así como respeto al centro de gravedad de la ciudad consolidada. La explotación de la estación permitirá suprimir los recorridos de los autobuses por el interior de la ciudad, suprimiendo las paradas discrecionales a lo largo de las avenidas principales de la ciudad, y reduciendo la contaminación de los autobuses en el interior de la ciudad.

La estación tiene un alto valor estratégico dentro del nuevo modelo de ciudad compacta, de forma que el entorno de la estación de autobuses se convertirá sin duda en un nuevo centro funcional de la ciudad, desde una posición bisagra entre la ciudad central y la zona de equipamientos y zonas verdes, junto a la avenida de la Pau.

La estación de autobuses incluye los siguientes usos y actividades urbanas:

- Favorecer la intermodalidad de la estación estableciendo la conexión con el transporte urbano en autobús, los taxis, el transporte discrecional, la red de carril bici y la red peatonal.

- Remodelación de los itinerarios de las líneas de transporte urbano para la nueva estrategia de intermodalidad propuesta por el Plan respecto a la estación de autobuses y la posición de las terminales marítimas y de pasajeros. Debe potenciarse la accesibilidad desde estas terminales, junto con la red de aparcamientos de disuasión propuestos para el Area Central de la ciudad, mediante líneas lanzaderas que favorezcan la accesibilidad urbana con los puntos de ruptura de carga del transporte.
- Un aparcamiento de disuasión para 400 plazas de capacidad, para favorecer el intercambio modal entre transporte público y privado a través de la estación.
- Establecer zonas comerciales, de servicios y oficinas en el entorno, aprovechando la nueva centralidad de este nuevo centro urbano.
- Favorecer el desarrollo de Itinerarios peatonales y de carril bici del nuevo centro de transporte con la ciudad central y la zona de equipamientos.

Respeto a los servicios a potenciar se proponen las medidas siguientes:

- Incrementar la oferta de servicios y frecuencias de la estación con el Aeropuerto y las terminales marítimas de la península y Formentera.
- Incrementar los servicios de autobús con las Playas próximas al casco urbano de Eivissa, fomentando entre ciudadanos y turistas el autobús como alternativa al vehículo privado.
- Potenciar las conexiones con los principales núcleos urbanos de la isla.
- Establecer servicios de autobús para conectar áreas de población dispersa, prolongando los recorridos donde transcurren las líneas regulares.

5.1.4 El transporte urbano

Las líneas actuales de transporte urbano deben amoldarse a la estación de autobuses. La estación de autobuses servirá para potenciar la explotación de las líneas de transporte urbano de Eivissa hacia este punto de atracción y generación de viajes, favoreciendo la coordinación de servicios y horarios con las terminales con las estaciones marítimas, así como con el aeropuerto, como objetivo prioritario para la remodelación de las líneas urbanas de autobuses hacia esta posición central del sistema de transportes de la ciudad.

La integración tarifaria de los sistemas de transporte urbanos e interurbanos, servirá como instrumento para mejorar la imagen unitaria del sistema para conseguir un aumento de la demanda de viajeros.

Las mejoras del material móvil de la flota municipal deben consistir en otro objetivo municipal instalando vehículos de bajo consumo energético (eléctricos y con gas natural), que permitirán cumplir objetivos ambientales relacionados con la Agenda 21.

5.1.5 La bicicleta como manera complementaria de transporte urbano

La creación de una red articuladora del territorio urbano e insular debe establecerse a partir de un esfuerzo coordinado de todas las Administraciones implicadas, para que cada una desarrolle sus propuestas basándose en una red común, tanto en el ámbito de la accesibilidad y movilidad de la ciudad, como relacionando los núcleos urbanos con el territorio insular, y concretamente con el sistema de espacios libres propuesto en este documento.

La nueva red de carril bici propuesta por el Plan conecta entre sí los centros educativos, las estaciones de Transporte Urbano e Interurbano y el Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes.

Los municipios próximos a Eivissa deben continuar el proceso de extender estas redes al interior de su territorio, estableciendo carril bici que conecten la red insular con los elementos principales de actividad urbana correspondientes.

Las políticas de apoyo a la bicicleta deben establecerse a partir del principio de la compatibilidad de espacio físico sobre la vía pública, para conseguir un equilibrio razonable entre los espacios destinados a los diferentes usos asignados al vehículo privado, los aparcamientos en superficie, los carriles para transporte público y el espacio destinado al peatón.

La bicicleta debe tener su propio espacio segregado de las otras formas de transporte, constituyendo la llave fundamental para el apoyo y confianza del ciudadano para hacer de la bicicleta un medio real y eficaz de transporte en la ciudad, y que contribuirá a la sostenibilidad del medio ambiente y al ahorro energético de la ciudad.

La creación de programas específicos e inversiones en plataformas independientes de la circulación rodada, debe constituir la línea futura de actuación en su apoyo, sin olvidar las medidas de gestión que favorezcan la vigilancia y custodia para evitar robos y la posibilidad de ser transportadas junto al usuario en otras maneras de transporte colectivo como el autobús interurbano.

Como propuestas concretas para la red de carriles-bici se hallan las siguientes:

- Carril bici continuo en la avenida de la Pau, y su continuidad por la Avenida 8 de Agost y Paseo Marítimo hasta Botafoc.
- Carril bici continuo a lo largo del Paseo Marítimo de Playa d'en Bossa
- Carril bici de conexión estructural entre el ANEI, (aprovechando la depresión del Segundo Cinturón), la avenida de la Pau y la avenida de Santa Eulalia a través de Es Prat de Vila y el puerto.
- Carril bici de conexión entre la estación de autobuses, el hospital de Can Misses y el núcleo urbano a través de la avenida de la Pau.
- Carril bici en calle Pere Francés.
- Carril bici en la Avenida de España y la carretera de Sant Josep de sa Talaia.
- Carril bici de conexión con núcleo de Puig d'en Valls desde acceso al puerto.
- Carril bici en Avenida Pere Matutes Noguera hasta Playas d'en Bossa.
- Carril bici en Passeig Marítim de Ribera.
- Carril bici de acceso a Playas de Ses Salines.
- Carril bici en Plantja de Talamanca y conexión con núcleo de Jesús y junto a las Feixes de Talamanca.

5.1.6 La propuesta para mejorar la calidad del espacio reservado al peatón

La ciudad debe garantizar al ciudadano su derecho natural para circularla a pie, manteniendo unos adecuados índices de calidad en los itinerarios básicos entre los principales elementos de la actividad urbana. Favorecer el tránsito peatonal en toda la ciudad, se convierte en un objetivo fundamental del Plan, especialmente en aquellas áreas dónde la presencia de equipamientos urbanos y zonas comerciales y terciarias lleva implícito el desarrollo de una fuerte movilidad peatonal, así como para favorecer a las PMR (personas de movilidad reducida).

Las calles de la ciudad constituyen un recurso fundamental para mejorar la calidad medioambiental de Eivissa, si se considera el sistema de aceras como perteneciente o asimilable al sistema de espacios libres de la ciudad. Si contabilizamos la superficie de las calles de Eivissa (1.148.000 m²), representan una extensión muy superior al que constituye el sistema de parques y espacios libres de la ciudad actual (548.000 m²). Esta apuesta se convierte en una estrategia básica del Plan respecto a la necesidad de aumentar la anchura general de las aceras, tanto en la ciudad consolidada como en los nuevos suelos de desarrollo del Plan.

Dada la importancia de la red peatonal para el desarrollo de la movilidad urbana de Eivissa, se proponen medidas para favorecer la calidad del espacio de los peatones, destacando las siguientes:

- Considerar anchos de aceras más generosas como medida para hacer más agradables los recorridos peatonales dentro de la ciudad.
- Incluir la disposición obligatoria de arbolado en las aceras de los nuevos crecimientos urbanos, como criterio esencial para favorecer la presencia de elementos de sombra, de frescura y olores, que acercaran la naturaleza a la ciudad construida.
- Incluir dentro de las nuevas secciones de viario la reserva de suelo para la construcción de carril bici en plataforma reservada, haciendo compatible su construcción junto con el espacio destinado a la circulación peatonal.
- Ampliar las secciones de aceras en las principales vías radiales que conectan la ciudad con el extrarradio, recuperando la función de escala urbana que aportan los bulevares centrales ajardinados.

5.1.7 La movilidad en el centro histórico

El Centro Histórico de Eivissa debe seguir manteniendo el carácter de espacio más representativo y singular de la ciudad, que tendrá unas soluciones de transporte específicas y ajustadas a las características particulares de su trama viaria y a la limitada capacidad medioambiental para soportar el uso del vehículo.

Solo una política de transportes basada en la intermodalidad entre transporte público y transporte privado, puede establecer soluciones al problema de la movilidad en el Centro. Como objetivo principal el Plan se propone introducir en la práctica cotidiana el concepto de capacidad ambiental por encima de la capacidad circulatoria, como instrumento de ordenación de los espacios públicos.

La restricción de accesos a los vehículos privados atraídos por el centro Histórico, debe simultanearse con medidas para potenciar la accesibilidad de las maneras de transporte colectivo que den cobertura a las diferentes zonas del mismo. Dentro de este escenario será posible desarrollar actuaciones para peatonalizar determinados itinerarios básicos dentro del Casco, entendiendo la peatonalización siempre de forma amplia y compatible con los accesos a los garajes de los vehículos de residentes, la distribución de mercancías para carga y descarga a los comercios, y el paso de vehículos especiales.

La intervención en el Centro tiene que encontrarse amparada por una política global de transportes, municipal e insular, que tenga como uno de sus principales contenidos la necesidad de proteger el Centro Histórico del tráfico motorizado y de sus efectos no deseados. Partiendo de estos principios, la primera regulación consiste en restringirla entrada y circulación de vehículos no autorizados en el Centro. Los vehículos autorizados serían los de los residentes y podrían ser también los de los comerciantes

y aquellos producidos por los hoteles situados en el interior del Centro, además de aquellos relacionados con la carga y descarga de las actividades, y desde luego taxis, transporte colectivo y vehículos especiales.

En este sentido, el desplazamiento de las nuevas centralidades y de los principales nudos de transporte a unas zonas más alejadas del Centro, son apuestas estratégicas que favorecen una menor presión de tráfico en el recinto histórico.

Se propone también limitar la velocidad en el interior del centro histórico. Esta medida tiene una especial significación en las calles de coexistencia. La limitación de la velocidad a 30 km/h o menos se considera la medida más eficaz y económica para garantizar la seguridad vial en el Centro.

Esta medida contribuirá igualmente a favorecer la calidad del medio ambiente urbano, disminuir el ruido y la contaminación atmosférica en el área central de la ciudad.

5.1.8 La movilidad de las personas de movilidad reducida

La ciudad debe ser accesible para todos los ciudadanos y, por lo tanto, también para aquellos que tienen disminuidas, de forma temporal o permanente, su capacidad física, psíquica o sensorial. La supresión de las barreras arquitectónicas para facilitar la movilidad de las personas de movilidad reducida constituye un objetivo fundamental dentro de las actuaciones de reurbanización del espacio de la vía pública.

La ciudad de Eivissa viene realizando un importante esfuerzo en este sentido, realizándose varios programas de rebajes de bordillo en pasos de peatones a través de los presupuestos municipales. Los resultados obtenidos son satisfactorios pero queda lejano el objetivo de conseguir que todos los pasos de peatones y de cruce de calles se encuentren rebajados. Otras actuaciones importantes para reducir las barreras en la movilidad se vienen realizando en aspectos concretos, como semáforos acústicos para ciegos y mejoras en los vehículos de servicio público de transportes.

Esta tarea debe concentrarse sobre todo en aquellas zonas centrales de la ciudad y en los itinerarios principales a los centros estructurales más importantes en cuanto a la movilidad, como son los centros docentes, centros de salud, intercambiadores de transporte, parques, etc.

5.2 La jerarquización del sistema viario

La jerarquización de la red viaria, como instrumento para atemperar los problemas, establece unas prioridades sobre determinadas vías desde una visión global del funcionamiento completo de la ciudad. Esta toma de postura desde el planeamiento, supone la asunción posterior de unas específicas pautas de diseño, tanto para la propia vía como para sus márgenes. La responsabilidad inversora en la ejecución de nuevos tramos viarios debe responder a la función que estos cumplan, como relación entre diferentes nodos de atracción- generación de viajes, o como acceso, travesía y distribución interna de viajes en la ciudad, consecuencia del nivel jerárquico al que pertenezcan.

La propuesta de jerarquía planteada por el Plan General de Eivissa es fruto de la aplicación de un conjunto de criterios de valoración a los distintos tramos de la red, tales como:

- **Su condición funcional.** La red viaria en la ciudad ocupa dos funciones básicas: Una, *canal de transporte*, sirve al tráfico rodado con especial importancia del transporte colectivo de superficie que, en entornos urbanos, juega un papel fundamental en la movilidad, y al tráfico no motorizado, peatonal y bicicleta.
Otra, *apoyo de actividades*, facilita el acceso a los edificios, tanto para el peatón como para el vehículo, así como al estacionamiento, con especial importancia en la carga y descarga de mercancías. Al mismo tiempo, la red viaria comunica partes del territorio que, dependiente de su proximidad, determinan el ámbito de influencia de las vías: insular, urbano, o sectorial.
- **Características de diseño.** Otros elementos de diferenciación cualitativa de la red viaria son los parámetros utilizados en su diseño, tales como velocidad de circulación, distancias y tipos de nudos, etc. que, a su vez, determinan la composición y características del tráfico que circula por ellos.
- **Composición del tráfico y actividades asociadas.** Los usos desarrollados en los márgenes del viario, ya sea vivienda, industria, comercio, oficinas, museos, u otros, le confieren también una impronta determinada que lleva aparejada una específica forma de utilización. La jerarquización, asimismo, es una acción conceptual y voluntarista, donde prevalecen ciertas actividades frente a otras, de acuerdo con el papel que ocupa la vía en la actualidad o a cual se pretende que juegue en el futuro.

Basándose en dichos condicionantes y diferenciando los distintos tipos de red, se realiza una jerarquización que posibilite la protección de la actividad económica y de las zonas residenciales, minimizando las posibles interferencias, adecuándose a los nuevos requerimientos y haciendo más accesibles las ofertas al conjunto de la población, de forma que se procure una distribución más equitativa -social y territorial- de costes y beneficios.

Atendiendo a los criterios anteriores, se establece la distinción entre la **Red Viaria Insular** y **Red Viaria Urbana**.

- **La Red Viaria Insular** da cobertura a los desplazamientos de mayor recorrido entre los accesos exteriores del municipio de Eivissa, que se identifica como la Red Viaria de gran capacidad de la isla. También pertenecen a esta red las carreteras insulares que conectan el municipio de Eivissa con los municipios y núcleos urbanos colindantes.
- Por otro lado, la **Red Viaria Urbana**, establece la estructura y funcionalidad para los principales flujos internos del municipio, en conexión directa con la red viaria insular antes referida.

En el Plano de jerarquía del sistema viario municipal se identifican cada uno de los diferentes elementos que componen el Sistema Viario municipal, agrupados por los diferentes Niveles o jerarquías considerados, que en orden decreciente establecen un nuevo modelo de red viaria propuesta para el Plan General.

5.2.1 La Red Viaria Insular

La Red Principal Insular

Está constituida por las carreteras radiales de conexión de carácter insular con los principales núcleos urbanos de la isla, junto con el arco distribuidor

principal del cinturón E-20 y el nuevo acceso al aeropuerto. Será la Red que canalizará los flujos de mayor recorrido ya sean en tránsito o con destino en la ciudad de Eivissa. Esta red se corresponde con la Red de Primero Nivel en la jerarquía del sistema viario del municipio. En la actualidad, la carretera al aeropuerto es el punto de mayor intensidad de vehículos de toda la red viaria insular. El viario que le sigue a continuación es la carretera de Eivissa a Santa Eulària, en el tramo más próximo a la capital.

Respeto al desdoblamiento de la segunda Ronda E-20, la Revisión del Plan General propuso en 2003 la duplicación de la calzada actual con sección de autovía urbana. Su función corresponde a los tráficos exteriores a la ciudad entre los accesos radiales de las carreteras de acceso insular y el aeropuerto.

La Red Secundaria Insular:

Está constituida por los accesos radiales exteriores al segundo cinturón que completan la funcionalidad de la red viaria insular, pero por la importancia e intensidades de circulación pertenecen a un rango inferior a la red de Primero Nivel. Esta red junto con el anterior completa la accesibilidad exterior del municipio de Eivissa con los colindantes y los núcleos residenciales de la periferia. Todas ellas forman parte de itinerarios de carácter insular formando parte de las estructuras viarias de rango superior al estrictamente municipal y relacionando actividades urbanas y productivas dentro de la escala de las relaciones insulares. Estas vías son:

- Las dos conexiones viarias con el núcleo de Puig d'en Valls dentro del término de Santa Eulalia.
- La carretera de Jesús - Cala Llonga PMV-810, gestionada por el Consell.
- La carretera de conexión con la zona residencial de Talamanca.
- La calle Pere Matutes Nogueras como vía de conexión con la zona residencial de Playa d'en Bossa dentro del término municipal de Sant Josep.
- La carretera de conexión con el núcleo de Can Serra.

La red viaria de la ciudad se analiza en los capítulos dedicados a las infraestructuras del casco urbano de Eivissa.

5.2.2 La Red Viaria de la ciudad

La Red Principal Urbana

La Red Principal Urbana Constituye el esqueleto viario de la ciudad central, y por lo tanto soporta los principales flujos de tráfico interno con origen - destino en el interior de la ciudad. También constituye el fundamento de la red de transporte colectivo y sus infraestructuras de transporte. Estos ejes forman una red completa de itinerarios funcionales que articulan la movilidad principal de la ciudad. Todos ellos se consideran dentro de la jerarquía de la red viaria en el Segundo Nivel. Se encuentra formada por las siguientes vías:

La **Avenida de la Paz** (y por extensión, las **avenidas de Sant Josep y Sant Joan**), que cambia su carácter de vía de alta capacidad y apoyo a tráficos de largo recorrido, para convertirse en avenida de carácter urbano, adaptando su sección transversal para incluir amplios espacios reservados al peatón, la bicicleta y los aparcamientos laterales.

Las nuevas glorietas y las incorporaciones y salidas propuestas a lo largo de su trazado mejorarán la accesibilidad urbana de toda la ciudad, conectando la red interior del casco urbano con la Avenida de la Paz. Son las siguientes:

- Nueva glorieta en la intersección de avenida de la Paz con la calle Isidoro Macabich.
- Nueva glorieta en la intersección con la carretera de Santa Eulalia, segregando los tráficos de acceso al Puerto de los urbanos, descongestionando el sistema de rotondas actual y mejorando la accesibilidad con la Avenida 8 d'Agost.

Asimismo, las intersecciones en glorieta existentes se reurbanizarán para dotar de prioridad transversal a los desplazamientos del peatón y la bicicleta, incluyendo la instalación de semáforos en todos los accesos a la misma, así como en los puntos de continuidad de los itinerarios peatonales prioritarios.

La nueva sección transversal de la avenida de la Paz tendrá una anchura total variable (mínima de 36 m), siendo la composición de la misma de la forma siguiente:

- Dos carriles por sentido.
- Aparcamientos en línea.
- Aceras laterales con carril bici incluido en la sección (al menos una de ellas)
- Mediana central arbolada.

La nueva avenida mantendrá sobre las aceras laterales y en la mediana central arbolado de sombra e incorporara alumbrado en disposición bilateral recomendando el empleo de energía solar.

Las **vías radiales** de interconexión entre el segundo cinturón y la avenida de la Paz, formada por las siguientes viario:

- El tramo del acceso de San Antonio entre el segundo cinturón y la avenida de la Paz, como eje de interconexión urbana entre ambas estructuras. Se propone ampliar la capacidad de este tramo para dos carriles por sentido, aparcamientos laterales y aceras.
- La ampliación de capacidad a dos carriles por sentido en el acceso del Puig den Valls, entre la glorieta de acceso al Puerto y el segundo cinturón, tendrá una sección ampliada para dos carriles por sentido y amplios aceras laterales.
- El vial de acceso al hospital de Can Misses (calle Corona) mantendrá una acera amplia y arbolada en el lado del hospital.
- La avenida de España entre la glorieta de Figueretes y la glorieta de Can Cifre, como eje de continuidad urbana desde el acceso de San José al casco urbano.
- Viario transversal que conecte todas las vías de acceso por el oeste, Carreteras de San José, al aeropuerto y Ses Salines, Sant Jordi y Pere Matutes

Completan esta estructura dentro del Segundo Nivel en la jerarquía del sistema viario las siguientes vías urbanas, que rematan la funcionalidad longitudinal de la avenida de la Paz en sus extremos oriental y occidental:

- La **prolongación de la avenida de San Jordi**, desde Figueretes hasta el límite del término municipal. Se propone aumentar su sección transversal

como avenida urbana. Se propone establecer la concertación de esta actuación con el municipio vecino de San José, al establecerse su trazado entre ambos términos municipales, siendo su funcionalidad común a los usos establecidos a lo largo de su trazado.

- La **Avenida 8 de Agosto** desde el acceso al puerto hasta su encuentro con el muelle de Botafoc.

La Red Secundaria Urbana

La Red Secundaria Urbana está constituida por las vías estructurantes de los principales sectores homogéneos de suelo urbano consolidado, que distribuyen el tráfico hacia las vías principales, canalizando los desplazamientos internos dentro la ciudad. Se caracterizan por responder a itinerarios continuos y con secciones geométricas capaces de servir como elementos de trasvase desde la Red Principal Urbana al casco urbano consolidado. El viario dentro de esta catalogación pertenece a la jerarquía de Tercero Nivel en el sistema viario municipal. Se encuentra formada por las siguientes vías:

- Los ejes radiales urbanos formados por las calles Avenida España, Isidoro Macabich, Bartolomeu Roselló y la avenida de Ignacio Wallis.
- El nuevo eje intermedio industrial desde la carretera de Sant Antoni de Portmany-acceso Puig den Valls-carretera de Santa Eulalia.
- La nueva avenida de conexión entre Ignacio Wallis y la carretera de Santa Eulalia por el borde de Es Pratet.
- La avenida de Santa Eulalia desde Bartomeu Roselló hasta el acceso al puerto y su continuidad en el frente del Paseo Marítimo.
- La avenida de Pere Matutes Noguera desde avenida de la Paz hacia Playa d'en Bossa.

La Red Distribuidora-Colectora

La Red Distribuidora - Colectora La constituyen las vías interiores de carácter Colector-Distribuidor que cierran itinerarios estructurantes de cada sector urbano de la ciudad. Corresponden a esta categoría las siguientes vías:

- Los dos ejes transversales que conectan la avenida de acceso al hospital de Can Misses y la avenida paralela en continuidad con Isidoro Macabich hasta el barrio de Ca n'Escandell.
- La calle Canàries.
- La calle Pere Francés, prevista para transformar su sección transversal a las nuevas condiciones de movilidad en el casco urbano.
- El Paseo marítimo de Levante.
- El viario de conexión del acceso de Puig den Valls con la carretera de Portmany desde el Segundo Cinturón.
- La prolongación de la calle Sa Punta con la Avenida de Sant Jordi
- El acceso al cementerio municipal.

La Red Viaria Local

La Red Viaria Local está constituida por las restantes vías internas en los paquetes homogéneos de suelo de la ciudad. El uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el estacionamiento y el tránsito peatonal. Debido a que constituye el primer encuentro con el espacio público una vez abandonado el privado, la mejora de esta red representa un incremento de la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos. Por esto,

para la red viaria local, tanto existente como futura, las propuestas del Plan se centran en la adecuación de la misma desde el punto de vista del uso y disfrute peatonal, buscando su imbricación con la malla de itinerarios peatonales y la red de carril bici.

Así, el Plan propone establecer como norma general para el diseño de las secciones de las nuevas vías, que la anchura de la calzada no superará el 50% del ancho total de la parte peatonal, con objeto de ofrecer suficiente espacio para el desarrollo del tránsito peatonal.

5.2.3 La red de caminos y el catálogo de caminos rurales

La red de caminos del municipio de Eivissa constituye un patrimonio histórico y cultural de primera magnitud, y un recurso turístico y medioambiental aun sin desarrollar, con grandes potencialidades para la articulación territorial del municipio de Eivissa en relación con los municipios colindantes dentro de su entorno.

La puesta en valor de la red existente de caminos es otra de las propuestas del Plan hacia la sostenibilidad y la conservación del patrimonio cultural y histórico de la isla. Para lo cual, se ha realizado un inventario o **catálogo de la red de caminos rurales** de uso público que se grafían en el plano O.4 (Esquema de la red viaria de sistema general) y que, de este a oeste, son los siguientes:

Camí del Canal de Can Fita
Camí del Quatre Cantons
Camí de la Granada
Camí de Sa Joveria
Camí de Can Murtera
Camí de Ca Na Glaudis
Camí des Gorg
Camí de Jesús
Camí de Ca Na Ventura
Camí d'Illa Plana
Camí de Ses Feixes

Los caminos en suelo rústico se regulan con carácter general en las Normas Urbanísticas. Tendrán la sección transversal y las características técnicas precisas y adecuadas al entorno donde se integren, las cuales serán especificadas por el proyecto técnico que en su momento apruebe el Ayuntamiento. En todo caso, la anchura de los caminos corresponderá a la que posean en el momento de la aprobación del Plan General y no será inferior a 2 metros. La red de caminos podrá ser ordenada mediante el correspondiente Plan Especial, que estudiará el conjunto o una parte de la misma, como paso previo para su incorporación al dominio público (cuando todavía no lo esté), previo procedimiento expropiatorio, si fuera procedente.

5.2.4 La red para los peatones

De acuerdo con el expuesto en el apartado de los criterios generales sobre la accesibilidad y movilidad a desarrollar en todo el municipio, se establece como estrategia de actuación en todos los proyectos de renovación urbana mejorar la calidad del espacio reservado al peatón de Eivissa. Favorecer el tránsito peatonal en toda la ciudad, se convierte en un objetivo fundamental del Plan General para mejorar la calidad medioambiental en la ciudad, considerando al sistema de los aceras como perteneciente al sistema de espacios libres de la ciudad.

La propuesta más importante en esta línea de actuación la constituye la imprescindible peatonalización del Paseo de Vara de Rey, dado su implicación directa sobre el sistema de accesos y relaciones con el resto de los sectores urbanos de la ciudad. La reorganización de la circulación rodada sobre la base de la propuesta de peatonalización del Paseo de Vara de Rey debe servir no suele para eliminar el tráfico rodado en el Paseo más emblemático de la ciudad, sino también como la base de partida para la recalificación de los espacios públicos en toda la ciudad a escala peatonal, de manera que se adapten a las nuevas condiciones de movilidad y accesibilidad dónde la prioridad se establezca a partir de los itinerarios peatonales.

5.2.5 Las nuevas secciones del viario

El Plan General considera la necesidad de establecer nuevos criterios para la transformación de las secciones del viario para fomentar la peatonalización y la bicicleta en la ciudad central, recuperando espacios ahora destinados al aparcamiento y la circulación de vehículos privados. Las secciones propuestas por el Plan para el diseño del viario tanto en los viarios existentes, como en el nuevo Planeamiento de desarrollo, serán las siguientes:

ZONA RESIDENCIAL

Se distingue entre zonas residenciales de baja y media densidad.

En zonas residenciales de baja densidad la sección mínima tendrá 10 m de anchura, distinguiendo entre carril de circulación, aparcamiento y aceras laterales.

Para las zonas de media densidad la sección tiene una anchura mínima total de 18 m. La calzada tendrá 7 m, aparcamientos laterales, y aceras 3 m. En la urbanización de los nuevos suelos residenciales, como medida para potenciar el uso de la bicicleta en la ciudad, se propone que al menos un 50 % de la longitud total de viales incluya la construcción de carril bici en un de sus laterales.

ZONA INDUSTRIAL

La sección tipo más representativa para zonas industriales consta de 20 de anchura. La calzada tendrá 10 m, aparcamientos laterales de 2.50 m a cada lado, y aceras de un mínimo de 2,5 m.

Por otro lado, el Plan propone la necesaria remodelación de las secciones de las vías urbanas existentes con dos objetivos fundamentales: reformar el espacio de la vía pública para favorecer lo tránsito peatonal, bicicleta y transporte público, y también sustituir los servicios urbanos obsoletos para mejorar la calidad del servicio público, así como para reformar las redes de agua y saneamiento. En consecuencia hará falta reformar las secciones del viario principal en la ciudad consolidada para adaptarse a estos criterios. La ampliación de aceras y espacios para carril bici se producirá disminuyendo el espacio de las calzadas y la eliminación del aparcamiento en los tramos urbanos más sobrecargados del viario principal de la ciudad, para priorizar también el funcionamiento de los carriles-bici, sobre todo en las vías radiales de acceso a la ciudad.

5.2.6 La adaptación de las secciones del viario principal a los nuevos criterios de movilidad y accesibilidad del Plan general

El Plan establece como objetivo la reforma de las secciones del viario principal interno de la ciudad a los nuevos criterios de movilidad y accesibilidad ya expuestos en el

documento del Avance. Para lo cual se deberá actuar principalmente en las siguientes calles:

AVENIDA 8 D'AGOST, por la escasa integración de la sección existente en el espacio urbano del entorno residencial y la proximidad del espacio protegido de Feixes des Monges.

PASEO DE VARA DE REY, donde la propuesta consiste a eliminar lo tráfico y los aparcamientos en ambos laterales del Paseo, transformándolos en espacios peatonales como ampliación de las aceras actuales ampliando las superficies ajardinadas.

ISIDOR MACABICH, al entrar en servicio la estación de autobuses se posibilitará reubicar allí las terminales de las líneas de autobuses que actualmente se localizan en esta avenida. De este modo, podrá destinarse el carril reservado a los autobuses como espacio para ampliar la anchura de los aceras y disponer un carril bici, eliminando los aparcamientos en toda la banda longitudinal.

BARTOMEU ROSSELLO, se propone reducir la calzada a dos carriles, reutilizando el espacio eliminado para la ampliación de las aceras laterales y construcción de un carril bici.

AVENIDA IGNASI WALLIS, la funcionalidad de esta avenida debe servir como vía de distribución a los sectores urbanos de Es Pratet y la zona oriental de la Eixample, y por lo tanto, debe mantener la doble circulación en ambos sentidos con un carril de circulación por sentido en toda su extensión. El traslado de las paradas de autobuses interurbanos a la estación de autobuses junto a la avenida de La Paz, permite eliminar el carril reservado a los autobuses como espacio para ampliar las aceras de esta avenida.

AVENIDA DE SANT JORDI, se propone ampliar su sección a 22 m, con calzada de doble sentido, aparcamientos en línea y aceras arboladas.

AVENIDA DE PERE MATUTES, se propone ampliar su sección a 22 m, con calzada de doble sentido, aparcamientos en línea y aceras arboladas.

AVENIDA DE SANTA EULARIA, se propone reformar la sección de la avenida de Santa Eularia para establecer una nueva ordenación que favorezca la vocación de paseo peatonal de borde del Puerto. La propuesta consiste a suprimir los aparcamientos en superficie existentes en la zona portuaria y convertir todo el espacio entre la carretera y el borde litoral en un paseo ajardinado.

5.3 El sistema de aparcamientos

La Revisión del Plan General propone afrontar la compatibilidad de los objetivos de ciudad sostenible con movilidad responsable, y particularmente la restricción de accesos en vehículo privado a la zona central del casco urbano disponiendo una oferta de aparcamientos disuasorios en la periferia desde dónde se accede a la ciudad central mediante los itinerarios peatonales de interés preferente.

De este modo se considera necesario establecer una política de aparcamientos rotatorios y para residentes en favor de la intermodalidad, destinadas a favorecer la

creación de aparcamientos de disuasión en las zonas exteriores del Área Central de la ciudad, desde dónde el recorrido andando hasta el centro como máximo sea entre 500 y 1.000 m.

Se prevé la construcción de aparcamientos subterráneos rotatorios en los bordes del Área Central de Eivissa, en puntos distantes de las zonas centrales de la ciudad, pero próximas a los puntos de intercambio con el transporte público, y dónde exista una proximidad con la red viaria principal de la ciudad. Dicho sistema de aparcamiento se completa con la propuesta por el transporte colectivo hasta la ciudad central, favoreciendo la localización de aparcamientos junto a los centros de actividad urbana propuestos para el modelo planificado de ciudad.

La propuesta de la Revisión sobre la localización de aparcamientos en la ciudad es la siguiente:

- Aparcamientos propuestos de acuerdo con los nuevos criterios de accesibilidad al casco urbano y fomentar la construcción de aparcamientos para los residentes de la zona urbana consolidada.
- En los aparcamientos subterráneos la construcción del aparcamiento incluirá necesariamente la urbanización del espacio público sobre rasante.
- Aparcamientos existentes en superficie, dónde se propone su reurbanización para su adecuada pavimentación y plantación de arbolado de sombra.

La construcción de este sistema de aparcamientos en la periferia del Área Central de la ciudad comporta también la reducción de la oferta de aparcamientos en superficie, favoreciendo la calidad ambiental de los recorridos a pie, convirtiendo espacios de los aparcamientos en ampliación de las aceras, y para la implantación de carriles específicos para la bicicleta. Es decir, debe dificultarse la oferta de aparcamiento en destino para los vehículos exteriores al residente en Eivissa. Además, debe producirse la gestión del sistema viario municipal para influir en la reducción del uso del coche, favoreciendo los modos colectivos o no motorizados.

Los derechos de los residentes de las zonas del Área Central de Eivissa a disponer de plazas de aparcamiento dentro de su entorno han de favorecerse al máximo, pero siempre dentro de la medida del posible. Esta cuestión es fundamental para estimular la calidad de vida en estas zonas, considerando el aparcamiento como equipamiento necesario. Las medidas restrictivas hacia el aparcamiento de los residentes desembocarían en un proceso de terciarización excesiva del entorno y expulsión de la población y de los usos residenciales. La creación de aparcamientos específicos o reservados para residentes, tanto en superficie como subterráneos, sería la manera de asegurar la habitabilidad del Área Central de la ciudad, y protegerla de la amenaza del despoblamiento.

Se evitará, por lo general, la construcción de aparcamientos de rotación en zonas interiores del Área Central de la ciudad, puesto que contribuirán a la saturación de la red viaria de la ciudad en los accesos de entrada y salida. La Revisión propone que a la zona central del casco urbano se construyan aparcamientos destinados básicamente a los residentes.

En 2015 el índice de motorización municipal era de 918 vehículos cada mil habitantes, y de estos **571** eran turismos.

En el cuadro siguiente se resume la propuesta de la Revisión para el sistema de aparcamientos:

SITUACION / IDENTIFICACION			APARCAMIENTOS		SUELO	PLAZAS	RATIO	POSICION (TIPO)		
plano O.3	calle / nombre	zona	EXISTENTES	PROPUESTOS	m2	nº	m2/plaza	AIRE LIBRE	EN EDIFICIO	SUBTE-RRRANEO
0.3.2/6	AVDA. SANT JOSEP	VIAL		130	1.600	130	(*)	1		
0.3.3	AVDA. PERE MATUTES	I-P	194		4.860	194	25	1		
0.3.4	BLANCA DONA	I-P	72		1.802	72	25	1		
0.3.4	FERIAL	I-P	195	245	13.102	440	30	1		
0.3.4	FERIAL	I-P		257	6.427	257	25	1		
0.3.4/5	AVDA. SANT ANTONI	VIAL		80	1.000	80	(*)	1		
0.3.5/9	AVDA. DE LA PAU	VIAL		600	9.600	600	(*)	1		
0.3.5	POLIGONO 10	I-P		161	4.031	161	25	1		
0.3.5	POLIGONO 10	I-P	258		6.445	258	25	1		
0.3.5	ESTACIÓN AUTOBUSES	I-T	632		7.946	632	(*)			1
0.3.5	CEIP SA GRADUADA	E-DO	220		6.181	220	(*)			1
0.3.5	C. CUBELLS	I-P	130		3.667	130	28	1		
0.3.6	UA CAN CANTO	E-EL		-	8.207	-	-			2
0.3.7	C. QUARTÓ BALANSAT	I-P		79	1.982	79	25	1		
0.3.7	UA SA PUNTA	I-P		52	1.298	52	25	1		
0.3.8	C. ANTONI PLANELLS	I-P		87	2.184	87	25	1		
0.3.8	AVDA. SANT JOAN	VIAL		160	2.000	160	(*)	1		
0.3.8	AVDA. SANT JOAN	I-P	55		1.006	55	18	1		
0.3.8	AVDA. SANT JOAN	E-		52	1.293	52	25			1
0.3.9	CAS DOMINGUETS	I-P	246		4.726	246	19	1		
0.3.9	IGNASI WALLIS	I-P	75		1.439	75	19	1		
0.3.9	IGNASI WALLIS-CAN VENTOSA	VE-0	185		2.327	185	(*)			2
0.3.9	EDIFICIO CALLE I. WALLIS	I-P	280		1.500	280	(*)		5	
0.3.9	PL.TOROS-UA ES PRATET	EL		316	7.894	316	25			1
0.3.9	PUERTO/SANTA EULALIA	VIAL		570	8.000	570	(*)			2
0.3.9	CARLES III	I-P	280		1.342	280	(*)		5	
0.3.10	PARADOR			40	1.052	40	(*)			2
0.3.10	C. JOAN XICO	EL	80		2.100	80	26	1		
0.3.10	C. JOAN XICO - REINA SOFIA	EL		180	4.490	180	25			1
0.3.10	CALLE RAMON MUNTANER			150	3.000	150	20	1	1	
0.3.11	UA TALAMANCA	I-P		50	1.000	50	20	1		
0.3.12	PRAT DE SES MONGES	I-P		50	1.000	50	20	1		
0.3.12	PORT - ILLA PLANA	I-P	65	29	2.224	94	24	1		
TOTALES			2.967	3.288	126.725	6.255	20,26	22	3	9
			6.255					34		

Esta oferta de aparcamiento es bastante considerable, ya que representa un 22% sobre el censo de vehículos de turismo, que en 2015 era de 28.539. Sin embargo este dato censal debe tomarse con precaución, dado que existe una gran cantidad de población que, residiendo en el municipio, no está censada por la diferencia de impuestos municipales respecto al resto de la isla. A ello hay que añadir, en época estival, los vehículos de alquiler que diariamente acceden a Vila, que cabe cifrar en un porcentaje de los 8.000 turismos que se alquilan en temporada alta en la isla. Se vislumbra una ligera reducción del porcentaje anteriormente citado que se desprecia por el incremento, no computado en la tabla anterior, que se produce con los aparcamientos provisionales en algunas parcelas de titularidad privada y pública.

5.4 Los "Grandes Centros Generadores de movilidad"

El marco legislativo autonómico sobre ordenación urbana obliga a la identificación de los grandes centros generadores de movilidad, definidos en la Disposición Adicional Tercera de la LOUS. Asimismo, en virtud del art 37.2.b la Revisión debe indicar, sin más análisis pormenorizado a los efectos de movilidad sostenible, los "centros generadores de movilidad" y exponer medidas que se prevean en el Plan respecto a dichos centros.

La Revisión del Plan General aborda la movilidad desde los diferentes aspectos anteriormente mencionados, sin que los centros generadores de movilidad interfieran en los objetivos sectoriales. No obstante, la obligación de definirlos conlleva la determinación de un conjunto de equipamientos que, puntualmente, deben ser analizados en el objetivo de actualizar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio. El territorio se caracteriza por una fuerte consolidación de las infraestructuras de movilidad existentes que no permiten grandes cambios sustanciales de traslado ni de reforma; con una red viaria marcada por los desarrollos urbanísticos en su mayoría inflexibles y donde los centros generadores de movilidad no abordaron, desde las planificaciones de 1973 ni 1987, su afectación a la red viaria. La Revisión adopta una planificación menos agresiva en el desarrollo-re-ordenación de su suelo urbano y urbanizable, siendo que las actuaciones de transformación urbanísticas generan cesiones de equipamientos a una escala inferior a los ratios establecidos en la DA3^a.

En términos de movilidad se determinan los siguientes "grandes centros generadores de movilidad" existentes (e) y proyectados (p):

- Establecimientos comerciales, colectivos o individuales con sup de venta superior a 5.000m²: [Centro Can Misses \(e\)](#), [Nave Suministros Ibiza \(e\)](#); proyectados 0
- Edificios para oficinas con un techo superior a 10.000m²: [Complejo CETIS \(e\)](#), [Edificio Torre Can ventosa \(e\)](#), [Consell Insular \(e\)](#), [Nueva Sede Juzgados \(p\)](#).
- Instalaciones deportivas, lúdicas o culturales, con aforo superior a 2.000 personas: [Estadio de fútbol Can Misses \(e\)](#), [Recinto Ferial \(e\)](#); proyectados 0.
- Hospitales, clínicas, centros sanitarios y similares, con una capacidad superior a 200 camas: existentes 0; [Hospital Can Misses \(p\)](#)
- Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos: existentes 0; proyectados 0 (Según Departamento municipal de Educación)
- Edificios, centro de trabajo y complejos donde trabajen más de 500 personas: [Comisaria Policía Nacional \(e\)](#); proyectados 0
- Otras instalaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000: [Nueva Dársena Transportes \(e\)](#); proyectados 0

Se detectan 11 centros generadores de movilidad, de los cuales 2 son de nueva creación planificada en la Revisión (un equipamiento socio-sanitario junto al actual hospital, y los Nuevos Juzgados); es decir, un escaso 18% de los centros detectados en la Revisión son de nueva creación, siendo su incidencia mínima a los efectos de movilidad.

Respecto a estos centros, la Revisión establece como efecto paliativo, la capacidad en sus respectivos proyectos de la correspondiente dotación de aparcamientos establecida en la redacción del artículo de las Normas Urbanísticas.

La actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe ser una prioridad para el análisis de los efectos de los centros generadores existentes y proyectados, objetivo puntual de la cual debe priorizar la gestión y mejora de la calidad de los transportes públicos que dan servicio a estos centros.

6. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y LOS SERVICIOS URBANOS

Las propuestas respecto a las infraestructuras básicas y los servicios urbanos, consideran como estrategia fundamental en todas ellas la incorporación de una gestión sostenible en los sectores ambientales clave, como son el consumo de agua, la depuración y saneamiento de aguas negras, la defensa contra las inundaciones en los torrentes, favorecer el desarrollo de sistemas de energía compatibles y respetuosos con el medioambiente, y la gestión responsable de los residuos urbanos y escombros del municipio. La propuesta pretende garantizar a medio plazo la calidad en el suministro del servicio público correspondiente, frente al aumento de los impactos ambientales.

En cuanto a las grandes infraestructuras energéticas, se sigue lo establecido por el PDS Energético, que afecta al término municipal de Eivissa en cuanto a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica (artículo 20), de transporte de gas natural por conducción (artículo 7), de interconexión eléctrica submarina con Formentera y Mallorca (art. 8), y el abastecimiento de combustibles líquidos derivados del petróleo (art. 13). En el apartado correspondiente del Anexo a la Memoria de Ordenación se justifica el cumplimiento de dicho PDS.

Atendiendo a las recomendaciones de ABAQUA, el Ayuntamiento podría redactar un *Plan Municipal de Mejora del Saneamiento y Drenaje* (a aprobar por la Administración Hidráulica) o similar a fin de garantizar estos servicios y coordinar las inversiones en este aspecto.

6.1 Justificación de la capacidad de abastecimiento de agua

6.1.1 Las mejoras en las infraestructuras de desalación de agua

El objetivo fundamental en cuanto al abastecimiento de agua potable es garantizar su suministro en cantidad y calidad suficientes.

El déficit de agua existente en el municipio de Eivissa puntualmente en la temporada alta se propone cubrirlo mediante ampliación de las desaladoras y/o de su capacidad de desalación. Esta solución resulta adecuada y aconsejable para dotar las puntas del consumo estival, periodo dónde realmente existen los problemas de suministro. Independientemente de la ubicación concreta de las plantas desaladoras, estas deben funcionar como un solo sistema insular, regulándose conjuntamente a través de las conducciones de interconexión entre ellas.

La mejora y modernización de las infraestructuras en los pozos de abastecimiento en Botafoc y la zona norte del municipio deben continuar siendo una constante preocupación de todas las Administraciones y agentes implicados, para conseguir aumentar la calidad de las aguas y la eliminación de los sólidos en suspensión. En este aspecto es de señalar la buena calidad de las aguas desaladas en la actualidad, habiéndose conseguido una alta calidad en el suministro. Paralelamente, se propone estudiar la ampliación de número de pozos para garantizar los recursos de agua hacia la desaladora, tanto en la zona de Botafoc como en la zona del norte.

El abastecimiento de agua proviene del 6 pozos municipales de Botafoc y de la zona Norte del término municipal. Los 6 pozos que alimentan a la desalinizadora de Eivissa

aportan mayores caudales de agua que la cantidad que puede desalar la planta, no existiendo pues problemas en cuanto a los recursos de aportación necesarios. Además, la calidad del caudal procedente del bombeo es bastante aceptable para su utilización en el proceso de desalación.

La desaladora de Ibiza tiene una capacidad de producción de 13.000 m³/día y la de Santa Antoni de 17.500 m³/día. Ambas están interconectadas. En 2015 la de Sant Antoni produjo 4.134.324 m³ y la de Ibiza 3.498.139 m³.

Con la nueva desaladora de Santa Eulària (que entrará en servicio en 2017) la isla de Ibiza dispondrá de 3 desaladoras con una producción total de **45.500 m³/día**:

*	Ibiza	13.000 m ³ /día
*	Sant Antoni	17.500 m ³ /día
*	Sta. Eulària	15.000 m ³ /día

Pero no está garantizada formalmente la cuota parte de esta capacidad de desalación que corresponde al municipio de Ibiza y cada año hay que negociar la.

El aprovechamiento conjunto de las potabilizadoras de agua de Eivissa y Sant Antoni permite disponer en la actualidad de un caudal punta conjunto de 30.500 m³/día, cantidad insuficiente para la población prevista en el horizonte del Plan, puesto que a la población de Eivissa habría de añadir los consumos de Sant Antoni y Cala de Bou.

El artículo 52 (Recursos no convencionales) del Plan Hidrológico prevé la capacidad de producción de aguas desalinizadas siguiente: 3,28 hm³/año en Ibiza, 6,38 hm³/año en San Antoni y 5,47 hm³/año en Santa Eulalia, lo que implica un volumen total de **15,13 hm³/año** para el conjunto de la isla. Pero el problema estriba no tanto en la capacidad de desalación sino en las puntas de consumo.

Aunque el consumo real medio fue en 2014 de **221 l/hab·día** referido a los habitantes de derecho, de acuerdo con los datos de la información urbanística (pero son solo 160 l/hab·día en invierno), el artículo 30 del PHIB (*Dotaciones máximas para uso y abastecimiento a la población*) establece que el ratio máximo a considerar en el cálculo de las necesidades de agua en la isla de Ibiza es de 250 l/hab·día (aunque admite para el momento actual 214 l/hab·día). Esta dotación incluye los aprovechamientos municipales, domésticos, comerciales, industriales, de servicios y, en general, todos los conectados a las redes municipales.

SITUACIÓN ACTUAL 2016					
Término municipal de Ibiza	habitantes equivalentes	Dotación máx prevista art 30 PHIB		Cudal disponible desaladoras Eivissa y Sant	Diferencia (disponible-dotación)
	núm.	m ³ /habit * día	m ³ /día	m ³ /día	m ³ /día
plazas residenciales	49.970	0,214	10.694	30.500	16.743
plazas turísticas	14.315	0,214	3.063		
Máx Habitantes:	64.285		13.757		

Ese margen disponible que resulta de la tabla anterior realmente se destina al consumo del resto de la isla y actualmente es insuficiente en los meses punta del verano. Existe, por tanto, un déficit de agua que debe solventarse mediante nuevas instalaciones de desalación (como la planta de Santa Eulalia, actualmente en construcción), para garantizar las puntas del consumo turístico que habitualmente se

producen durante los tres meses de verano. Así, Eivissa tendrá asegurado su abastecimiento de agua para la población prevista al término de vigencia de la presente Revisión del Plan General. Paralelamente y proporcionalmente, deberá ampliarse la capacidad de las depuradoras de aguas residuales.

Las necesidades futuras de agua se desprenden del siguiente cuadro, considerando que hay las tres potabilizadoras, la capacidad de población máxima apuntada en esta Memoria y una dotación por persona de 250 l/día:

SITUACIÓN PREVISTA 2032 (250 l/día)					
Término municipal de Ibiza	habitantes equivalentes	Dotación máx prevista art 30 PHIB		Cuadal disponible desaladoras Eivissa y Sant	Diferencia (disponible-dotación)
	núm.	m³/habit *día	m³/día		
plazas residenciales	62.449	0,250	15.612	45.500	26.084
plazas turísticas	15.217	0,250	3.804		
Màx Habitantes:	77.666		19.417		

El margen sobrante daría servicio a unos **104.336** habitantes equivalentes, lo que sumado a los previstos en Vila daría un total de 182.000 habitantes en los momentos punta, población que ya hoy en día se está alcanzando, por lo que urge aumentar la capacidad de potabilización de agua de la isla.

Sin embargo, si se toma como referencia el ratio con el que se ha dimensionado la nueva EDAR de Sa Coma (una dotación por persona de 200 l/día), el margen disponible aumentaría en 3.883 m³/día hasta alcanzar los 227.500 habitantes):

SITUACIÓN PREVISTA 2032 (200 l/día)					
Término municipal de Ibiza	habitantes equivalentes	Dotación máx prevista art 30 PHIB		Cuadal disponible desaladoras Eivissa y Sant	Diferencia (disponible-dotación)
	núm.	m³/habit *día	m³/día		
plazas residenciales	62.449	0,200	12.490	45.500	29.967
plazas turísticas	15.217	0,200	3.043		
Màx Habitantes:	77.666		15.533		

Dada la falta de depósitos de almacenamiento de agua potable, el dimensionamiento de las infraestructuras de desalación debe hacerse para las puntas de consumo que se producen en los meses de junio a septiembre.

Por otro lado, hay que recordar que la Revisión recomienda disponer de sistemas de aprovechamiento de aguas de lluvia y de ahorro de agua en las nuevas edificaciones, lo cual, aunque a pequeña escala, supone también uno abastecimiento extra de agua que podría estimarse en una media de 1 m³ habitante y año (aproximadamente un 0,87% del consumo anual) y, además, un ahorro global consecuencia de campañas de

concienciación ciudadana y de ahorro municipal que puede evaluarse en un 5% del consumo anual. En todo caso, aquí no se consideran estos posibles ahorros.

Cabe apuntar que las condiciones anteriores se establecen con un cierto margen de seguridad, ya que con los datos de plazas residenciales actuales en verano (unas 65.000) ya existe un déficit al aplicar los ratios de consumo. En este sentido cabe recordar la prescripción de la CIOTUPHA de 29/04/2011 (BOIB 24/05/2011) que limitaba a 61.000 habitantes de hecho la población para la que había de considerarse que estaba asegurado el suministro de agua potable en 2011.

6.2 La red de abastecimiento

El objetivo fundamental respecto al abastecimiento de agua es reducir la demanda final para los consumidores directos e indirectos, y mejorar la eficacia de los recursos disponibles en la actualidad. Para ello el Plan General propone que el Ayuntamiento, en coordinación con los concesionarios, Consell y Govern, desarrolle medidas concretas para estabilizar y reducir la demanda de agua en el municipio de Eivissa, mediante las siguientes acciones:

- Concienciar al ciudadano de Eivissa del consumo responsable de agua, para evitar imponer medidas restrictivas de su ocupación.
- Mantener la calidad del suministro de agua, y sus infraestructuras, estableciendo un Plan Decenal de inversiones en coordinación con los agentes implicados en la distribución y gestión de recursos de abastecimiento de agua. Dicho Plan Decenal tendrá en cuenta las estrategias de crecimiento urbanístico previstas en el Plan General municipal de ordenación.
- Estimular al ciudadano y al empresario a realizar mediciones para favorecer el ahorro de agua en las actividades domésticas, turísticas e industriales, que supongan una reducción de costes de facturación si consiguen disminuir los consumos.

La red principal de abastecimiento de Eivissa debe ampliarse modificando su esquema funcional hacia una red cerrada, para garantizar el equilibrio de presiones en toda la red, así como el suministro en caso de avería o reparaciones. Esto significa abandonar el modelo actual abierto que presentan muchos ramales de la red, mediante la propuesta para cerrar los anillos principales de la red. De acuerdo con este criterio, las propuestas para la red de abastecimiento se concretan en las siguientes:

- Cerramiento de la red principal de 200 mm en el ramal de Platja d'en Bossa.
- Cerramiento de la red general en el entorno de la glorieta de Can Cifre.
- Cerramiento de la red general entre los barrios de Ca n'Escandell y Sector 12 .
- Cerramiento de la red para garantizar suministro al hospital de Can Misses desde la arteria principal y conexión con el ramal de la carretera de Sant Antoni.
- Cerramiento de la red entre el paseo marítimo y Avda. de Ignasi Wallis por la zona de Es Pratet.
- Prolongación de la red principal hasta Talamanca.
- Construcción de nueva red interna dentro de los polígonos industriales.
- Cerramiento de red en zona Cas Mut

Se pretende eliminar el uso del PVC en las canalizaciones de abastecimiento y distribución urbana de agua, al estar prescrita su ocupación en obras de urbanización a causa de los problemas de descomposición del material, y por los problemas medioambientales que supone a causa de la aparición de sustancias contaminantes en los acuíferos. Se propone su sustitución por tuberías de fundición dúctil.

6.3 Ampliación y mejora de las EDAR

En teoría, la EDAR de Ibiza está proyectada para tratar un caudal diario de 20.000 metros cúbicos diarios y le están llegando unos 12.000 en invierno y unos 20.000 en verano, pero en 2015 se ha superado esta última cifra durante cuatro meses, tal como se pone de manifiesto en el cuadro siguiente:

DEPURADORA	AÑO	MES	m3/mes	m3/día	m3/año
EDAR EIVISSA	2014	enero	382.108	12.326	5.253.746
		febrero	353.788	12.635	
		marzo	359.543	11.598	
		abril	389.388	12.561	
		mayo	402.741	12.992	
		junio	467.504	15.583	
		julio	536.810	17.316	
		agosto	563.307	18.171	
		septiembre	545.727	18.191	
		octubre	456.524	15.217	
		noviembre	406.964	13.565	
		diciembre	389.342	12.978	
EDAR EIVISSA	2015	enero	353.274	11.396	5.495.588
		febrero	375.578	13.414	
		marzo	372.715	13.311	
		abril	377.762	13.492	
		mayo	440.039	15.716	
		junio	483.915	17.283	
		julio	584.329	20.869	
		agosto	644.301	23.011	
		septiembre	581.189	20.757	
		octubre	561.793	20.064	
		noviembre	349.676	11.656	
		diciembre	371.017	11.968	

Volumen de aguas residuales gestionados por la EDAR en 2014-2015 (fuente: Ayuntamiento).

Actualmente, como la depuradora está saturada, el agua sólo recibe un tratamiento físico-químico, y todo el caudal se vierte directamente por el emisario marino, aunque hay un campo de golf que tiene una concesión. Los problemas que actualmente presenta la depuradora por los olores que produce a las zonas residenciales próximas deben eliminarse mediante sistemas de ozonización.

Los lodos producidos por el proceso de digestión de barros, deben reciclarse en el proceso agrario para elaboración de abonos naturales y compuesto para la agricultura y la jardinería domestica, siendo validos en su totalidad por la escasa importancia de los efluentes de tipo industrial.

La nueva EDAR en breve construcción (se atenderá al RD 842/2002, de 2 de Agosto, por el cual se aprueba el Reglamento para Baja Tensión y el RD 2267/2004, de 3 de Diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento de Seguridad contra incendios en establecimientos industriales) para la ciudad de Ibiza, situada en Sa Coma (Sant

Antoni) tiene más capacidad y usará un sistema biológico convencional, con lo que dará mejor calidad y menos problemas. Los caudales máximos del proyecto de la nueva EDAR ubicada en Sa Coma -sobre la hipótesis de unas pérdidas del 90 % sobre las aguas potables- son los siguientes:

T. Alta	140.000	habitantes*	200	l/hab/d *	90%	=	25.200	m3/d
							Suma: 25.200	m3/d
T. Baja	80.000	habitantes*	250	l/hab/d *	90%	=	18.000	m3/d
							Suma: 18.000	m3/d

	T. Alta	T. Baja	
Caudal medio =	25.200	18.000	m3/d
	1.050	750	m3/h
Caudal punta =	2.100	1.500	m3/h
Caudal máximo =	3.150	2.250	m3/h

Según el art. 79 PHIB, el dimensionamiento de las EDAR "se realizará teniendo en cuenta la población real y la previsión de los posibles crecimientos, y no la capacidad máxima de población prevista en el planeamiento, que no se corresponde con el crecimiento poblacional real del término municipal. Esta previsión de posibles crecimientos se calculará teniendo en cuenta un plazo de 10 años como mínimo, a partir de los índices de crecimiento iguales observados en los núcleos de población del municipio". Según esto, no resulta razonable tener que justificar la capacidad de depuración de aguas para todo el techo poblacional previsto en el Plan General, ya que la lógica de las EDAR consiste en ir ajustando su oferta a la demanda previsible en el horizonte de 10 años desde que son construidas.

Así pues la población de proyecto servida por la futura depuradora será de 140.000 habitantes en temporada alta (200 l/hab·día) y 80.000 habitantes en temporada baja (250 l/hab·día).

Los caudales máximos que podrán tratar ambas EDAR serán de un máximo de 20.700 m³ + 25.200 m³ = **45.900 m³/día**.

Aplicando la ratio de 250 l/hab·día que marca el PDS Hidrológico, la población máxima servida en temporada alta sería de 45.900 m³/día / 0,25 m³/hab·día = **183.600 habitantes**. Pero si se aplica el ratio del proyecto de la depuradora para temporada alta, la población resultante sería de **229.500 habitantes en temporada alta**.

Ambas cifras están muy por encima de los 77.770 habitantes equivalentes (esto es, en temporada alta) que prevé el Plan General, pero hay que recordar que se refieren a la totalidad de la isla.

6.4 La red de saneamiento

La continuación del programa de prevención de inundaciones en el municipio, debe ser una preocupación del Plan, proveyendo el desarrollo de redes separativas mediante colectores que desemboquen directamente las zonas inundables de la ciudad al mar. En concreto se propone continuar la ejecución del Plan de Actuación contra inundaciones, para verter las aguas pluviales de la zona del ensanche durante los fuertes aguaceros, siendo su finalidad paliar el vertido de las tormentas sobre la

red municipal y los torrentes, además de plantear una posible re-utilización de las aguas de lluvia.

La filosofía de esta propuesta consiste en recoger las aguas pluviales en las cuencas naturales de los torrentes de Cas Capità y Llavanera, que afectan a las zonas bajas del ensanche de Eivissa, para el primero de ellos, y en el entorno del margen oriental del puerto, donde se encuentra la cuenca del torrente de Llavanera.

Se propone también estudiar la construcción de depósitos de tormenta en los puntos de vertido al mar, así como una mejora y sustitución de las Estaciones de Bombeo de Aguas residuales (actualmente en tramitación), como una medida eficaz para evitar la contaminación de la bahía de Eivissa, durante el comienzo de los aguaceros. El dimensionamiento y ubicación concreta de los depósitos de tormenta depende del proyecto específico que los prevea, en aplicación de la normativa sectorial sobre aguas superficiales.

El Plan General considera como objetivo prioritario desarrollar inversiones específicas en avanzar en el sistema separativo de las redes

La terminación del Plan Director de Aguas del municipio de Eivissa es el objetivo del Plan General para determinar las actuaciones a realizar en el sistema de redes y infraestructura, su cuantificación y programación de las obras correspondientes, así como la necesaria coordinación con las obras de reurbanización del viario público, sobre todo en el área central de la ciudad.

6.5 La red de energía eléctrica

6.5.1 Las propuestas sobre suministro de energía: hacia un consumo responsable de energía

Los efectos ambientales que provoca la central térmica de GESA-ENDESA en toda la isla, y particularmente en el término municipal de Eivissa son evidentes, no solamente por la combustión gaseosa del combustible, claramente visible desde cualquiera punto del municipio, sino también por la deficiente calidad del aire del entorno urbano, sobre todo cuando los vientos soplan en dirección al casco urbano.

En concreto se proponen las medidas siguientes:

- * Implantar la aplicación de medidas de ahorro y eficiencia energética, y favorecer la contención del consumo energético a Eivissa.
- * Obligación de instalar paneles térmicos solares en todas las nuevas construcciones del municipio, tal como está ya regulado en el CTE.
- * Impulsar la colaboración ciudadana para el ahorro energético, establecer campañas de difusión y experiencias demostrativas, etc., para informar al ciudadano de las ventajas ambientales, ecológicas para la sostenibilidad del modelo de desarrollo en la isla.

La reconversión de la Central Térmica para transformarla en Central de Ciclo Combinado, utilizando el gas natural como combustible, permite reducir los productos contaminantes a la tercera parte, y aumentar la eficiencia del combustible en un 60%.

6.5.2 Pasillos aéreos para concentrar las líneas de alta tensión

Con el objetivo de establecer criterios de ordenación para el trazado de las líneas aéreas en el entorno del municipio de Eivissa, evitando el desorden territorial en los trazados de las líneas principales de Alta Tensión desde la Subestación, el Plan propone establecer, de acuerdo con los responsables de planificación de la compañía GESA-ENDESA, un pasillo aéreo donde concentrar las líneas existentes juntamente con las nuevas líneas que se instalen. Dicho pasadizo se propone sobre los límites del ANEI en el borde del término municipal de Ibiza en dirección a Sant Antoni. Sobre este pasadizo que se representa en el plano de la infraestructura de energía eléctrica, deberán reubicarse los trazados que actualmente no coinciden espacialmente con esta traza, para ello será necesario establecer un proceso para trasladar los trazados actuales que difieren con estos criterios hacia este pasadizo.

6.5.3 El soterramiento de todas la líneas aéreas dentro del suelo urbano

El Plan propone pasar a subterráneas todas las líneas aéreas de alta y media tensión dentro del suelo urbano consolidado. Este objetivo conseguirá evitar los problemas derivados de los impactos visuales y estéticos que producen las líneas aéreas sobre la ciudad, que su denuncia ha sido puesta de manifiesto repetidamente por el ciudadano de Eivissa, a causa del desarrollo de una mayor conciencia ciudadana sobre los peligros y problemas que implica su mantenimiento.

Eliminar los impactos en el paisaje urbano de los postes metálicos utilizando columnas metálicas en sustitución de los ya antiguos soportes tradicionales con barras angulares, que han sido eliminados en otras compañías distribuidoras, y que tanto impacto provocan en el paisaje rural y urbano, constituye la propuesta del Plan para mejorar la infraestructura eléctrica. Se propone instar a las empresas GESA-ENDESA y REE a utilizar este nuevo tipo de postes más estético y con menor superficie de ocupación del terreno.

6.6 El gas natural

La sustitución de la energía térmica de combustibles líquidos por el gas natural para generar energía eléctrica minimiza las emisiones atmosféricas de los gases y partículas en suspensión. La incorporación de las islas Baleares a la red de gaseoductos peninsulares desde Denia, ha permitido reconvertir las instalaciones anteriores. Con la llegada del gas natural se dotará a la ciudad de la correspondiente red de distribución domiciliaria.

Respecto a la red de transporte de gas natural, el trazado de la conducción que trae el gas natural al término municipal de Eivissa desde Cala Gració (Sant Antoni) se grafía en el plano de ordenación O.6.4. El gaseoducto de transporte previsto discurre por la zona de servidumbre de la carretera comarcal C-731 Eivissa-Sant Antoni hasta la Estación Reguladora. Esta se localiza al lado la central térmica de Eivissa.

6.7 Los residuos sólidos urbanos

El Plan apuesta por la reutilización y reciclaje de los materiales útiles, y reducir el impacto ambiental y paisajístico producido por el incremento de los residuos urbanos y procedentes de escombros y demoliciones. El objetivo estratégico del Plan será reducir la generación de residuos desde una visión integral del ciclo de los materiales.

Potenciar la recogida selectiva de residuos, coordinar con el Consell Insular la recuperación, compostaje y reciclado de los residuos domésticos, haciendo viable económicamente la gestión completa de los procesos.

El Plan General, recoge las determinaciones del *Plan Director Sectorial para la gestión de residuos urbanos en Eivissa y Formentera*, de 30 de marzo de 2001. Como objetivos concretos se proponen:

- Estabilizar la producción de residuos sólidos urbanos en Eivissa.
- Mantener la estación de transferencia provisional para envases y recogida selectiva en la parcela de uso industrial al lado de las instalaciones de la Central Térmica, reserva de suelo correspondiente.
- Aumentar la cantidad de tratamiento de clasificación de residuos sólidos urbanos en Eivissa (“puntos verdes”, “deixalleries”).
- Favorecer la ocupación de sistemas de compostaje de residuos urbanos y la su utilización en la agricultura. Impulsar políticas para fomentar del reciclaje y reutilización de residuos y envases.
- Sensibilizar e informar a todos los agentes implicados en la gestión de residuos.

Para ello se propone un Plan Decenal de los residuos de Eivissa que impulse el reciclado y la reutilización de los residuos, estableciendo las siguientes líneas de trabajo:

- Información básica al ciudadano sobre reciclado, reutilización y compostaje doméstico.
- Coordinación administrativa para la gestión de los residuos de los escombros de obras.
- Puesta en marcha de un Plan para la rehabilitación de canteras y reciclado de materiales.
- Utilización del compostaje en programas locales contra la erosión del suelo y ocupación como abono natural.

6.8 Las mejoras en las instalaciones de alumbrado público municipal

El Plan General propone mejorar la deficiente situación de las instalaciones de alumbrado público municipal, proponiendo realizar un Plan Municipal de Renovación de las instalaciones antiguas y obsoletas, con el objetivo de implantar la mejora de la calidad de la urbanización en los espacios públicos y las vías públicas de la ciudad.

Así mismo, dotar a las instalaciones existentes de equipos y sistemas de ahorro energético, mediante sistemas de reducción y estabilización del flujo luminoso, constituye un objetivo del Plan General para las infraestructuras de alumbrado público.

En el término municipal de Eivissa todas las vías públicas en suelo urbano deberán contar con iluminación artificial nocturna. Asimismo todos los espacios públicos, parques y zonas verdes contarán con iluminación artificial específica de acuerdo con los usos e intensidades previstas por los proyectos de urbanización.

El alumbrado respetará las condiciones contra la contaminación luminosa del medio nocturno.

6.9 La ampliación de la red telefónica

Los nuevos desarrollos urbanos previstos en el Plan obligan a prolongar la infraestructura telefónica existente hasta los nuevos sectores de desarrollo urbano. La nueva estructura de la red viaria prevista en el Plan General debe constituir la referencia fundamental para realizar la ampliación de las redes telefónicas principales.

La eliminación de todos los tendidos aéreos del término municipal constituye una prioridad sobre las actuaciones de las compañías telefónicas, que deben acompañar a las actuaciones de remodelación del viario.

Igual que sucede con la red eléctrica de baja tensión, en el Centro Histórico los tendidos aéreos y los cables deben retirarse de la fachada para evitar la deficiente imagen paisajística en el entorno patrimonial de la ciudad. La actuación prioritaria debe corresponder a los barrios de Dalt Vila, la Marina y sa Penya, donde los impactos en el conjunto de edificaciones son claramente perjudiciales para el paisaje urbano.

La creación de una red digital de fibra óptica en toda la ciudad, que sea el canal de difusión cultural de las actividades urbanas, es la propuesta del Plan para desarrollar en colaboración con las compañías de telefonía.

6.10 Condiciones para las instalaciones de telecomunicación

Las actividades objeto y las instalaciones que estén vinculadas a la radiocomunicación han de ser proyectadas, instaladas, utilizadas, mantenidas y controladas ajustándose a las determinaciones de protección de la salud y seguridad, y a los objetivos de la calidad medioambiental y, por tanto, los titulares de estas actividades las han de ejercer bajo los principios siguientes:

- Evitar cualquier instalación que no garantice la protección de la salud.
- Garantizar la cobertura de los servicios de radiocomunicación a la población.
- Prevenir las afecciones al paisaje, obligándose a incorporar las medidas de mimetización o las soluciones específicas que minimicen el impacto visual.

Con carácter general, y sin perjuicio de la ordenanza municipal específica, no podrán establecerse instalaciones de radiocomunicación en los bienes inmuebles catalogados. Se limitarán igualmente las instalaciones de radiocomunicación en centros hospitalarios, residencias de ancianos, centros educativos y centros docentes. El nivel máximo permitido de exposición a los campos electromagnéticos no ionizantes en suelo urbano se propone que sean $450\mu\text{W}/\text{cm}^2$ ($41\text{ V}/\text{m}$) para frecuencias de hasta 900MHz , $900\mu\text{W}/\text{cm}^2$ ($58\text{ V}/\text{m}$) para frecuencias de 1.800MHz , $1000\mu\text{W}/\text{cm}^2$ para frecuencias de 2GHz , independientemente de la frecuencia de radiación. En virtud del principio de precaución se consideran como centros sensibles los siguientes: escuelas infantiles, centros educativos, centros sanitarios, hospitales y residencias de ancianos. En el interior de los centros adjetivados como sensibles, se establece un nivel máximo de densidad de potencia por portadora de $0.1\mu\text{W}/\text{cm}^2$, para las frecuencias de telefonía móvil (GSM, DCS y UMTS).

Los operadores estarán obligados a mantener sus instalaciones en las debidas condiciones de seguridad, estabilidad y conservación, así como a incorporar las mejoras tecnológicas que vayan apareciendo y contribuyendo a reducir los niveles de

emisión de los sistemas radiantes y a minimizar el impacto ambiental y visual. Los operadores habrían de revisar las instalaciones anualmente.

Los titulares de las instalaciones estarán obligados a subsanar las deficiencias de conservación en un plazo máximo de quince días a partir de la notificación de la irregularidad. Cuando existan situaciones de peligro para personas o bienes, las medidas deberán adoptarse de forma inmediata. En los supuestos de cese definitivo de la actividad o existencia de elementos de la instalación en desuso, el operador o, si procede, el propietario de las instalaciones deberá realizar las actuaciones necesarias para desmantelar y retirar los equipos de radiocomunicación o sus elementos, y dejar el terreno, la construcción o edificio que sirva de soporte a esta instalación, en el estado anterior al establecimiento de los mismos.

6.11 La modernización de las infraestructuras hidráulicas y la defensa frente de las avenidas en los torrentes de Cas Capità y Sa Llavanera

El Plan General propone recuperar la usurpación del Dominio Público Hidráulico correspondiente a ambos torrentes, restaurando la zona de servicio de los cauces públicos de acuerdo con la legislación vigente, trasladando las infraestructuras allí instaladas, desmontando los cierres que invaden los lechos y demoliendo las construcciones que allí haya. Al mismo tiempo, se propone modernizar los cauces hidráulicos en ambos casos, mediante la modernización de la precaria infraestructura hidráulica existente para garantizar la capacidad de desagüe en avenidas con la avenida de periodo de retorno de los 500 años, tal y como está previsto en la Ley de Aguas.

Estas propuestas en materia hidráulica se dirigen también hacia el objetivo de prevención de inundaciones en el municipio de Eivissa, mediante la ampliación de las secciones hidráulicas de los torrentes dentro de los tramos urbanos. Como medidas concretas se proponen las siguientes:

- Recuperación de la anchura de los cauces para asegurar la capacidad de desagüe en avenidas. A tal efecto y en aplicación de la regulación legal, se declaran fuera de ordenación todos los elementos, instalaciones, servicios de infraestructura, edificios, etc., que se encuentren dentro de la zona de dominio público sin la correspondiente autorización o título legitimador.
- Retirada y traslado de los servicios urbanos sitios dentro de los lechos al exterior. En concreto, se desmontarán las líneas de energía eléctrica y los postes de alta tensión, así como los trazados de las canalizaciones de gas y las canalizaciones de agua, alcantarillado y el emisario vertido, que pueda haber en el interior de los lechos.
- Eliminar los cruces aéreos de canalizaciones de servicios urbanos afectando al nivel de inundación de los torrentes, para evitar el efecto toma sobre los caudales de avenida.
- Suprimir el uso de los torrentes como vías de comunicación, poniendo en valor los lechos públicos.
- Instar a las Administraciones responsables a mantener la conservación de los lechos bajos de los torrentes en correcto estado de conservación y mantenimiento, así como limpios de vegetación para asegurar sus condiciones hidráulicas de desagüe.
- Mantener y perseverar en las inversiones del Plan de Actuaciones contra las inundaciones.

6.12 Normas de urbanización

El Plan General ha elaborado unas Normas específicas para la urbanización siendo su objetivo definir los criterios de planificación, diseño y ejecución de los principales aspectos relacionados con las condiciones de urbanización dentro del municipio. Estas Normas de Urbanización se presentan contenidas como Anexo de la Normas Urbanísticas y se aplicarán a todas las obras de urbanización que se ejecuten en el término municipal de Eivissa, cualquiera que sea la persona o entidades que lleven a término y el proyecto que las desarrolle.

Con independencia de su aplicación inmediata a todas las obras municipales y de particulares, será conveniente elaborar una Ordenanza Municipal sobre Vía Pública, que será aprobada por el Ayuntamiento de Eivissa, cuyo objetivo final será desarrollar en mayor profundidad el contenido de esta Normativa, para ajustarla a las necesidades específicas de la ciudad, en relación con las obras de urbanización y los proyectos dentro de la vía pública relacionados con el transporte y las comunicaciones.

7. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

7.1 Objetivos y funciones en el modelo urbano

El sistema dotacional de equipamientos y servicios públicos constituye un elemento básico del proyecto urbano. Esto es así porque sobre este sistema se sustenta una parte importante del modelo de ciudad propuesto, tanto con respecto a la ordenación física del espacio urbano, como la organización funcional de la ciudad. Ambos aspectos, a su vez, se ligan decisivamente con el que, en definitiva, tiene que ser el objetivo último del sistema dotacional, esto es, la mejora de la calidad de vida y la cohesión social del medio urbano.

El sistema de equipamientos y servicios sociales está constituido por una gran diversidad de elementos que sirven a la colectividad ciudadana. Desde el punto de vista de la planificación urbanística, hace falta centrarse en aquellos equipamientos que resultan verdaderamente decisivos para configurar la estructura urbana deseada, dado que demandan reservas de suelo específicas con un alto nivel de especialización respecto a la dotación de infraestructuras complementarias (viario, agua, energía, telecomunicaciones, etc.) o bien generan flujos de movilidad propios:

- Equipamientos sanitarios
- Equipamientos docentes
- Equipamientos deportivos
- Equipamientos socio-culturales, etc.

Este conjunto de equipamientos tiene que ser concebido en coherencia con los objetivos de ordenación urbana global, contribuyendo a superar una cierta lógica estrictamente sectorial que, generalmente, guía la programación de los diferentes departamentos implicados. Hace falta valorar primeramente la capacidad y las funciones del sistema de equipamientos en el proceso de planificación y transformación de la ciudad, así como sus vínculos (y sinergias) con otros aspectos o componentes del Plan.

- Los componentes del sistema de equipamientos y servicios públicos (junto con el sistema de espacios libres), constituyen, sin duda, los hitos de referencia urbana que en mayor medida contribuyen a la identificación externa y a la identidad interna de la ciudad. Son elementos claves de autoreconocimiento y de pertenencia ciudadana.
- El sistema de equipamientos públicos es un factor decisivo de calidad de vida urbana y de cohesión social. El acceso de la población a los servicios colectivos es un factor determinante de la articulación social y de la integración de la sociedad en un proyecto de desarrollo compartido.
- La distribución espacial de las diferentes categorías de equipamientos es un elemento esencial del modelo físico y funcional de la ciudad. Son componentes básicos de la articulación urbana. El sistema de equipamientos es concebido globalmente, de manera que contribuya al equilibrio interno de la estructura urbana propuesta a escala de ciudad y de barrio.
- El sistema de equipamientos, finalmente, tiene que ser coherente con los objetivos marcados en cuanto a accesibilidad y movilidad sostenible, y el sistema de transportes está íntimamente relacionados con la configuración de la red urbana de equipamientos públicos, puesto que los

equipamientos son la causa de un segmento importante de los flujos de desplazamientos diarios que, en el caso de Eivissa, hace falta considerar tanto a escala intramunicipal como intermunicipal.

- La distribución equilibrada de la red de equipamientos con objetivos de proximidad a la población servida constituye un factor determinante en relación con el objetivo de “calmar” el tráfico motorizado y contribuir a una movilidad más sostenible.

7.1.1 El sistema de equipamientos y sus escalas de influencia

La concepción del sistema de equipamientos de la ciudad de Eivissa tiene que tomar necesariamente como referencia diversas escalas que tienen que ver con las funciones urbanas que ocupa el municipio.

- a) En primer lugar, los niveles dotacionales que tienen que ver con la estricta **escala municipal y urbana**. En este sentido, Eivissa debe moverse en parámetros de dotacionales propios de un tamaño de ciudad media. En cualquiera caso, la programación de dotaciones y equipamientos tiene que considerar unos niveles de servicio a la población extremadamente variables, consecuencia de la particular dinámica demográfica del municipio:
 - La población censal, 49.970 habitantes en 2015, la cual tiene que ser la base de partida para establecer la situación del nivel de cobertura de los equipamientos básicos, si bien hace falta tener en cuenta el segmento de población no censada o empadronada que trabaja, estudia y reside temporalmente en la ciudad (**población vinculada**). La tasa de vinculación se sitúa en 1,81 en 2011 (unos 88.000 habitantes). Eliminando a la población transeúnte, la tasa de vinculación baja a 1,22 (unos 60.000 habitantes).
 - La población real, con su variable expresión intraanual o estacional, que marca la carga poblacional turística que se suma a la población residente. En este caso sólo es posible un acercamiento estimativo de los habitantes totales y su evolución mensual. Las estimaciones realizadas en la memoria informativa de esta Revisión del Plan ofrecen un margen de variación que va desde los 64.000 habitantes del mes de agosto a los 51.000 del mes de febrero.
 - La población proyectada, según la hipótesis establecida en el Anexo a la Memoria de Ordenación, plantea una población de derecho de 62.000 habitantes en 2032.
 - La población techo de 77.713, marcada por los objetivos del Plan de establecer las regulaciones de edificabilidad adecuadas para reducir el techo de población máxima (considerando la población residente y la transeúnte).
- b) En segundo lugar, los niveles dotacionales que corresponden a las funciones de Eivissa como **centro urbano básico**. Tal y como se señala en el Plan Territorial Insular, Vila se sitúa de forma clara en el primero nivel de la jerarquía urbana de la isla, polarizando la mayor parte de las funciones urbanas. En el nivel de equipamientos y dotaciones supramunicipales hace falta tener en cuenta principalmente las siguientes dotaciones de esta escala jerárquica:

- Administración pública relacionada con las funciones de capitalidad insular, donde se ubican también las delegaciones estatales (Justicia, Policía, etc.)
 - Equipamientos socio-sanitarios: Hospital de referencia de Can Misses y clínica-hospital privado.
 - Equipamientos educativos y culturales: centro polivalente de Cas Serres, Biblioteca Insular, Museos, Centro de enseñanza Universitaria y Conservatorio de Música.
- c) Finalmente, hace falta tener en cuenta unas funciones más especializadas que se relacionan con el papel de Eivissa como **centro y destino turístico de escala internacional**. En este sentido hace falta valorar las dotaciones existentes que potencian y califican estas funciones. Particularmente interesantes son las posibilidades de aumentar las dotaciones vinculadas a la mejora de la actividad turística y a contribuir a la oferta de ocio continuada a lo largo del año: rol de Eivissa en relación con el turismo de congresos y desarrollo de una oferta cultural más amplia y diversificada.

El Plan Territorial señala especialmente como problema a afrontar la fuerte estacionalidad de la actividad turística de la isla y propone, como una de las respuestas a este problema, la mejora de las infraestructuras y equipamientos que permitan acoger otras actividades fuera de la temporada alta turística. En este último sentido hace falta considerar la propuesta del Plan Territorial de dotar a la isla de un teatro-auditorio de ámbito insular preferentemente localizado en la ciudad de Eivissa.

7.1.2 La contribución del Plan General a la consolidación de un sistema de equipamientos

La configuración de un sistema de equipamientos y dotaciones se relaciona, como se ha visto más arriba, con una amplia gama de funciones y escalas que implican la acción de una gran cantidad de departamentos municipales y de sectores de la administración pública autonómica y estatal. La configuración de este sistema tiene que ser objeto de un programa de política municipal directamente coordinado con las administraciones sectoriales con responsabilidad en las diferentes áreas (educación, sanidad, deporte, cultura). En este sentido hace falta tomar como referencia las diferentes iniciativas de política regional programadas o iniciadas, particularmente:

- Plan Estratégico Socio-sanitario de Eivissa y Formentera
- Plan de Director de Equipamientos Deportivos
- Programas de Planificación educativa
- Programas de Planificación cultural
- Plan Director Sectorial de Puertos Deportivos e Instalaciones Náuticas

Obviamente, desde el Plan General no es posible configurar en su totalidad los términos y las categorías de un sistema de equipamientos colectivos adaptado a las diferentes funciones y escalas que se han indicado. Sin embargo, si es importante que los planteamientos del Plan General se inserten en un proyecto global, en una configuración general de la estrategia municipal en relación con su sistema de equipamientos públicos y los servicios sociales a ellos adscritos.

Principalmente, el Plan General aporta las dimensiones físicas, en términos de suelo y de población servida, que aseguran la base territorial en la cual es posible implementar Programas coordinados de dotaciones y servicios públicos mediante varios procedimientos:

- a) La asignación de usos específicos de equipamientos mediante las oportunas clasificaciones y calificaciones de suelo. Esto afecta, sobre todo, a aquellas dotaciones que requieren un uso exclusivo como equipamiento, con independencia de conseguir un uso en polivalente dentro de las diferentes posibilidades de compatibilidad entre las posibles categorías dotacionales (compatibilidad del uso deportivo y educativo, sanitario y asistencial, etc.).
- b) Mediante la regulación, a través de las ordenanzas de edificación, de las condiciones de implantación de los diferentes equipamientos públicos, tanto de aquellos que necesariamente tienen que tener un uso exclusivo y/o polivalente, como de aquellas otras dotaciones regulables de manera compatible con otros usos (residenciales, espacios libres, etc.).
- c) Mediante la programación de actuaciones singulares de nuevos equipamientos o rehabilitación de los existentes.

7.1.3 Parámetros de referencia del sistema de equipamientos

Las propuestas del Plan General se dirigen a dar respuesta a las necesidades objetivas y las demandas de la población en el acceso a los servicios públicos básicos, tanto en la escala municipal, como en aquella otra en la cual se manifiestan las funciones de la ciudad de Eivissa como centro urbano básico de la isla y de Formentera.

La asignación de estándares que orienten sobre el grado de respuesta de la planificación a estas necesidades y demandas es un procedimiento habitual de la práctica urbanística. En todo caso, cualquier parámetro o estándar (excepción hecha de aquellos que vienen impuestos por norma legal) no puede tener sino una función orientativa, como referencia comparativa deseable.

A efectos de establecer este marco comparativo entre la situación actual y la más deseable o óptima se han tomado como referencia los siguientes parámetros (provenientes del trabajo "*Parámetros dotacionales en suelo urbano*" realizado por el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio, por encargo del MOPTMA; los resultados de esta investigación están siendo tomados en consideración en varios procesos de planeamiento urbanístico; no son un estándar sino una referencia):

<i>Deportivo:</i>	<i>2,014 m2 de suelo por habitante</i>
<i>Educativo:</i>	<i>5,970 m2 de suelo por habitante</i>
<i>Cultural:</i>	<i>0,466 m2 de suelo por habitante</i>
<i>Sanitario/Asistencial:</i>	<i>0,370 m2 de suelo por habitante</i>
<i>Bienestar social y otros:</i>	<i>0,925 m2 de suelo por habitante</i>
<i>Total:</i>	<i>9,745 m2 de suelo por habitante</i>

Se trata de una referencia holgada y generosa, toda vez que otros planeamientos municipales utilizan estándares significativamente inferiores (del orden de 6,00 m2/hab).

El dato de la superficie de suelo no es suficientemente significativo, toda vez que -salvo los equipamientos deportivos al aire libre- estos servicios, al menos en parte, se desarrollan arquitectónicamente en vertical, con lo que su ocupación en planta varía enormemente dependiendo de la edificabilidad y demás parámetros arquitectónicos de cada zona concreta donde se ubiquen. Para ello existen otros estándares que toman como referencia la superficie construida:

<i>Deportivo:</i>	<i>0,10 m2c/hab</i>
<i>Educativo:</i>	<i>1,80 m2c/hab</i>
<i>Cultural:</i>	<i>0,30 m2c/hab</i>
<i>Sanitario/Asistencial:</i>	<i>0,20 m2c/hab</i>
<i>Administrativo y otros:</i>	<i>0,40 m2c/hab</i>
Total:	2,80 m2c/hab

Ello arroja una edificabilidad media de unos 0,287 m2c/m2·hab como referencia. A este respecto, cabe señalar que el Plan General garantiza a los equipamientos una edificabilidad mínima de 1,60 m2c/m2, así como libertad de posición en la parcela y libertad tipológica y arquitectónica para poder responder mejor a las particularidades de cada equipamiento. En todo caso, atendiendo al fondo de la cuestión, la propuesta de la Revisión satisface las necesidades de la población prevista.

7.1.4 La necesaria flexibilidad del sistema de equipamientos

La concepción del sistema dotacional tiene en cuenta criterios de flexibilidad respecto a la respuesta a demandas futuras no contempladas en el momento actual, por lo que, en algunos casos, se contempla un uso dotacional genérico. La polivalencia en la asignación de posibles usos compartidos, cuando esto es funcionalmente posible, es otro criterio a tener en cuenta.

El carácter de los usos señalados en los documentos de ordenación es indicativo, toda vez que el Plan concibe la calificación de equipamiento como un sistema discontinuo de dotación global de la ciudad. Por eso, debe mantenerse el uso global de Equipamientos (VII) en estos suelos aunque el destino concreto pueda ir variando con los años, pudiendo ser destinada cada parcela de equipamiento en cualquier de los usos pormenorizados permitidos, de acuerdo con la regulación de la compatibilización de usos. La finalidad de este método es inicialmente justificar unos estándares de dotación concreta, pero dado que las necesidades de la población son cambiantes, el objetivo último del Plan General es asegurar que haya suficiente suelo dotacional para poder ser destinado al uso más adecuado en cada momento.

Dada su singularidad urbanística, los equipamientos deben tener también una expresión arquitectónica singular. Por ello, las condiciones de edificación deben ser lo suficientemente libres y el aprovechamiento no debe ser un obstáculo, aunque siempre sin sobrepasar las condiciones del tejido urbano donde se inserten.

Los criterios de localización tienen en cuenta el logro de la máxima accesibilidad posible, valorando especialmente la proximidad residencial que posibilita el uso de maneras de transporte no motorizados y la vinculación espacial con otras dotaciones urbanas (principalmente zonas verdes y espacios libres).

Considerando la estructura demográfica y su previsible evolución, los niveles dotacionales básicos sobre los cuales tendrá que preverse un máximo esfuerzo se refieren principalmente a los servicios sociales relacionados con la atención a población de mayor edad y, por otro lado, con respecto a los niveles educativos,

teniendo en cuenta los déficit actuales y, sobre todo, la tendencia previsible a un cierto rejuvenecimiento de la franja de población de menor edad, producto de un aumento de la natalidad atribuible, tal y como se apunta en la memoria informativa de la Revisión del Plan, al componente de población inmigrante.

7.1.5 Valoración global

Por lo general puede considerarse que, en términos cuantitativos de diversidad, número de instalaciones y suelo adscrito, la ciudad de Eivissa parte de unos niveles dotacionales que no presentan déficits importantes. Es este también el diagnóstico en el cual viene a concluir el Plan Territorial Insular, en el cual se constata el alto nivel de carencias de otros municipios isleños enfrente de la concentración de servicios y equipamientos de la ciudad de Eivissa.

En términos globales, la superficie de suelo actual y programada por el Plan dedicada a equipamientos como uso exclusivo arroja unos ratios por cápita muy poco preocupantes:

Estándar dotacional Revisión PGOU			
m2 suelo dotacional	población de referencia		m2/hab
701.431	49.970	población actual	14,04
	62.347	techo máximo (2032)	11,25
	77.804	incluso turistas (2032)	9,02

- Con referencia a la población actual supone una relación de más de 13 m2 de suelo por habitante. Un parámetro que supera con claridad el considerado como óptimo.
- En la hipótesis más alta de crecimiento demográfico (algo más de 62.000 habitantes en 2032) y límite de la validez de la ordenación de la Revisión, la relación de suelo de equipamiento sería de casi 9 m2 por habitante, prácticamente el ratio recomendado en el estudio citado. En relación al estado actual, ello implica un aprovechamiento más intensivo y eficiente de las dotaciones municipales.
- Con referencia a la población teórica máxima supondría una relación de algo más de 5,5 m2 por habitante, ratio que mejora sensiblemente la situación heredada del Plan General de 1987, ya que disminuye la capacidad de población y aumenta la superficie de equipamientos. Por otra parte, cabe indicar que, salvo los sistemas generales, no están incluidos los equipamientos de los PEPRI de Dalt Vila, Sa Penya, La Marina, por lo que los ratios de equipamiento por habitante finales todavía serán algo más favorables.

Por lo general, considerando los diferentes parámetros de referencia, la programación de suelo para equipamiento del Plan cubre las necesidades urbanas al respecto e incluso supera algunas de las consideradas como óptimas dentro de un objetivo de población sostenible. Debe considerarse, en particular, que el referente de la población máxima sería meramente teórico ya que, en cualquiera caso, consideraría componentes demográficos (turísticos estacionales) que sólo ocasionalmente irían a formar parte de la demanda social de servicios en equipamientos públicos.

Esta primera valoración, en cualquier caso, tiene que matizarse si se consideran criterios de naturaleza más cualitativa. Especialmente con respecto a la oportunidad de dotar a la ciudad de Eivissa de elementos dotacionales especializados en materia de cultura y ocio. Dotaciones de suficiente nivel y calidad de manera que contribuyan a

calificar la oferta turística de la ciudad y sirvan como referentes de escala supramunicipal e insular.

7.2 Resumen del sistema de equipamientos

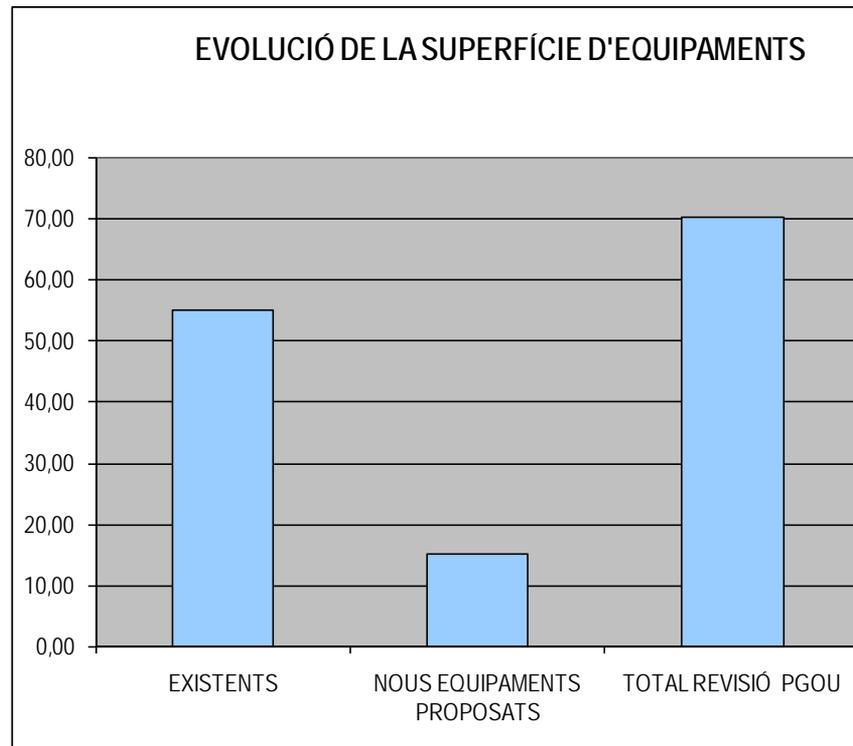
Se recogen a continuación un resumen del sistema de equipamientos de la Revisión del Plan, indicando el tipo (uso indicativo inicial), clase de suelo, superficie de parcela y situación con referencia a la hoja del Plano de Ordenación O.3. El destino inicial de los suelos dotacionales se establece por el Plan sin perjuicio de que en el futuro pueda cambiar el uso concreto de cada equipamiento en función de las necesidades cambiantes de la ciudad que puedan exigir la adecuación del uso de los equipamientos, siempre manteniendo el uso global de equipamiento. El listado de equipamientos existentes y propuestos se recoge en las tablas siguientes. La leyenda utilizada en los planos y las tablas siguientes es ésta:

E-SC:	Socio cultural
E-DO:	Docente
E-AS:	Asistencial
E-AP:	Administración pública
E-ES:	Deportivo
E-SA:	Sanitario
E-CE:	Cementerio
E-RE:	Recreativo
E-:	Sin definir (a determinar en el desarrollo del Plan General)

EQUIPAMIENTOS (Plano O.5)									
CÓDIGO (plano O.5)	SITUACION / IDENTIFICACION			EQUIPAMIENTOS		SISTEMAS		SUPERFICIE TOTAL	
	plano O.3	calle / nombre	tipo	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES		
2	5	O.3.2	Carretera Aereoport	E-AP	3.892		3.892	3.892	
3	9	O.3.3	C. Manuel de Falla	E-AP	627		627	627	
4	14	O.3.4	C. Sa Blanca Dona	E-AP	986		986	986	
4	15	O.3.4	Servell d'Ocupacio I. B.	E-AP	3.934		3.934	3.934	
4	17	O.3.4	C. del Raspall	E-AP	1.775		1.775	1.775	
5	24	O.3.5	UA Sa Lloveria	E-AP		9.705	9.705	9.705	
6	47	O.3.6	Consell Insular	E-AP	3.259		3.259	3.259	
6	51	O.3.6	Comisaria Policia	E-AP	7.167		7.167	7.167	
6	60	O.3.6	Av. Sant Jordi	E-AP	3.138		3.138	3.138	
8	69	O.3.8	C. del Voluntariat	E-AP	3.431		3.431	3.431	
9	83	O.3.9	UA Eivissa Centre	E-AP		2.073	2.073	2.073	
9	84	O.3.9	Agencia tributaria	E-AP	790		790	790	
10	93	O.3.10	Ajuntament d'Eivissa	E-AP	1.689		1.689	1.689	
10	94	O.3.10	Arxiu Històric d'Imatge i So	E-AP	665		665	665	
SUBTOTAL E-AP					31.353	11.778	14.681	28.450	43.131
3	8	O.3.3	C. Blas Infante	E-AS	1.502		1.502	1.502	
5	19	O.3.5	UA Sa Joveria	E-AS		15.250	15.250	15.250	
5	39	O.3.5	Sector 12	E-AS		5.030	5.030	5.030	
5	45	O.3.5	Llar Eivissa	E-AS	548		548	548	
6	61	O.3.6	Residencia Reina	E-AS	5.077		5.077	5.077	
6	62	O.3.6	Jardí d'Infants Cas Serres	E-AS	5.391		5.391	5.391	
6	63	O.3.6	Hospital Residencia Cas Serres	E-AS	7.851		7.851	7.851	
9	81	O.3.9	Servei Integral d'Inserció	E-AS	526		526	526	
SUBTOTAL E-AS					20.895	20.280	20.895	20.280	41.175
1	1	O.3.1	Cementiri Nou	E-CE	111.816		111.816	111.816	
6	59	O.3.6	Cementiri Vell	E-CE	5.215		5.215	5.215	
SUBTOTAL E-CE					117.031	0	0	117.031	117.031
2	4	O.3.2	UA Can Sant	E-DO		4.628	4.628	4.628	
2	6	O.3.2	CEIP Cas Serres	E-DO	3.583		3.583	3.583	
3	10	O.3.3	UA Mare Nostrum	E-DO		7.569	7.569	7.569	
4	11	O.3.4	IES Isidor Macavich	E-DO	12.415		12.415	12.415	
4	12	O.3.4	IES Sa Blanca Dona	E-DO	9.245		9.245	9.245	
4	13	O.3.4	CEIP Sa Blanca Dona	E-DO	10.149		10.149	10.149	
5	23	O.3.5	UA Sa Joveria	E-DO	7.838		7.838	7.838	
5	26	O.3.5	Col·legi Sa Real	E-DO	8.988		8.988	8.988	
5	29	O.3.5	UA Eivissa Centre	E-DO		6.181	6.181	6.181	
5	30	O.3.5	IES Sa Colomina	E-DO	11.896		11.896	11.896	
5	33	O.3.5	CEIP Can Misses	E-DO	7.255		7.255	7.255	
5	38	O.3.5	Col·legi Mestral	E-DO	7.574		7.574	7.574	
5	40	O.3.5	Sector 12	E-DO		11.205	11.205	11.205	
6	50	O.3.6	CEIP Sa Bodega	E-DO	6.964		6.964	6.964	
6	52	O.3.6	CEIP Can Cantó	E-DO	9.996		9.996	9.996	
6	64	O.3.6	CEIP Poeta Villangómez	E-DO	4.987		4.987	4.987	
9	77	O.3.9	C. Fra Vicent Nicolau	E-DO	5.465		5.465	5.465	
9	78	O.3.9	UA Es Pratet	E-DO		8.636	8.636	8.636	
9	80	O.3.9	IES Santa Maria d'Eivissa	E-DO	3.098		3.098	3.098	
10	85	O.3.10	Conservatori	E-DO	965		965	965	
10	86	O.3.10	Col·legi Ntra. Sra. de la Consolació	E-DO	2.983		2.983	2.983	
10	89	O.3.10	UIB Seu Eivissa i Formentera	E-DO	1.936		1.936	1.936	
10	90	O.3.10	Universitat UIB	E-	6.400		6.400	6.400	
SUBTOTAL E-DO					121.737	38.219	143.409	16.547	159.956

CÓDIGO (plano O.5)	SITUACION / IDENTIFICACION			EQUIPAMIENTOS		SISTEMAS		SUPERFICIE TOTAL
	plano O.3	calle / nombre	tipo	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES	
4 16	O.3.4	Poliesportiu Infanta Cristina	E-ES	37.523			37.523	37.523
5 34	O.3.5	Poliesportiu Can Misses	E-ES	14.528			14.528	14.528
5 35	O.3.5	C. Vènda des Coloms	E-ES	13.368		13.368		13.368
5 36	O.3.5	C. Albarca	E-ES	39.388			39.388	39.388
5 37	O.3.5	Eivissa Ciutat Esportiva	E-ES	9.646		9.646		9.646
5 41	O.3.5	Sector 12	E-ES		15.758	15.758		15.758
6 53	O.3.6	Sector 12	E-DO		1.320	1.320		1.320
6 65	O.3.6	Poliesportiu Es Viver	E-ES	8.794			8.794	8.794
7 67	O.3.7	C. Sa Punta	E-ES	2.698		2.698		2.698
8 70	O.3.8	Av. de Sant Joan	E-ES	1.293		1.293		1.293
9 76	O.3.9	Poliesportiu Municipal	E-ES	2.201		2.201		2.201
SUBTOTAL E-ES				129.439	17.078	46.284	100.233	146.517
5 31	O.3.5	C. des Cubells	E-RE	5.189		5.189		5.189
8 72	O.3.8	C. Xarch	E-RE	5.305		5.305		5.305
SUBTOTAL E-RE				10.494	0	10.494	0	10.494
5 44	O.3.5	Mercat Nou	E-AB	3.842		3.842		3.842
SUBTOTAL E-AB				3.842	0	3.842	0	3.842
5 20	O.3.5	UA Sa Joveria	E-SA		997		997	997
5 21	O.3.5	UA Sa Joveria	E-SA	35.659			35.659	35.659
5 22	O.3.5	UA Sa Joveria	E-SA		40.000		40.000	40.000
6 48	O.3.6	Creu Roja	E-SA	757		757		757
6 49	O.3.6	Sanitat	E-SA	806		806		806
6 57	O.3.6	Centre Salut Viver	E-SA	5.463		5.463		5.463
9 75	O.3.9	Casa del Mar	E-SA	1.014		1.014		1.014
10 88	O.3.10	Policlínica Ntra. Sra. del Rosario	E-SA	2.517		2.517		2.517
12 96	O.3.12	Centre de Salut Vila	E-SA	5.375		5.375		5.375
SUBTOTAL E-SA				51.591	40.997	15.932	76.656	92.588
2 7	O.3.2	Edif. Poli. Cas Serres	E-SC	2.133		2.133		2.133
4 18	O.3.4	Fires i Congressos d'Eivissa	E-SC	12.099			12.099	12.099
5 25	O.3.5	Av. de la Pau - Sant Antoni	E-SC	15.553			15.553	15.553
6 56	O.3.6	Parròquia Sant Pau	E-SC	1.420		1.420		1.420
6 58	O.3.6	Centre Social Figueretes	E-SC	1.555		1.555		1.555
7 68	O.3.7	C. den Bossa	E-SC	1.245		1.245		1.245
9 79	O.3.9	Espai Cultural Can Ventosa	E-SC	1.695			1.695	1.695
10 87	O.3.10	Museu Necropolis	E-SC	700			700	700
10 91	O.3.10	Museu Art Contemporani	E-SC	1.197			1.197	1.197
10 95	O.3.10	Catedral	E-SC	1.314			1.314	1.314
SUBTOTAL E-SC				38.911	0	6.353	32.558	38.911
1 2	O.3.1	C. Cala Llonga	E-	1.642		1.642		1.642
1 3	O.3.1	Cas Mut	E-		5.108	5.108		5.108
5 27	O.3.5	Av. Pere Matutes - Zornoza	E-	2.412		2.412		2.412
5 28	O.3.5	C. Vicent Serra Orvay	E-	194		194		194
5 32	O.3.5	C. des Cubells	E-	7.270		7.270		7.270
5 42	O.3.5	C. Isidor Macavich	E-	400		400		400
5 43	O.3.5	Canaries - Castella	E-	2.361		2.361		2.361
6 46	O.3.6	C. Balears	E-	3.569		3.569		3.569
6 54	O.3.6	UA Can Cantó	E-		3.012	3.012		3.012
6 55	O.3.6	UA Besora	E-		1.195	1.195		1.195
7 66	O.3.7	UA Pere Matutes	E-		5.040	5.040		5.040
8 71	O.3.8	C. Sa Llavanera	E-	2.445		2.445		2.445
8 73	O.3.8	C. Pare Josep Manxarell	E-	3.983		3.983		3.983
8 74	O.3.8	UA Ca Na Glaudis	E-		5.656	5.656		5.656
9 82	O.3.9	UA Eivissa Centre	E-		1.019		1.019	1.019
10 92	O.3.10	UA Alt - Retir	E-		170	170		170
12 97	O.3.12	Prat de ses Monges	E-		502	502		502
4 98	O.3.4	Mestre Joaquin Gadea	E-		1.808	1.808		1.808
SUBTOTAL E-				24.276	23.510	46.767	1.019	47.786
TOTAL EQUIPAMIENTOS				549.569	151.862	308.657	392.774	701.431
Nº de equipamientos:				76	22	69	29	98
				98		98		

Del total de suelo destinado a equipamientos, casi el 22% son propuestos por la Revisión del PGOU, lo que representa un incremento del 28% sobre la superficie preexistente. Esta evolución se resume en el gráfico adjunto:

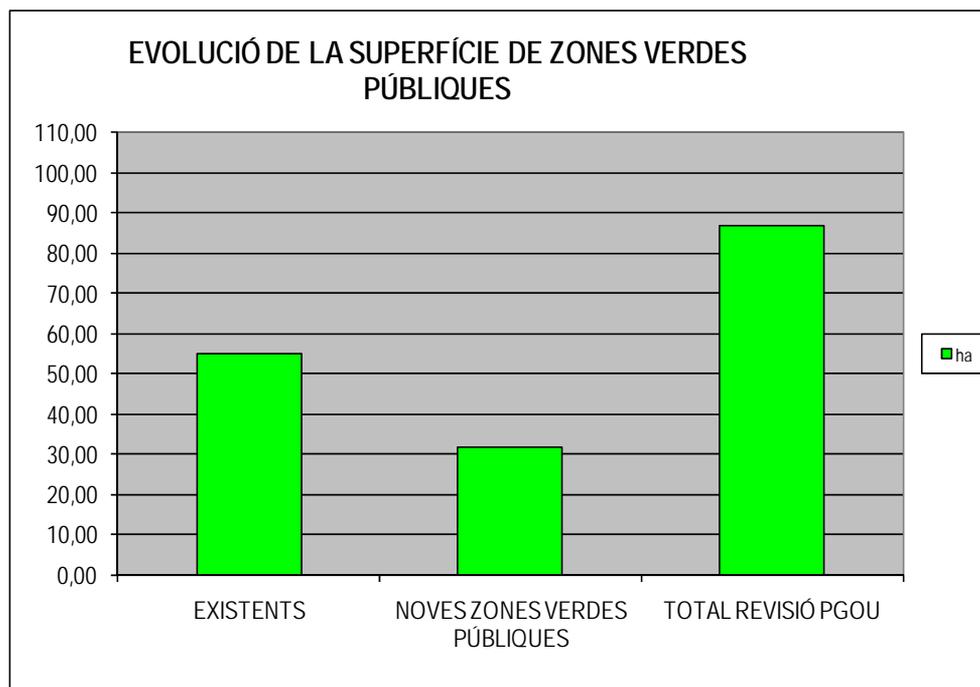


8. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

El sistema de espacios libres públicos comprende el conjunto de zonas básicamente no edificadas, con titularidad pública, destinadas al ocio de de la población. Se incluyen también los terrenos de propiedad municipal que por su tamaño y ubicación en suelos situados en el medio natural fuera del suelo urbano presentan aptitudes para conformar una oferta de suelos constitutivos de parques públicos suburbanos al servicio del conjunto de la población y no solo de una determinada zona urbana.

Constituyen el sistema general de espacios libres públicos los suelos libres que satisfacen necesidades del conjunto de la población, pudiendo estar localizados en cualquier punto del municipio, sin que tengan porqué estar situados en un determinado barrio o área concreta.

Del total de suelo destinado a espacios libres públicos (más de 87 Ha), algo más del 37 % son propuestos por la Revisión del PGOU, lo que representa un incremento de casi el 60 % sobre la superficie existente. Esta evolución se resume en el gráfico adjunto:



En el cuadro siguiente se enumeran todos los espacios libres públicos existentes en la propuesta de la Revisión del PGOU, con su correspondiente adscripción a los sistemas locales o generales:

ESPACIOS LIBRES (PLANO 0.5)							
CÓDIGO (plano 0.5)	SITUACION / IDENTIFICACION		ESPACIOS LIBRES		SISTEMAS		SUPERFICIE TOTAL
	plano 0.3	calle / nombre	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES	
1. 1	O.3.1	C. Cala Llonga	8.200		8.200		8.200
1. 2	O.3.1	Cas Mut		618	618		618
1. 3	O.3.1	Cas Mut		2.000	2.000		2.000
2. 4	O.3.2	Pou den Basques	189		189		189
2. 5	O.3.2	UA Can Sant		1.503	1.503		1.503
2. 6	O.3.2	UA Can Sant		424	424		424
2. 8	O.3.2	C. S. Cas Serres	20.278		20.278		20.278
2. 9	O.3.2	Parc Maria Villangomez	21.461			21.461	21.461
3. 10	O.3.3	C. Pablo Picasso	549		549		549
3. 11	O.3.3	Picasso - Garcia Lorca	180		180		180
3. 12	O.3.3	Garcia Lorca - Blas Infante	2.353		2.353		2.353
3. 13	O.3.3	Blas Infante - Machado	3.057		3.057		3.057
3. 14	O.3.3	Jardins Pedro Guerra	1.218		1.218		1.218
3. 15	O.3.3	Machado - Luís de León	368		368		368
3. 16	O.3.3	Manuel de Falla - Luís de Leon	1.606		1.606		1.606
3. 17	O.3.3	Pere Matutes - Luís de Leon	1.577		1.577		1.577
3. 18	O.3.3	Platja den Bossa	3.871		3.871		3.871
4. 20	O.3.4	UA Can Bufi Nord		665	665		665
4. 21	O.3.4	UA Can Bufi Centre		1.957	1.957		1.957
4. 22	O.3.4	C. Antoni Saura	191		191		191
4. 23	O.3.4	C. Antoni Saura	3.539		3.539		3.539
4. 24	O.3.4	UA Can Bufi Sud		467	467		467
4. 25	O.3.4	UA Can Bufi Sud		812	812		812
4. 26	O.3.4	Av. Sant Antoni	2.332		2.332		2.332
4. 27	O.3.4	Institut Blanca Dona	670		670		670
4. 28	O.3.4	Col·legi Blanca Dona	1.395		1.395		1.395
4. 29	O.3.4	Centre Fires i Congressos	7.435		7.435		7.435
5. 30	O.3.5	Av. de la Pau	14.848			14.848	14.848
5. 31	O.3.5	Av. de la Pau - Abel Matutes	302		302		302
5. 32	O.3.5	C. Abel Matutes	5.174			5.174	5.174
5. 33	O.3.5	Av. de la Pau - Zorzona	4.463			4.463	4.463
5. 34	O.3.5	Parc Es Palmer	4.363		4.363		4.363
5. 35	O.3.5	Plaça Antoni Albert	14.332			14.332	14.332
5. 36	O.3.5	Sant Cristofol - Vicent Serra	2.365			2.365	2.365
5. 37	O.3.5	C. Canaries	1.691		1.691		1.691
5. 38	O.3.5	C. Cubells	1.453		1.453		1.453
5. 39	O.3.5	C. Cubells	1.448		1.448		1.448
5. 40	O.3.5	C. Cubells	1.518		1.518		1.518
5. 41	O.3.5	C. Periodista E. Fajarnés	1.184		1.184		1.184
5. 42	O.3.5	C. Periodista E. Fajarnés	1.250		1.250		1.250
5. 43	O.3.5	C. Pere Bajardí	1.176		1.176		1.176
5. 44	O.3.5	C. Pere Bajardí	1.180		1.180		1.180
5. 45	O.3.5	C. Pere Bajardí	1.107		1.107		1.107
5. 46	O.3.5	C. Pere Bajardí	1.118		1.118		1.118
5. 47	O.3.5	C. Àngel Palerm	1.159			1.159	1.159
5. 48	O.3.5	C. Àngel Palerm	1.603		1.603		1.603
5. 49	O.3.5	C. Venda des Coloms	1.245		1.245		1.245
5. 50	O.3.5	C. Germans Torres i Tur	967		967		967
CÓDIGO	SITUACION / IDENTIFICACION		ESPACIOS LIBRES		SISTEMAS		SUPERFICIE

(plano 0.5)	plano 0.3	calle / nombre	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES	TOTAL
5. 51	O.3.5	C. de Freus	1.243		1.243		1.243
5. 52	O.3.5	C. de Freus	1.352		1.352		1.352
5. 53	O.3.5	C. de Freus	1.143		1.143		1.143
5. 54	O.3.5	C. de Freus	1.172		1.172		1.172
5. 55	O.3.5	C. Cubells	1.549		1.549		1.549
5. 56	O.3.5	C. Cubells	1.630		1.630		1.630
5. 57	O.3.5	C. Cubells		1.556	1.556		1.556
5. 58	O.3.5	Sector 12 Est		3.046	3.046		3.046
5. 59	O.3.5	Sector 12 Oest		24.310	24.310		24.310
5. 60	O.3.5	Sector 12 Est		78.816		78.816	78.816
5. 61	O.3.5	Sector 12 Est		3.720	3.720		3.720
5. 62	O.3.5	Múrcia - Balears	3.736		3.736		3.736
5. 63	O.3.5	Parc de la Pau	12.050			12.050	12.050
6. 64	O.3.6	C. Josep Riquer Llobet	1.243		1.243		1.243
6. 65a	O.3.6	UA Cas Canto		4.486	4.486		4.486
6. 65b	O.3.6	UA Cas Canto		886	886		886
6. 66	O.3.6	UA Sa Basa Rotja		996	996		996
6. 67	O.3.6	UA Besora		593	593		593
6. 68	O.3.6	C. Peralta	402		402		402
6. 69	O.3.6	C. des Canar	144		144		144
6. 70	O.3.6	C. des Canar	140		140		140
6. 71	O.3.6	Parc Can Escandell	2.757		2.757		2.757
6. 72	O.3.6	C. Músic Fermí	922		922		922
6. 73	O.3.6	C. Font i Quer	1.707		1.707		1.707
6. 74	O.3.6	C. Font i Quer	2.977		2.977		2.977
6. 75	O.3.6	Font i Quer - Sant Jordi	10.796		10.796		10.796
6. 76	O.3.6	Av. Sant Jordi	4.776		4.776		4.776
6. 77	O.3.6	Av. Sant Jordi	2.022		2.022		2.022
6. 78	O.3.6	Sant Jordi - Galicia	920		920		920
6. 79	O.3.6	Av. Pere Matutes	3.064		3.064		3.064
6. 80	O.3.6	Platja de ses Figueretes	572		572		572
6. 81	O.3.6	Platja de ses Figueretes	1.876		1.876		1.876
6. 82	O.3.6	Platja de ses Figueretes	3.377		3.377		3.377
6. 83	O.3.6	Platja de ses Figueretes	3.974		3.974		3.974
6. 84	O.3.6	Platja de ses Figueretes	46		46		46
6. 85	O.3.6	Platja de ses Figueretes	115		115		115
6. 86	O.3.6	C. Esclava Maria Flores	3.281		3.281		3.281
6. 87	O.3.6	C. Sindicalista Margalida Roig	3.515		3.515		3.515
7. 88	O.3.7	UA Pere Matutes		5.032	5.032		5.032
7. 89	O.3.7	Platja ses Figueretes	319		319		319
7. 90	O.3.7	Platja den Bossa	234		234		234
7. 91	O.3.7	Platja den Bossa		2.140	2.140		2.140
7. 92	O.3.7	Platja den Bossa	2.266		2.266		2.266
7. 93	O.3.7	Platja den Bossa	5.328		5.328		5.328
8. 94	O.3.8	C. Raspall	4.317		4.317		4.317
8. 95	O.3.8	UA Puig den Valls Sud		1.029	1.029		1.029
8. 96	O.3.8	C. de sa Llavernera	1.399		1.399		1.399
8. 97	O.3.8	C. Xarch	1.104		1.104		1.104
8. 98	O.3.8	C. Xarch	1.106		1.106		1.106
8. 99	O.3.8	C. Xarch	892		892		892
8. 100	O.3.9	C. Xarch	1.036		1.036		1.036
CÓDIGO	SITUACION / IDENTIFICACION		ESPACIOS LIBRES		SISTEMAS		SUPERFICIE

(plano 0.5)	plano 0.3	calle / nombre	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES	TOTAL
8. 101	O.3.8	C. Xarch	1.156		1.156		1.156
8. 102	O.3.8	C. Xarch	831		831		831
8. 103	O.3.8	Av. 8 d'agost	3.247		3.247		3.247
8. 104	O.3.8	Av. 8 d'agost	3.608		3.608		3.608
8. 105	O.3.8	UA Suministros		1.239	1.239		1.239
8. 106	O.3.8	UA Puig den Valls Sud		3.504	3.504		3.504
8. 107	O.3.8	Av. de la Pau	11.190			11.190	11.190
8. 108	O.3.8	Marc Benet Arabí	654		654		654
9. 109	O.3.9	UA Ca na Glaudis		168	168		168
9. 110	O.3.9	Av. de la Pau	15.792			15.792	15.792
9. 111	O.3.9	Prat de Vila		160.502		160.502	160.502
9. 112	O.3.9	Av. Joan Carles I	981		981		981
9. 113	O.3.9	Av. Joan Carles I	1.205		1.205		1.205
9. 114	O.3.9	Av. Joan Carles I	166		166		166
9. 115	O.3.9	C. de la Barra	2.197		2.197		2.197
9. 116	O.3.9	Av. Joan Carles I	25.792			25.792	25.792
9. 117	O.3.9	UA Es Pratet		2.844	2.844		2.844
9. 118	O.3.9	C. Pere Francès	5.052			5.052	5.052
9. 119	O.3.9	Av. Ignasi Wallis	334		334		334
9. 120	O.3.9	UA Eivissa Centre		2.516	2.516		2.516
9. 121	O.3.9	C. Bisbe Carrasco	356		356		356
9. 122	O.3.9	Av. Ignasi Wallis	356		356		356
9. 123	O.3.9	Pg. Vara del Rei	9.361			9.361	9.361
9. 124	O.3.9	Av. Andanes	1.503		1.503		1.503
9. 125	O.3.9	Plaça Antoni Riquer	810		810		810
9. 126	O.3.9	Av. Andanes	2.812		2.812		2.812
10. 127	O.3.10	Parc Reina Sofia	14.418			14.418	14.418
10. 128	O.3.10	Puig des molins	138.375		138.375		138.375
10. 129	O.3.10	Puig des molins	54.005		54.005		54.005
10. 130	O.3.10	Puig des molins		1.812	1.812		1.812
10. 131	O.3.10	Puig des molins		2.625	2.625		2.625
10. 132	O.3.10	Mirador		1.778	1.778		1.778
10. 133	O.3.10	C. Ramon muntaner	615		615		615
11. 134	O.3.11	C. Xarch	975		975		975
11. 135	O.3.11	C. Prat de Vila	1.835		1.835		1.835
11. 136	O.3.11	UA Talamanca		3.863	3.863		3.863
11. 137	O.3.11	C. de ses Figueres	172		172		172
11. 138	O.3.11	C. de ses Figueres	167		167		167
12. 139	O.3.12	UA Xaloc	720		720		720
12. 140	O.3.12	Pg. Joan Carles I	946		946		946
12. 141	O.3.12	Pg. Joan Carles I	766		766		766
12. 142	O.3.12	Pg. Joan Carles I	1.450		1.450		1.450
12. 143	O.3.12	Av. 8 d'Agost	552		552		552
12. 144	O.3.12	C. d'Alhauet	2.414		2.414		2.414
12. 145	O.3.12	C. Francesc de Formentera	531		531		531
12. 146	O.3.12	C. Francesc de Formentera	927		927		927
12. 147	O.3.12	Port	6.514		6.514		6.514
12. 148	O.3.12	Port	3.036		3.036		3.036
TOTAL ESPACIOS LIBRES:			550.739	315.906	469.870	396.775	866.645
Nº de espacios libres:			117	30	131	16	147
			147		147		

Los ratios de dotación de zonas verdes de sistema general por habitante superan el mínimo de 5 m²/hab exigido por el artículo 41.b LOUS, en cualquiera de los supuestos a considerar. Si se toman exclusivamente los espacios libres de sistema general, los datos arrojan los siguientes ratios:

m ²	Población de referencia		m ² / habitante
396.775	49.970	población actual	7,94
	62.347	techo máximo (2032)	6,36
	77.804	incluso turistas (2032)	5,10

Si se considera la totalidad de las zonas verdes de dominio público (incluyendo los sistemas locales), los ratios quedan como sigue:

m ² espacios libres totales	Población de referencia		m ² / habitante
866.645	49.970	Población actual	17,34
	62.347	techo máximo (2032)	13,90
	77.804	incluso turistas (2032)	11,14

Dada la singularidad de su posición urbana y paisajística, el tratamiento de Es Soto deberá ser lo menos intrusivo posible, conservando el carácter de área natural de borde costero, donde la intervención humana tienda a minimizarse y/o camuflarse. Particular importancia tiene la conservación de la oscuridad nocturna, en evitación del deslumbramiento en ambos sentidos (desde el mar y hacia el mar).

9. LOS GRANDES NÚMEROS DE LA REVISIÓN

9.1 La evolución de la clasificación del suelo

9.1.1 Síntesis de los cambios de clasificación

El proceso de desclasificación de los suelos urbanizables del Plan General de 1987 fue iniciado por la Ley 3/1999 de las DOT, vía aplicación de su Disposición Adicional 12ª, la cual establece una casuística para la desclasificación automática de los ciertos suelos urbanizables o aptos para la urbanización.

En la Revisión del PGOU se desclasifican la práctica totalidad de los suelos urbanizables que quedaban. La desclasificación de estos suelos se basa, en primer lugar, en el nuevo modelo territorial establecido por la Revisión y en los objetivos y criterios de planeamiento que la informan. Por lo general son suelos que no han cumplido los plazos establecidos por el Plan General de 1987 o ni siquiera se han iniciado. Por otro lado, la situación periférica de alguno de ellos, como el sector A-1, le hace totalmente inadecuado para incorporarlo al modelo territorial de la Revisión. En este caso, se añade un potencial impacto negativo en el paisaje de Serra Grossa.

El suelo urbano se ve incrementado por la transformación de algunos suelos urbanizables cuyo proceso de urbanización ha llegado a su término. El suelo rústico se ve incrementado por la desclasificación de algunos sectores de suelo urbanizable.

En el cuadro siguiente puede comprobarse la evolución del suelo clasificado destinado a usos urbanos (suelo urbano + urbanizable), la cual ha ido descendiendo en las sucesivas adaptación y revisión del Plan General:

EVOLUCIÓN DE LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO								
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	SUELO URBANIZABLE		SUELO URBANO		SU + SUBLE	SUELO RÚSTICO		TOTAL
	Ha	% s/ municipio	Ha	% s/ municipio	Ha	ha	% s/ municipio	
PGOU 1987	316,32	29,76%	344,61	32,42%	660,93	402,11	37,83%	1.063,04
ADAPTACION PGOU a las DOT 2005	224,59	21,13%	344,61	32,42%	569,20	493,85	46,46%	
REVISIÓN PGOU	37,21	3,50%	501,84	47,21%	539,05	523,99	49,29%	
Variación REVISIÓN - Adapt. DOT 2005	-187,38	-17,63%	157,23	14,79%	-30,15	30,15	2,84%	

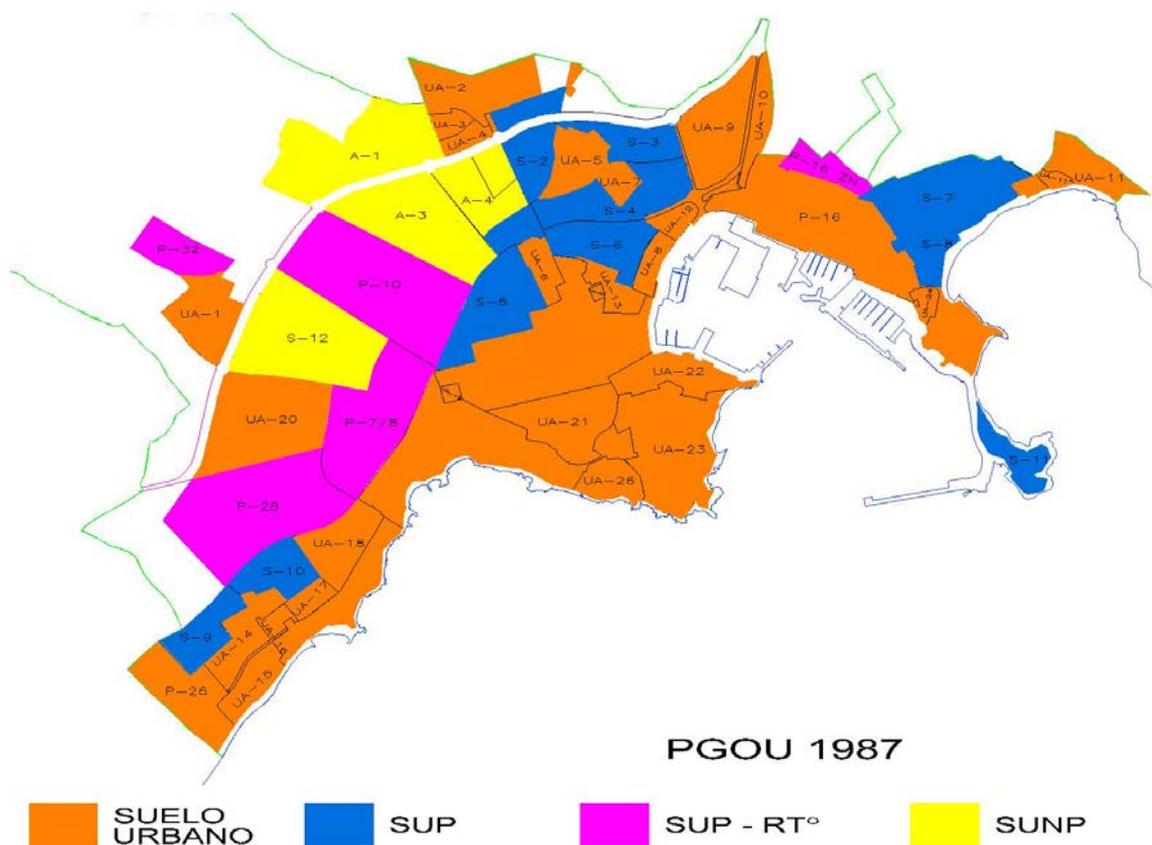
Nota: la superficie global del término municipal procede de la medición sobre la cartografía digital MTIB5 2008 que sirve de base al Plan General, una vez replanteados con rigor los mojones de los deslindes con los términos vecinos, de acuerdo con las actas de deslinde con Santa Eulària (08/03/01965), San Josep (09/03/1965) y Sant Antoni (10/03/1965), que se custodian en el Instituto Geográfico Nacional en Madrid.

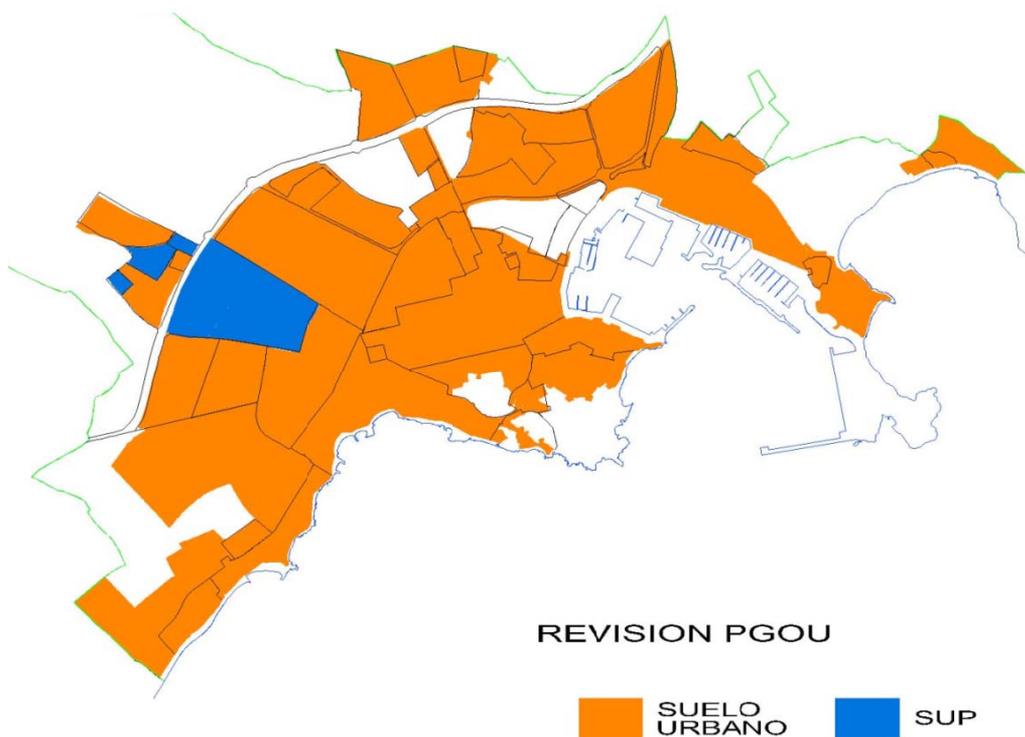
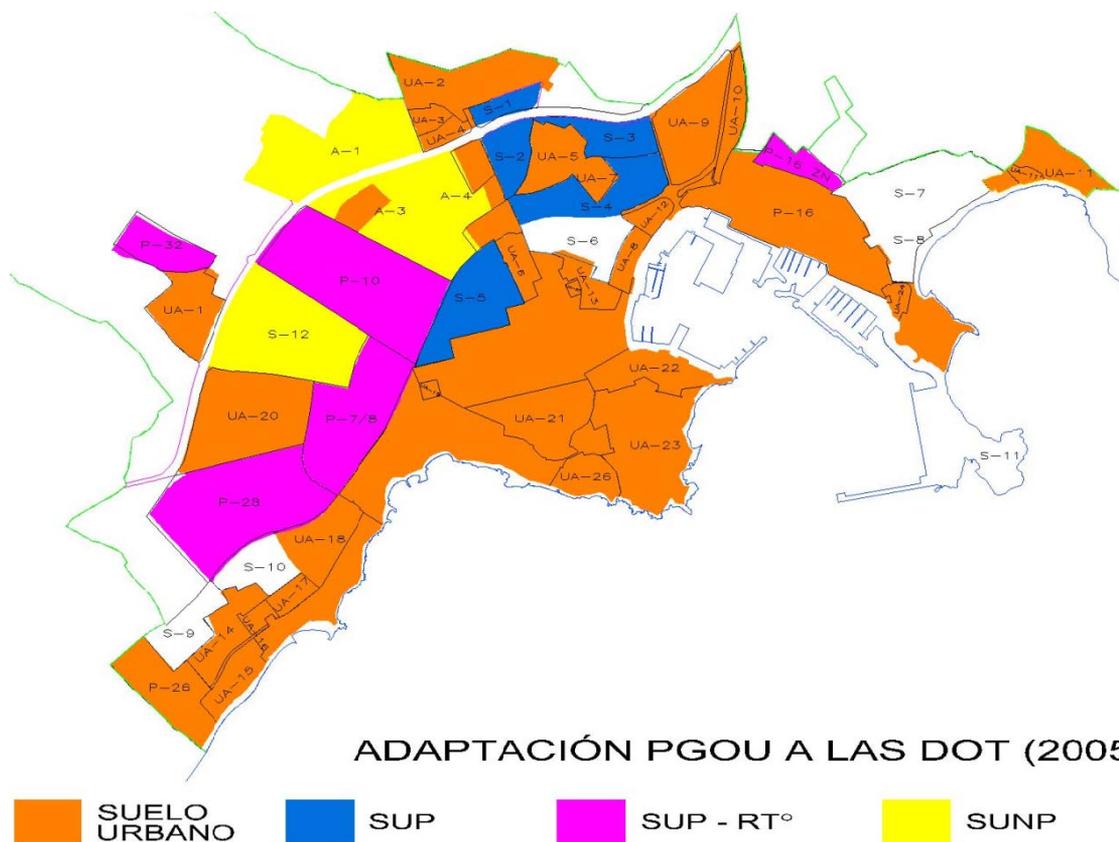
Se pueden comprobar las directrices dimensionales de la clasificación del suelo que se propone. Actualmente se puede resumir la clasificación del suelo diciendo que prácticamente la mitad es urbano y la otra mitad rústico, con una parte testimonial de suelo urbanizable:

- a) En la Revisión, el suelo urbanizable casi desaparece, quedando reducido a los sectores 12 de Ca n'Escandell y al pequeño sector de

- Cas Mut, lo cual ilustra la diferente concepción del Planeamiento de 1987 y su revisión.
- b) El suelo urbano se ha incrementado con los terrenos urbanizables que en estos años han sido urbanizados o que alcanzarán esta condición al ultimar la ejecución del planeamiento, así como los pequeños ajustes del límite del suelo urbano, siendo ya la clase de suelo mayoritaria, como corresponde a un municipio tan fuertemente urbanizado como Eivissa.
 - c) El suelo rústico logra ya una proporción considerable, llegando casi a la mitad del término municipal. Una lectura más cercana a la propuesta de la Revisión permitirá comprobar también que no sólo se incrementa notablemente el suelo rústico, sino que la mayor parte del suelo rústico está protegido.

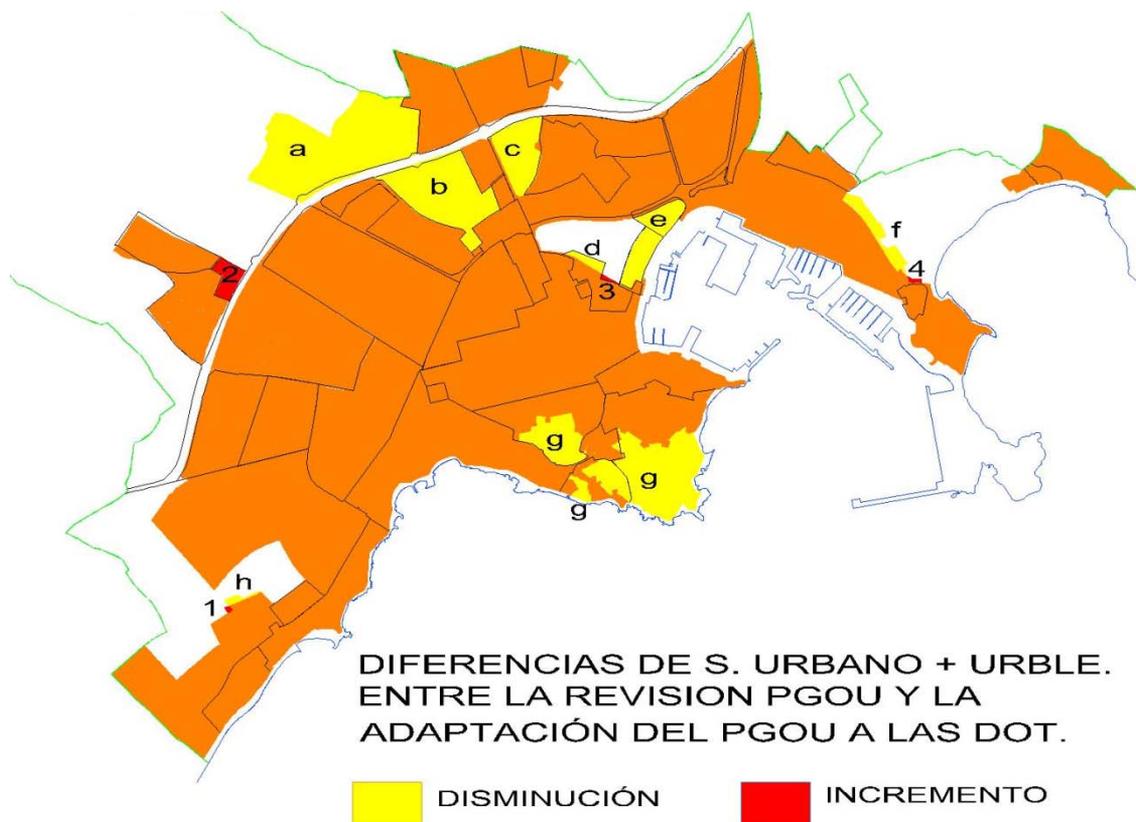
En los diagramas sintéticos siguientes puede observarse la evolución de la clasificación del suelo. Las dimensiones superficiales de cada instrumento de planeamiento (PGOU 87, Adaptación a las DOT 99 y Revisión PGOU 2005) se han realizado sobre la base del dibujo de la ordenación sobre la misma cartografía que sirve de base a la Revisión.





En la propuesta de la Revisión no se produce incremento sino decremento de los suelos clasificados con destino residencial, turístico o mixto, por lo cual no se llega a los límites establecidos para el crecimiento del suelo urbanizable. Los pequeños

incrementos de suelo urbano se justifican de acuerdo a lo previsto en el artículo 28 del PTI y el art. 24 LOUS. Las superficies anteriores se grafían en el planito adjunto:



El suelo urbano + urbanizable conjunto ("áreas de desarrollo urbano", en la terminología de las DOT) disminuya claramente entre la propuesta de la Revisión y la Adaptación del PGOU a las DOT. Las variaciones en más y en menos se detallan en el cuadro adjunto:

Diferencias de S.U.+S.UBLE. entre la Revisión y Adaptación DOT 2005	incremento Ha	disminución Ha
1 C/ Sa Punta	0,090	
2 Sector S. Uble. Cas Mut	1,973	
3 UA Es Pratet	0,169	
4 Pol. 16 - Prat de Ses Monges	0,145	
Subtotal incrementos:	2,377	
a Sector SUNP A1		-27,512
b Sectores SUNP A3-A4		-14,853
c Sector SUP S2		-6,566
d UA Es Pratet		-0,746
e UA 8 - UA 12		-5,510
f Pol. 16 - Prat de Ses Monges		-2,546
g Puig dels Molins-Soto-Necrópolis		-22,831
h UA 14		-0,385
Subtotal decrementos:		-32,018
Total diferencias:	-29,641	

9.1.2 Cumplimiento del límite de la Norma 37 del PTI

El PTI, en su Norma 37, modula el crecimiento de la capacidad de acogida de las revisiones o modificaciones del planeamiento municipal mediante la sencilla técnica de limitar al 10% el crecimiento de nuevo suelo urbanizable de uso residencial, turístico o

mixto (medido sobre la suma de suelo urbano más el suelo urbanizable con Plan Parcial aprobado).

La única variación significativa a tener en cuenta es que numerosos sectores de suelo urbanizable han pasado a ser urbanos por ejecución de su planeamiento. No debe olvidarse que la limitación de las DOT sólo se refiere a suelos destinados a uso residencial, turístico o mixto, debiéndose extraer de estos cálculos los terrenos destinados a otros usos (sistemas generales, equipamientos, etc.).

Comoquiera que apenas hay nuevo suelo urbanizable (casi todo el urbanizable ya estaba en el PGOU 87) y, por el contrario, hay una serie de suelos que se desclasifican y pasa a ser rústicos, el límite de la norma 37 queda muy por encima de lo que se proyecta en la presente Revisión, ya que realmente se produce una disminución de las áreas de desarrollo urbano, tal como puede comprobarse en el cuadro siguiente:

CUMPLIMIENTO DE LA NORMA 37 DEL PTI	
CONCEPTO	ADAPTACION DOT 2005 Ha
Suelo Urbano	344,61
Suelo Urbanizable con PP aprobado	128,16
Total Suelo Urbano + Urbanizable con PP aprobado	472,77
Nuevo Suelo Urbanizable RESIDENCIAL/TURISTICO:	-29,64
% INCREMENTO SUELO URBANIZABLE:	-6,27%

9.2 Proyección de población 2016-2032

9.2.1 Introducción

La finalidad de las proyecciones demográficas es la de constituirse en una herramienta que reduzca el grado de incertidumbre sobre el futuro, eligiendo del abanico de situaciones posibles aquella o aquellas que parecen más previsibles, en función de la evolución pasada de los componentes demográficos y de las hipótesis que se formulan sobre su evolución futura. En las tareas de planificación territorial y urbanística es de vital importancia conocer las tendencias futuras de población, para planificar en consecuencia.

Las proyecciones demográficas presentan un margen de incertidumbre que depende de factores diversos: su alcance temporal, el ámbito territorial, los grupos de edad considerados y la situación, menos o más clara, en relación a los ciclos demográficos de larga duración. La incertidumbre de las proyecciones crece en función del alargamiento de su alcance temporal.

En el presente apartado procederemos a elaborar la proyección de la población del término municipal de Ibiza, para que sirva de base a la hora de elaborar el planeamiento. El objetivo de este estudio es prever la evolución de los efectivos de población para los próximos 15 años que indica el artículo 41.a LOUS (es decir, hasta el año 2032, si se supone que la Revisión del PGOU se aprobará en 2017).

9.2.2 Hipótesis de evolución demográfica

Si se observa la evolución del padrón de habitantes durante los últimos 15 años, se constata que la evolución de la población del municipio va pareja con la del total de la Comunidad Autónoma. Apoyado en esta constatación, para llevar a cabo la proyección de población se considera aceptable y razonable que se mantendrán las proporciones relativas entre la población del municipio de Ibiza, la isla de Ibiza y las Islas Baleares en su conjunto.

Se aprovecha para ello la proyección de población que ha realizado el IBESTAT para el conjunto de la Comunidad Autónoma y que se basa en el método clásico de los componentes. Este tipo de proyección permite obtener directamente las estructuras poblacionales por sexo y grupo de edad quinquenal, de los estadios proyectados, es decir que el resultado de estas proyecciones será una pirámide de población. Este método consiste en proyectar los diferentes fenómenos que afectan al crecimiento de una población (mortalidad, fecundidad y migraciones) para integrarlos posteriormente en el sistema de la proyección. La ventaja de este método, a diferencia de los basados en la extrapolación de las tasas de crecimiento, es que permite especificar el comportamiento futuro de cada uno de los fenómenos demográficos y considerar la interrelación que se produce entre ellos y los cambios en las estructuras poblacionales. Otra ventaja de este método es el que comentábamos antes que el "output" desagrega la población por sexo y edad, o por procedencia (aunque estos detalles no están publicados en su web).

Se toma como población de partida la del padrón municipal de Ibiza a día 1 de enero de 2016, es decir, **49.970 habitantes**, de los cuales 25.253 son hombres y 24.735 mujeres. Se han hecho algunas extrapolaciones para completar el período de referencia.

Si se estudia la evolución de la población en los últimos 15 años se comprueba que la del municipio de Ibiza ha evolucionado paralelamente a la del conjunto de las Islas Baleares, y se ha mantenido en torno al 4,50% de la del conjunto, aunque ha perdido peso relativo respecto de la isla de Ibiza. Nada hace pensar que esta situación variará en los próximos años y en ello se basa la hipótesis de la presente prognosis. Los resultados de la prognosis se recogen en el cuadro siguiente:

año	municipio de Eivissa					Isla de IBIZA				ISLAS BALEARES		
	población	índice 100=2002	incremento interanual %	Eivissa / isla %	Eivissa / Baleares %	población	índice 100=2002	incremento interanual %	Eivissa / Baleares %	población	índice 100=2002	incremento interanual %
2002	37.408	100,00	-	40,34%	4,32%	92.722	100,00	-	10,71%	866.087	100,00	-
2003	40.175	107,40	7,40	40,91%	4,47%	98.212	105,92	5,92	10,93%	898.642	103,76	3,76
2004	40.991	109,58	2,18	40,00%	4,44%	102.488	110,53	4,61	11,09%	923.983	106,68	2,93
2005	42.797	114,41	4,83	39,78%	4,48%	107.579	116,02	5,49	11,27%	954.612	110,22	3,54
2006	42.884	114,64	0,23	38,05%	4,34%	112.708	121,55	5,53	11,42%	987.203	113,98	3,76
2007	44.114	117,93	3,29	37,08%	4,30%	118.968	128,31	6,75	11,60%	1.025.216	118,37	4,39
2008	46.835	125,20	7,27	37,74%	4,43%	124.115	133,86	5,55	11,74%	1.057.440	122,09	3,72
2009	48.684	130,14	4,94	38,14%	4,52%	127.631	137,65	3,79	11,84%	1.078.053	124,47	2,38
2010	49.516	132,37	2,22	38,13%	4,55%	129.860	140,05	2,40	11,94%	1.087.640	125,58	1,11
2011	49.388	132,03	-0,34	37,35%	4,51%	132.221	142,60	2,55	12,07%	1.095.456	126,48	0,90
2012	49.768	133,04	1,02	36,72%	4,51%	135.540	146,18	3,58	12,27%	1.104.322	127,51	1,02
2013	50.401	134,73	1,69	36,05%	4,53%	139.801	150,77	4,60	12,56%	1.112.736	128,48	0,97
2014	49.693	132,84	-1,89	34,88%	4,44%	142.455	153,64	2,86	12,71%	1.120.470	129,37	0,89
2015	49.970	133,58	0,74	34,59%	4,43%	144.479	155,82	2,18	12,79%	1.129.217	130,38	1,01
2016	50.846	135,92	2,34	34,71%	4,50%	146.502	158,00	2,18	12,97%	1.129.902	130,46	0,08
2017	51.036	136,43	0,51	34,36%	4,50%	148.526	160,18	2,18	13,10%	1.134.143	130,95	0,49
2018	51.216	136,91	0,48	34,02%	4,50%	150.550	162,37	2,18	13,23%	1.138.130	131,41	0,46
2019	51.385	137,36	0,45	33,68%	4,50%	152.573	164,55	2,18	13,36%	1.141.889	131,84	0,43
2020	51.545	137,79	0,43	33,34%	4,50%	154.597	166,73	2,18	13,50%	1.145.445	132,26	0,41
2021	51.697	138,20	0,41	33,01%	4,50%	156.621	168,91	2,18	13,63%	1.148.825	132,65	0,39
2022	51.842	138,59	0,39	32,68%	4,50%	158.645	171,10	2,18	13,77%	1.152.053	133,02	0,37
2023	51.982	138,96	0,37	32,35%	4,50%	160.668	173,28	2,18	13,91%	1.155.152	133,38	0,36
2024	52.117	139,32	0,36	32,03%	4,50%	162.692	175,46	2,18	14,05%	1.158.146	133,72	0,35
2025	52.247	139,67	0,35	31,72%	4,50%	164.716	177,64	2,18	14,19%	1.161.053	134,06	0,34
2026	52.375	140,01	0,34	31,41%	4,50%	166.740	179,83	2,18	14,33%	1.163.884	134,38	0,33
2027	52.499	140,34	0,33	31,11%	4,50%	168.763	182,01	2,18	14,47%	1.166.652	134,70	0,32
2028	52.700	140,88	0,54	30,86%	4,50%	170.787	184,19	2,18	14,58%	1.171.106	135,22	0,51
2029	52.849	141,28	0,40	30,58%	4,50%	172.811	186,38	2,18	14,71%	1.174.414	135,60	0,38
2030	52.997	141,67	0,40	30,31%	4,50%	174.835	188,56	2,18	14,85%	1.177.722	135,98	0,38
2031	53.134	142,04	0,37	30,04%	4,50%	176.858	190,74	2,18	14,98%	1.180.764	136,33	0,35
2032	53.281	142,43	0,39	29,79%	4,50%	178.882	192,92	2,18	15,11%	1.184.022	136,71	0,38

Así pues, se puede tomar como evolución natural de la población actual la cifra de **53.281 habitantes en 2032**, lo que se utiliza como referencia para el cálculo de la capacidad de población del planeamiento en siguiente apartado:

Sin embargo, comocualquier otraestimaciónde este tipo,está sujeta adiferentes variablesimposiblesde predecir, entre las que cabe mencionar laevolución del saldo migratorio.

9.3 Cálculo de la capacidad de población del Plan General

El artículo 41.a de la LOUS obliga al planeamiento general a introducir los índices siguientes en las zonas de suelo urbano donde estos usos se permitan:

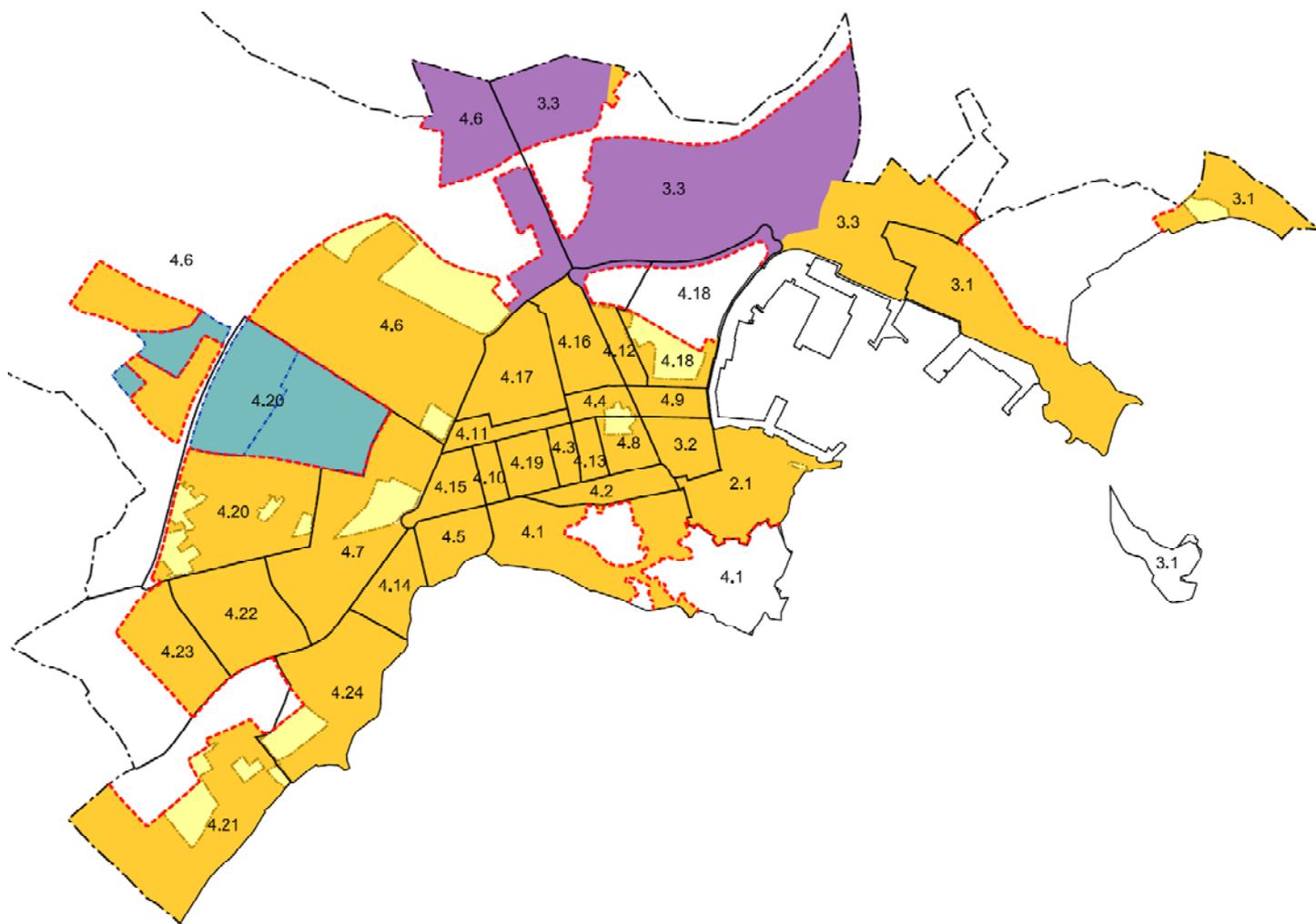
- * de intensidad de uso residencial; y/o
- * de intensidad de uso turístico

Asimismo, obliga a realizar un cálculo de la capacidad de población máxima que resulta de la ordenación propuesta para cada zona de la ordenanza y para el conjunto de la ordenación aprobada. En relación con el primer punto anterior, cada una de las ordenanzas de zona de las Normas Urbanísticas de suelo urbano y suelo urbanizable ordenando directamente contiene el índice correspondiente de uso. Para las actuaciones urbanísticas en suelo urbano y urbanizable se fijan los mismos índices, así como la densidad global y el número máximo de viviendas correspondientes.

La aplicación del método de cálculo de la capacidad de población que establece el art. 41.a obliga a distinguir tres situaciones de partida:

- 1) En ámbitos de suelo urbano consolidados por la edificación en más del 90% y no sujetos a actuaciones de transformación urbanística, la capacidad de población se determinará en función de la existente y de las previsiones demográficas en un horizonte mínimo de 15 años.
- 2) En las actuaciones urbanísticas en suelo urbano y urbanizable se tomará el número máximo de viviendas y/o plazas turísticas que determina el Plan General para cada una de ellas y se les aplicará el índice de ocupación media de habitantes por vivienda.
- 3) A lo anterior, en todo caso, ha de sumarse la capacidad hotelera existente en el municipio.

Por tanto, el techo poblacional de la Revisión en el horizonte de 15 años a partir de su entrada en vigor se obtendrá de la suma de los tres sumandos anteriores, y tiene su reflejo en el territorio municipal, de acuerdo con el siguiente plano:



Plano explicativo de los diferentes ámbitos delimitados para el cálculo de la capacidad de población:

* *en naranja: suelo urbano residencial consolidado por la edificación, al que se asigna la prognosis poblacional basada en la evolución del padrón de habitantes;*

- * en violeta: suelo urbano no residencial (su población se contabiliza en las respectivas secciones censales del punto anterior);
- * en amarillo: actuaciones de transformación urbanística de uso residencial en suelo urbano;
- * en azul: actuaciones de transformación urbanística de uso residencial en suelo urbanizable.

A continuación se pormenoriza el cálculo para cada una de las tres situaciones descritas.

9.3.1 Capacidad del suelo urbano consolidado

En el suelo urbano consolidado (a falta de otra referencia de la ley, el criterio de consolidación se basa en la superficie de parcelas de uso residencial edificadas) se aplica la prognosis de evolución poblacional calculada en el Anexo a esta Memoria, esto es **53.281 habitantes**. Esto representa un incremento del **6,63 %** sobre el padrón de diciembre de 2015.

El incremento de población esperado en estas áreas supuestamente se irá asentando en los solares vacantes existentes y en las edificaciones que sean sustituidas por otras mayores cuando las ordenanzas de zona lo permitan.

9.3.2 Actuaciones de transformación urbanística de uso residencial

Las actuaciones urbanísticas que aportan sustancialmente nuevo suelo residencial suman un total de 3.102 viviendas, cuya capacidad de población (3 hab/viv, en aplicación del Decreto 2/1996) sería de **9.306 habitantes**:

Sección censal		Actuación urbanística	superficie Ha	Viviendas Nº
distrito	sección			
4	24	PERE MATUTES	3,07	241
4	21	MARE NOSTRUM	3,93	284
4	18	ES PRATET	4,61	345
4	7	CAN CANTÓ	3,89	290
4	6	CAS MUT	7,44	53 (*)
4	4/8	EIVISSA CENTRE	1,31	122 (*)
4	20	BESORA	0,53	25
4	6	SA JOVERIA	12,54	221
2	1	ALT-RETIR	0,13	12
4	20	CAN SANT	3,25	185
4	21	SA PUNTA	0,47	12
4	20	SA BASSA ROJA	0,49	31
3	1	TALAMANCA	1,31	45
4	6	ES POU SANT	1,23	51 (**)
3	37	XALOC	0,87	110
4	21	SANT FRANCESC	0,76	91
3	34	CAN RAFAL	0,26	12
4	20	SECTOR 12 EST	17,30	532
4	20	SECTOR 12 OEST	14,18	354
4	6	CAS MUT	5,73	86
SUMAS			83,30	3.102

Nota: sólo se contabilizan las viviendas no edificadas (caso de Cas Mut y Eivissa Centre). Manzana X sólo 50% de su aprovechamiento

9.3.3 Capacidad de la planta hotelera

La capacidad hotelera del municipio de Eivissa se ha mantenido casi inalterada desde hace varios lustros en torno a las 14.000 plazas, como corresponde a un sector productivo maduro. El último dato publicado por el IBESTAT corresponde a 2015 y arroja un total de 13.697 plazas turísticas. (en el año 2014 eran de 14.315). Por otro lado, según se desprende de los datos facilitados por el Consell Insular (Abril 2017) las plazas turísticas autorizadas ascienden a **13.834** (20 en hotel rural, 9.607 en establecimientos hoteleros, 4.091 en establecimientos de apartahoteles y 116 en viviendas turísticas y camping). Partiremos de la hipótesis más desfavorable contemplada por el CONSELL INSULAR.

Esta capacidad hotelera podría evolucionar al alza -sobre todo en la modalidad de hoteles de ciudad- si cambian las circunstancias legales, regulatorias o económicas. Por ello y aras de la seguridad del presente cálculo, se puede considerar que la capacidad hotelera podría sufrir el mismo incremento que la población. A tal fin se le aplica el mismo porcentaje de incremento (6,63 %). Por encima de este porcentaje, deberíamos tener cierta cautela sobre las políticas de carácter turístico que pueden, puntualmente y a pesar de la prohibición de la compatibilidad del uso turístico con el residencial por la que apuesta la Revisión, establecer un régimen de compatibilidad de usos a determinadas zonas turísticas maduras, lo que permite vislumbrar que dicho porcentaje ascienda hasta un moderado 10%.

El resultado refleja una capacidad hotelera planificada de **15.217 plazas**.

9.3.4 Resultado global

En base a lo expuesto en los anteriores apartados y siguiendo la metodología indicada el techo poblacional de la Revisión del Plan General en el horizonte de 15 años a partir de su entrada en vigor se obtiene de la suma de los tres sumandos anteriores, lo que arroja un total de **77.804 habitantes**, de acuerdo con el cuadro siguiente:

MÁXIMA POBLACIÓN EN 2032	habitantes
Evolución de la población	53.281
Actuaciones urbanísticas	9.306
Plazas Hoteleras	15.217
Total	77.804

De esta capacidad de población, 62.449 habitantes corresponderían a la población residente. Así pues, este será un límite alcanzado el cual deberá procederse a la Revisión del Plan General.

9.3.5 Evolución comparativa

En desarrollo del Decreto 2/1996, sobre cálculo de la capacidad de población, el Ayuntamiento de Eivissa tramitó en su día una **Norma Complementaria del Plan General**, que fue aprobada definitivamente por la Comisión Insular de Urbanismo el 17/02/2003 (BOIB 09/04/2003). En ella se establecían para cada zona los índices de

intensidad que marcaba el Decreto. En esta Norma se calculaba en **109.064 habitantes** la capacidad de población del PGOU 1987 adaptado a las DOT, ya que la Norma tomó en consideración las desclasificaciones automáticas que emanaban de las DOT.

Aunque los métodos empleados en el cálculo de la capacidad de población no son idénticos para cada instrumento de planeamiento y por tanto su comparación no es estrictamente correcta, en el cuadro siguiente se recoge la evolución del techo de población del Plan General:

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	CAPACIDAD TOTAL DE POBLACIÓN		
	POBLACIÓN	VARIACIÓN S/ PGOU 1987	
	núm. plazas	núm. plazas	%
REFERENCIA IBIZA 1987	42.000	-75.056	35,88
PGOU 1987	117.056	0	100,00
ADAPTACIÓN A LAS DOT 2005	109.064	-7.992	93,17
REVISIÓN PGOU	77.804	-39.252	66,47
REFERENCIA IBIZA 2002	62.467	-54.589	53,37

9.4 Limitación del Plan General

La cifra de población máxima prevista para la ordenación señala el límite de **71.700 habitantes en total** (de los cuales, 62.400 habitantes de derecho), redondeando las cifras más arriba obtenidas, alcanzado el cual se debe estudiar la conveniencia o la necesidad de revisar nuevamente el Plan General.

La ordenación prevista en esta Revisión se estima válida para 15 años a contar desde su aprobación definitiva.

Por otra parte esa cifra indica que la ordenación del Plan General permite un margen de crecimiento poblacional de casi un 25 % respecto a los 49.970 habitantes actuales, margen necesario para todo Planeamiento municipal y el correspondiente mercado inmobiliario.

No obstante, una cosa es el límite de crecimiento y otra el ritmo de crecimiento. A este respecto, cabe recordar que, de acuerdo con lo que prevén las DOT, no sería recomendable un crecimiento superior al 1% anual (no acumulativo). Pero los suelos ya comprometidos hacen difícil evitar que eventualmente se produzca un crecimiento más intenso en ciertos momentos, frente a lo cual, llegado el caso, el Ayuntamiento podría aplicar algún otro control en el ritmo de concesión de licencias.

Eivissa, Febrero de 2018.

Por el equipo redactor,

Angel García de Jalón Lastra, Arquitecto(Doc. aprob. Inicial)

Fco. José Salmerón Díaz, Arquitecto(Doc. aprob. provisional)