


Consell d'Eivissa

DILIGÈNCIA PER FER CONSTAR que, la present documentació de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana d'Eivissa, ha estat aprovada definitivament per acord de la Comissió Insular d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Patrimoni Historicartístic (CIOTUPHA) de 13 de juliol de 2023.

REVISIÓ DEL PLA GENERAL MUNICIPAL

DOCUMENT DE 2ª APROVACIÓ PROVISIONAL

NOVEMBRE 2021

MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

TAULA DE CONTINGUT

0.	CONCEPTE I CONTINGUT D'AQUEST DOCUMENT	4
0.1	Introducció	4
0.2	El Pla com a instrument d'ordenació urbanística	7
0.3	Breu ressenya sobre l'evolució urbana i territorial d'Eivissa	8
0.4	Facultats del Pla General.....	10
0.5	Contingut temàtic de la Revisió del PGOU	11
0.6	Contingut documental de la Revisió del PGOU	11
0.7	Precisió i abast de las determinacions gràfiques	12
0.8	Autoria tècnica	12
1.	ANTECEDENTS	14
1.1	La sentència anul·latòria de la Revisió del Pla General de 2009	14
1.2	Una revisió necessària, convenient i oportuna	14
1.3	La revisió segons les previsions del propi PGOU 87 i l'art. 156 RP	15
1.4	La incidència de la normativa supramunicipal posterior a la entrada en vigor del Pla General de 1987	16
1.5	Adaptació del Pla General a les DOT (2005).....	19
1.6	Diagnòstic sintètic sobre els grans assumptes urbanístics del municipi.....	19
2.	OBJECTIUS I CRITERIS GENERALS, I LÍNIES MESTRES DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL	25
2.1	La referència als objectius i criteris d'altres instruments.....	25
2.2	Objectius i criteris generals de la Revisió	27

Copia electrònica autèntica de document paper - CSV: 14615516511223065015 - Comprobar autenticidad en: <https://seu.conselldeivissa.es>

Resolució Consell d'Eivissa de 13 de Juliol de 2023
 Secretari d'Urbanisme, Obres, Serveis i Medi Ambient.
 Data Signatura: 22/05/2023
 HASH: 603828867082441506e05f1882e283fbb

Codi Validació: 200C1EE6F6ED9324E6D72445F71322
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 121



2.3	Línies mestres de la Revisió	28
2.4	Síntesi dels objectius generals, sectorials i territorials.....	30
3.	ESTRUCTURA GENERAL MUNICIPAL.....	37
3.1	Estratègies alternatives de planejament estudiades.....	37
3.2	Els usos principals	42
3.3	Classificació del sòl.....	43
3.4	Justificació dels canvis de classificació directament a sòl urbà	44
3.5	La qualificació del sòl rústic	45
3.6	Centralitats, pols i eixos de creixement	46
3.7	Eivissa, ciutat portuària.....	47
4.	ORDENACIÓ URBANA	52
4.1	La qualificació del sòl urbà.....	52
4.2	L'ordenació del sòl urbanitzable	54
4.3	La protecció del patrimoni històric municipal	55
4.4	El paisatge i l'escena urbana	56
4.5	L'activitat turística i els teixits residencials	59
4.6	Les actuacions singulars.....	61
5.	L'ESTRUCTURA VIÀRIA I LA MOBILITAT.....	63
5.1	Accessibilitat i mobilitat del municipi d'Eivissa	63
5.2	La jerarquització del sistema viari.....	69
5.3	El sistema d'aparcaments	75
5.4	Els "grans Centres Generadors de Mobilitat"	78
6.	LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES I ELS SERVEIS URBANS	79
6.1	Estratègia i situació actual - capacitat d'abastament d'aigua.....	79
6.2	Recursos per a l'abastiment d'aigua	82
6.3	Justificació capacitat d'abastiment d'aigua - escenari 2032	84
6.4	Les inversions conjuntes (sanejament-abastiment).....	87
6.5	La xarxa d'abastiment	88
6.6	Ampliació i millora de les EDAR	89
6.7	La xarxa de sanejament.....	90
6.8	La xarxa d'energia elèctrica	91
6.9	El gas natural	92
6.10	Els residus sòlids urbans	92
6.11	Les millores en les instal·lacions d'enllumenat públic municipal.....	93
6.12	L'ampliació de la xarxa telefònica	93
6.13	Condicions per a les instal·lacions de telecomunicació	94
6.14	La modernització de les infraestructures hidràuliques i la defensa enfront de les avingudes en els torrents de Cas Capità i sa Llavanera	95
6.15	Normes d'urbanització	95
7.	EL SISTEMA D'EQUIPAMENTS PÚBLICS	96



7.1	Objectius i funcions en el model urbà	96
7.2	Resum del sistema d'equipaments	101
8.	EL SISTEMA D'ESPAIS LLIURES PÚBLICS	105
9.	ELS GRANS NÚMEROS DE LA REVISIÓ	110
9.1	L'evolució de la classificació del sòl.....	110
9.2	Projecció de població 2016-2032.....	114
9.3	Càlcul de la capacitat de població del Pla General.....	116
9.4	Limitació del Pla General	121

En volums apart:

ANNEX A LA MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA D'ORDENACIÓ

O.1	ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORI	1/10.000
O.2	CLASSIFICACIÓ DEL SOL. QUALIFICACIÓ DEL SOL RÚSTICO	1/10.000
O.3	CLASSIFICACIÓ I QUALIFICACIÓ SOL URBA (13 PLANOS)	1/2.000
O.4	ESQUEMA XARXA VIÀRIA - ACCESSOS ZONA DPMT (3 PLANOS)	
O.4.1	ESQUEMA XARXA VIÀRIA - ACCESSOS ZONA DPMT	1/5.000
O.4.2	ESQUEMA XARXA VIÀRIA - ACCESSOS ZONA DPMT	1/5.000
O.4.3	ESQUEMA XARXA VIÀRIA - ACCESSOS ZONA DPMT	1/5.000
O.5	SISTEMA D'EQUIPAMENTS, ESPAIS LLIURES	1/10.000
O.6	INFRAESTRUCTURES (4 PLANOS)	
O.6.1	XARXA PRINCIPAL D'ABASTIMENT D'AIGUA	1/10.000
O.6.2	XARXA PRINCIPAL DE SANEJAMENT I PLUVIALS	1/10.000
O.6.3	XARXA PRINCIPAL ELÈCTRICA	1/10.000
O.6.4	TELECOMUNICACIÓ I DERIVATS DEL PETRÓLI	1/10.000
O.7	ÀREES DE PREVENCIÓ DE RICS	1/10.000
O.8	PROTECCIÓ DEL MEDI NOCTURN	1/10.000
O.9	PROTECCIÓ DAVANT REMORS	1/10.000
O.10	ÀMBITS DEL PATRIMONI	1/4.000



MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

0. CONCEPTE I CONTINGUT D'AQUEST DOCUMENT

0.1 Introducció

Es pot dir, amb relació a Eivissa, que en la seva activitat i desenvolupament hi ha tres ciutats; la que viu al llarg de tot l'any; la que polaritza el seu entorn i la turística. Es diferencien no només per la variació estacional de població, sinó també per la demanda d'usos i activitats que es generen.

Dimensionar per a la primera suposaria establir mancances per a les altres dues i fer-ho per a la turística suposarà un malbaratament en el cas dels anteriors. Per tant, és important establir quins són aquells aspectes, que per la seva importància i característiques han de ser considerats per a la major de les demandes i quins han de quedar limitats per a la demanda normal.

Un dels camins bàsics per resoldre aquesta contradicció consisteix en reduir, en la mesura que sigui possible, la diferència de població i de demandes entre les tres situacions. Així mateix, el valor absolut de qualsevol de les tres situacions és molt important ja que s'estableix un salt qualitatiu, que les fa insostenibles.

Qualsevol territori té un límit d'acord amb les seves capacitats i sobrepassar-ho pot generar processos de degradació impossibles de recuperar en el futur. Cal planificar per a la demanda habitual, programar les infraestructures bàsiques per a les puntes turístiques i establir la temporalitat dels serveis.

EL MEDI NATURAL, és una part del territori planificat que necessita el manteniment constant com a activitat productiva i una utilització variable al llarg de l'any:

- Activitats agrícoles i mediambientals; tot l'any. (Tenir cura del jardí)
- Culturals i científiques; puntuals (campanyes, projectes)
- Oci i esbarjo, permanents amb puntes estacionals. (Residents i turistes)

LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES, són xarxes a dissenyar per a les puntes del servei; carreteres, abastament d'aigua, sanejament, energia elèctrica, però amb utilització diferenciada al llarg de l'any.

ELS EQUIPAMENTS, es planificaran per a la situació normal, amb ampliació dels serveis i les prestacions en puntes estivals (hospitals, museus, etc.).

LES ÀREES RESIDENCIALS, permanents i turístiques es planificaran d'acord amb la capacitat del territori i la possibilitat de gestió dels serveis. Les primeres, d'ocupació permanent, i les segones, estacionals.



LA CIUTAT no està acabada, té una part ancorada en el passat, una altra en constant reforma i una altra per fer.

La Revisió del Pla General ha de donar resposta a les diferents situacions en què les parts del continu urbà es troben.

- Conservar, protegir i incentivar la ciutat històrica mitjançant l'ús adequat de l'edificació i del seu patrimoni històric. Fer de Dalt Vila, la Marina i sa Penya un àmbit urbà, ric en història i cultura, per viure i per tant visitable com a ciutat i no només com a museu.
- Controlar i dirigir el procés de reforma i manteniment dels nous eixamples a través de la Normativa i de l'exemplificació de processos de transformació d'iniciativa pública.
- Planificar les noves actuacions urbanístiques mitjançant l'ordenació i les Normes d'aplicació.

El tracte diferenciats de la ciutat no ha d'impossibilitar la lectura integrada i global de la mateixa, en la qual les diverses parts formen un TOT sense el qual no seria possible l'estructuració del territori. En qualsevol de les diferents situacions haurà de millorar l'escena urbana ja que és un dels elements més importants per a la qualificació de l'espai urbà. **L'enfrontament de l'urbà i el rural**, s'ha de resoldre mitjançant la integració de la ciutat i el camp, facilitant a través del Planejament el pas d'un àmbit a l'altre sense barreres i de forma natural.

LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL donarà compliment a l'esperit i la lletra de la legislació vigent pel que fa als estàndards i mòduls d'aplicació pel que fa als sòls que s'hagin de reservar per a equipaments. La quantia i la ubicació dels **EQUIPAMENTS** són valors bàsics a l'hora d'establir els criteris i objectius sectorials. **LES INFRAESTRUCTURES**, en els seus diferents aspectes, són els elements bàsics per a configurar l'ordenació urbanística que s'estableix i a la qual es proposa que tendeixi el desenvolupament urbanístic. En alguns casos, el sanejament, part d'una realitat que clarament ha de ser transformada: de xarxa unitària a xarxa separativa. El grau de definició de les infraestructures és fonamental per aproximar la futura realitat executada a la imatge que s'ha d'establir de partida.

És molt important el control municipal de les obres d'urbanització, ja siguin aquestes per execució directa de les diferents administracions competents com en el cas dels processos urbanitzadors privats, tant per les conseqüències de l'impacte que tenen en el territori com per la rellevància econòmica que solen comportar.

LA NORMATIVA DEL PLA haurà d'obligar tant als particulars com a l'administració, a produir la ciutat planejada, mitjançant un articulat en el qual quedi de forma precisa, clarament i unívocament establertes les diferents determinacions del Planejament, de la urbanització i de l'edificació. La Normativa del Pla General que es revisa ha de ser l'adequada als objectius del Pla Revisat, i s'estableix una relació íntima entre Ordenació, Gestió i Normativa.

EL MODEL D'ORDENACIÓ que es proposa és el resultat d'assumir el model actual, però amb ajustos fonamentals:

- **Frenant** els processos urbanístics perversos; excés de sòl urbanitzable, densificació, altures de l'edificació, etc.
- **Reconduint** aquells que necessiten adequar-se als criteris i objectius plantejats per la Revisió, -
- **Establint** aquelles pautes i directrius necessàries per assolir les metes assenyalades.



El nou model territorial serà la imatge final cap a la qual haurà d'anar evolucionant el model actual, per l'aplicació de les diferents polítiques urbanístiques generades per a l'assoliment dels objectius establerts per la Corporació Municipal. Polítiques com les d'habitatge, trànsit i transport, medi ambient, infraestructures, equipament i dotacions etc., han de trobar en el Pla General la seva principal guia i referent. Aquestes polítiques tindran el seu desenvolupament en actuacions d'àmbit territorial (plans especials, parcials, estudi de detall, etc.) i també accions de caràcter sectorial no urbanístic (Pla d'aparcaments, Pla de peatonalització, Pla d'habitatge protegit, etc.).

El model que es proposa també haurà de assegurar la coordinació i compatibilitat amb la resta dels territoris de l'illa. La ubicació de grans infraestructures, com l'aeroport o les destinacions de concentració turística, com les platges, obliguen que el Pla General d'Eivissa els tingui en compte donada els efectes mutus que s'estableixen.

La ciutat d'Eivissa és la capital administrativa de l'illa i el seu principal centre urbà, però també és capaç de generar nous atractius per a tota la població permanent i turística de l'illa i de les Illes Balears. La Cultura activa, a més de la museística o patrimonial, hauran de ser una de les principals ofertes de la ciutat. Música, espectacles, activitats mediambientals, etc., ja estan donat excel·lents resultats en altres ciutats, la qual cosa els aporta un gran renom internacional.

Fent una intel·ligent aplicació de la cascada de nova **LEGISLACIÓ** referida al camp del planejament del territori, es possibilitarà i facilitarà les modificacions i canvis que s'han de realitzar sobre els compromisos vigents, reduint els possibles conflictes que es generin. Desclassificacions, modificacions, noves proteccions, etc., seran algunes de les accions sobre interessos particulars que necessitaran d'un marc legal que les empari.

D'altra banda, la defensa de l'**AUTONOMIA MUNICIPAL** davant d'altres administracions competents també haurà de trobar en la legislació i en l'acció política el suport necessari. Qualsevol dels plantejaments anteriors podrà fàcilment anar-se'n en orris si no es disposa de la voluntat política d'abordar-los amb sentit de **GOVERNABILITAT**.

La formulació d'objectius i metes i la definició de polítiques en l'àmbit del territori necessiten una atenció i dedicació molt important per part del govern municipal. Diferenciar el caràcter estructural o conjuntural en un determinat moment d'un problema urbà pot ser bàsic per impulsar la seva solució sense hipotecar l'assoliment del conjunt d'actuacions. Si el Pla és una imatge o model territorial al qual anar, i un contingut que ha estat establert mitjançant un conjunt d'objectius i polítiques, el Pla també és el **PROGRAMA I GUIA** de la totalitat de les actuacions públiques i privades a desenvolupar i executar en un determinat marc temporal.

Disposar dels mitjans tècnics gerencials per al seu control i disciplina és fonamental i garantia d'èxit. Una adequada **OFICINA TÈCNICA**, amb els mitjans humans necessaris és pràcticament imprescindible per al seguiment i control del Pla revisat.

La rendibilitat política, tècnica i econòmica de qualsevol de les formes d'organització de l'urbanisme municipal, gerència, oficina tècnica, òrgan unipersonal, etc., **"ve determinada per l'enteniment de la ciutat com un valor d'ús, és a dir, el respecte al negoci privat mentre que hi hagi una demanda social que ho justifiqui i no com a valor de canvi o creació de béns amb generació posterior del mercat sense considerar els costos irreversibles en un bé tan escàs com a espai urbà"** (" gerències i oficines municipals de Gestió Urbanística " Carlos de la Guàrdia i Jordi Castanyer. MOPU).

La **CONCLUSIÓ** o síntesi del procés de revisió del Pla General, conformat per un conjunt ordenat d'objectius i de polítiques urbanístiques, un model territorial al qual tendir, un cos normatiu i una programació d'accions i actuacions serà un document instrumental per possibilitar una ciutat sostenible , amb projecció de futur, on el benestar de la seva ciutadania i



residents temporals avui no hipotequi el futur de tots. Al capdavant el que es vol que sigui Eivissa és "UNA CIUTAT AMABLE I HUMANA".

0.2 El Pla com a instrument d'ordenació urbanística

El desenvolupament d'aquest Pla General correspon a l'Ajuntament d'Eivissa amb la col·laboració dels particulars i d'altres administracions en els termes previstos per la legislació vigent d'aplicació. El document del Pla es concep com l'instrument clau per desenvolupar una estratègia territorial que serveixi per adoptar un model de ciutat que, sense alterar l'estructura bàsica del nucli històric i els teixits urbans consolidats, es prepari adequadament per al futur.

El Pla incorpora propostes per a la resolució dels problemes urbanístics territorials plantejats en la ciutat consolidada, en el seu entorn i al nucli històric. Per això s'identifiquen un nombre limitat d'actuacions que estructurin el nou desenvolupament i vinguin assegurades per convenis de col·laboració entre administracions i particulars comptant que en la seva execució es busqui la col·laboració de la iniciativa ciutadana.

La realització del Pla s'ha de fer amb uns criteris veritablement generals, establint els condicionants i determinacions pròpies del seu rang, donant èmfasi a la seva funció principal d'establir límits físics al territori i acotar magnituds per garantir el marc bàsic sostenible del funcionament de la ciutat que es transforma, i a la creació de l'estructura de la ciutat futura.

Igualment és important dotar les determinacions del Pla de la necessària flexibilitat per adaptar-se a la gestió d'actuacions i intervencions la necessitat de les quals, oportunitat, o urgència no serà possible predir en el moment de la redacció de la Revisió del Pla.

El plantejament de la gestió de les unitats d'actuació, plans especials, plans parcials i altres actuacions, s'emmarquen en la sistemàtica derivada de la legislació urbanística vigent, però adaptant-la a la lògica estructural de la ciutat d'Eivissa i a la dinàmica de promoció immobiliària previsible.

Es facilita, des de la pròpia concepció del Pla, la tramitació del planejament de desenvolupament: plans parcials, plans especials, estudis de detall, i instruments d'execució: expropiacions, reparcel·lacions, urbanització, etc.

Les determinacions de planejament estan orientades a la informatització del Pla, per tal d'aconseguir un document viu i actualitzable, tant en les determinacions quantitatives o textuais com i sobretot en les gràfiques o planimètriques. La realització del Pla es planteja de manera que sigui compatible amb la seva incorporació a un S.I.G. (I, en el seu moment, a l'MUIB), que combini bases de dades amb el traçat de la ciutat i pugui donar pas a la creació d'un Sistema de Gestió Urbanística que serveixi de suport als serveis tècnics municipals per a l'exercici de les seves funcions en la futura aplicació del planejament.

Igualment és convenient avaluar les propostes del planejament vigent sobre la base d'uns criteris de viabilitat econòmica. S'estimen els costos generals i la inversió necessària per a la realització de les diferents actuacions residencials, industrials, etc., incloent l'execució de les principals infraestructures i equipaments a realitzar, així com planificar la seva viabilitat. Junament amb el Pla, s'articula un Programa d'Inversions que sigui real i correspongui a compromisos certs de les diferents administracions responsables de les propostes fonamentals i vertebradores del Pla: sòl, habitatge, transports, viari general, espais lliures, medi ambient, grans equipaments, medi rural.

Igualment s'ofereix un marc estable de planejament amb una durada més àmplia que la dels quadriennis obligadament programables segons l'actual legislació.



Finalment s'haurà de tractar d'establir, en paral·lel a la formulació Pla, un clima de confiança, seguretat i cooperació entre les diferents institucions, que faciliti i impulsi la decidida col·laboració amb la iniciativa privada, d'acord amb el projecte de ciutat proposat.

En relació amb l'efectivitat de la gestió urbanística sembla oportuna la necessitat d'establir una nova jerarquia d'intervenció, mitjançant operacions d'iniciativa pública amb fort pes i capacitat d'oferta, articulant un autèntic programa d'actuació, amb compromisos d'execució capaços de transformar tant el territori físic com el propi funcionament del mercat.

La preocupació pel medi ambient es reflecteix en la integració de les consideracions ambientals en tota l'elaboració del Pla, plantejant com un dels objectius estratègics la potenciació dels abundants valors de la zona i la garantia de la sostenibilitat en el desenvolupament urbà.

També s'ha cuidat l'adequació entre el disseny dels àmbits de planejament i gestió proposats i la capacitat i experiència real del sector immobiliari que opera a la zona. D'altra banda és necessari propiciar la col·laboració entre el sector públic i privat en el desenvolupament i promoció de sòl mitjançant la signatura d'acords estratègics i convenis urbanístics concrets.

Per superar l'actual situació del Pla anterior s'haurà de disposar d'un marc de planejament estable i operatiu reflectits en una documentació fàcil de manejar amb la incorporació dels suports d'informatització adequats i de les modificacions que s'han produït, donant cabuda i coherència, en la mesura que sigui possible, al conjunt de decisions que s'han vingut prenent en aquesta dècada. En aquest sentit, ha estat important l'esforç de l'equip redactor per minimitzar la documentació necessària plasmar el Pla General de cara a facilitar el seu maneig i consulta, de manera que -per exemple- no calgui consultar més que un sol pla d'ordenació on totes les determinacions estiguin representades.

La voluntat política de l'Ajuntament de liderar la reflexió en el camp urbanístic, ha de donar lloc a un nou marc de concertació per a Eivissa, coordinant les seves línies estratègiques amb els plans i la programació previstos en l'àmbit supramunicipal i autonòmic, així com obrir el procés de execució amb la suficient oferta de consens entre els grups polítics per orientar les propostes i garantir-les a llarg termini. Igualment caldrà continuar amb l'esforç per la recuperació del patrimoni històric, implementat d'aquesta manera aquest objectiu del Pla.

0.3 Breu ressenya sobre l'evolució urbana i territorial d'Eivissa

Durant molts segles, Eivissa va tenir unes densitats de població baixes que reflectien el caràcter endogen del sistema rural, igual que a la resta de l'illa. Els límits de la pressió humana sobre el territori van permetre mantenir les seves principals característiques naturals i paisatgístiques durant segles.

L'entrada del segle XX -sobretot a partir de 1930- va suposar l'arribada d'altres activitats econòmiques no dependents exclusivament del sector primari, les quals van canviar les relacions socials i econòmiques, incrementant lentament la població i la seva pressió sobre el territori, que va començar a perdre el seu caràcter tradicional.

A partir de l'any 1960 es va produir un altre canvi en la relació població-territori en el sentit d'accelerar l'increment de la pressió humana. En els últims anys del segle la tensió urbanística amb finalitats residencials i turístiques ha acabat per trencar el sistema territorial tradicional, desapareixent en la pràctica l'activitat agrària que històricament havia estat la base sobre la qual s'articulava la relació amb el territori. D'altra banda, l'evolució de la població en les últimes dècades ha sofert un important impuls produït fonamentalment per la immigració.



La desarticulació de la base econòmica agrària del sistema de poblament tradicional de l'illa d'Eivissa, la desproporcionada pressió humana sobre el territori insular -que arriba fins al propi territori municipal- i la conseqüent pèrdua de la seva qualitat ambiental, acaba amenaçant la pròpia base de l'atractiu d'Eivissa.

A finals dels anys vuitanta es fan ja evidents els límits del model urbanístic, la necessitat de resoldre alguns estrangulacions urbanístics que afecten la qualitat de vida residencial, millora de l'oferta i accessibilitat als espais urbans, rehabilitació urbana, preservació de la qualitat mediambiental i del paisatge, etc.

Alhora es constata com els nous valors emergents de la societat generen nous requeriments, pel que fa a la qualitat de vida residencial: qualitat urbanística, edificatòria i de serveis, oferta en oportunitats d'oci, creixent interès pel gaudi de la natura i la preservació del patrimoni cultural i, molt especialment, l'exigència de qualitat ambiental que, més enllà del paisatge, es comença a veure com una actitud responsable davant dels ecosistemes locals, el consum dels recursos naturals, i el tractament dels residus.

Amb tot això, a principis dels noranta -reunió cimera de Rio de Janeiro, el 1992- s'ha generalitzat el convenciment de la insostenibilitat a mitjà i llarg termini del model seguit. Al mateix temps que es fan evidents les amenaces i els desafiaments de la deterioració mediambiental i paisatgístic.

El paisatge que la realitat ofereix és un preocupant i continu augment, any rere any, de la pressió de la població sobre el territori i el medi ambient. L'Ajuntament d'Eivissa s'ha incorporat al procés recomanat per la cimera de Rio de Janeiro per dotar-se d'una Agenda Local pròpia ("pensa global, actua local"). En aquest sentit, s'ha donat el primer pas redactant una Ecoauditoria.

Segons la seva pròpia memòria, l'Agenda Local 21 pot ser descrita com un conjunt d'esforços dins del municipi per arribar a un consens entre tots els sectors de la comunitat local sobre l'inici i desenvolupament a llarg termini d'un Pla fins a la sostenibilitat. Addicionalment, es constata que els processos de producció de l'espai urbanitzat, l'edificació i consolidació urbana, generen escenaris de llarga pervivència, amb posteriors dificultats físiques i econòmiques de regeneració o correcció, "converteixen la preocupació per la qualitat ambiental i urbana en un altre dels elements fonamentals que han de ser tinguts en compte, no només en la planificació i actuació urbanística i territorial sinó, naturalment, en la planificació i gestió ambiental de "l'espai urbà".

Per tant, es parteix de la constatació de l'obsolescència de les pautes que regeixen el planejament municipal vigent de cara a mantenir la base econòmica local, fer-la compatible amb la preservació dels valors ambientals i paisatgístics del municipi i, en definitiva, en garantir el benestar de la població en els seus diferents aspectes.

Destaca la constatació que encara hi ha prou oportunitats d'intervenció municipal, els efectes de les quals poden ser determinants sobre els problemes de fons. I tot això ha de descansar sobre un planejament urbanístic adequat. En aquest sentit, l'actual Pla General Municipal (en endavant, també "PGOU", "Planejament general" o "Planejament municipal") que va ser aprovat definitivament el 10 desembre 1987 presenta després de gairebé trenta anys de vigència algunes importants disfuncions amb relació als aspectes abans apuntats que cal afrontar.

A més del canvi de posició municipal, s'ha treballat a nivell supramunicipal, amb idees i criteris similars aplicables al conjunt de municipis de la Comunitat Autònoma, de manera que, al febrer 1996, el Govern Balear es va posicionar oficialment a favor del desenvolupament sostenible a el document "Cap a un desenvolupament sostenible del Territori" (Hipòtesi de



Model Territorial de les Illes Balears), document previ de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Balears, aprovades definitivament per la Llei 6/1999, a 3 d'abril.

Paral·lelament, noves i nombroses afeccions de normativa o legislacions sectorials han aparegut a l'horitzó amb posterioritat a l'entrada en vigor del PGOU, la vigència de les quals exigeix ajustar certes determinacions del Pla General actual.

En la societat balear, i en l'eivissenca en particular, s'ha donat darrerament (es pot dir que a partir de l'estiu del 1998) una sensibilitat més acusada amb relació als problemes originats per la sobreexplotació del model turístic i que es manifesten ja clarament a la pròpia qualitat de vida dels residents (qualitat i quantitat de l'aigua sanitària, carestia de l'habitatge, problemes de trànsit i transport, aglomeració excessiva, etc.). Neix així una nova política en relació amb els sòls urbans i urbanitzables (les anomenades moratòries urbanístiques) del Consell Insular i del propi Govern Balear, que té el seu corresponent reflex en les DOT.

És en aquest context en què l'Ajuntament d'Eivissa va decidir iniciar la revisió del Pla General a l'agost de 2002, Revisió que va ser aprovada definitivament el 04/08/2009 (BOIB 01/09/2009). No obstant això aquest planejament ha estat anul·lat pel Tribunal Suprem el 03/02/2015 en base a un problema col·lateral com és un defecte formal en la tramitació de l'Avaluació d'Impacte Ambiental. En resposta a aquesta situació l'Ajuntament d'Eivissa novament ha hagut de tornar a iniciar la Revisió del Pla General per acord plenari de 10/04/2015.

0.4 Facultats del Pla General

En desenvolupament de la les finalitats i competències que la LOUS (art. 3.4) atribueix al planejament urbanístic, el Pla General municipal exerceix, entre altres, les següents facultats:

- "(...)
- b. *L'emplaçament de centres de producció i de residència que distribueixi la població de la millor manera possible.*
 - c. *La divisió del territori municipal en àrees de sòl, atenent a una organització racional i d'acord amb l'interès general de l'ocupació, segons la classificació determinada en aquesta Llei i l'assignació de la qualificació corresponent.*
 - d. *L'establiment de zones d'usos diferents segons la densitat de la població que les hagi d'ocupar, el percentatge de terreny que pot ser ocupat per construccions, volum, forma, nombre de plantes, classe i destí dels edificis, amb criteris d'ordenació generals uniformes per a cada classe en tota la zona.*
 - e. *La formulació del traçat de les vies públiques i les infraestructures de comunicació.*
 - f. *L'establiment d'espais lliures per a parcs i jardins públics en la proporció adequada a les necessitats col·lectives.*
 - g. *L'emplaçament i la definició de les característiques dels centres i els serveis d'interès públic i social, els centres docents i les infraestructures de comunicació, en els termes que, si escau, determini la legislació sectorial aplicable.*
 - h. *La qualificació de terrenys per destinar-los a la construcció d'habitatges subjectes a algun règim de protecció pública.*
 - i. *La determinació de les dimensions i la configuració de les parcel·les edificables, la limitació de les edificacions i de l'ús del sòl, del subsòl i del vol.*
 - j. *La definició o l'orientació de la composició arquitectònica de les edificacions i la regulació, en els casos que sigui necessari, de les seves característiques estètiques i constructives."*



0.5 Contingut temàtic de la Revisió del PGOU

Les propostes de la Revisió del PGOU es contenen en aquest text i en la restant documentació escrita i gràfica que l'acompanya. S'hi enuncien els objectius i criteris generals de la revisió del Planejament i es realitza una descripció de les diferències que sobre el model urbà i territorial es proposen, concretades en el règim jurídic del sòl inherent a la justificada classificació atorgada a cada tipus i categoria de sòl en què es divideix el terme municipal i en l'estructura general i orgànica del territori, integrada pels elements determinants del seu desenvolupament.

El règim jurídic del sòl s'estableix a través de la classificació de la totalitat del mateix a una de les tres categories o classes previstes a la llei (urbà, urbanitzable i rústic), i estan degudament justificades les raons per les quals els diferents sòls han estat assignats a cadascuna d'elles basant-se en els criteris de classificació continguts a la legislació urbanística vigent.

L'estructura general i orgànica del territori integra els elements determinants del desenvolupament urbà i més concretament per les diferents zones o àrees homogènies de diferent ús i intensitat en què es divideix el territori, i que es preveuen per donar suport a les diferents destinacions del sòl (zones d'habitatges unifamiliars, d'usos comercials, d'usos turístics, d'usos industrials, etc.), així com pels SISTEMES GENERALS, que constitueixen la malla estructurant d'aquelles.

Tots els elements es determinen en funció d'un **desenvolupament sostenible** -enunciat com a desitjable tant per la LOUS com per la Corporació municipal sobre la base d'un creixement que s'ha de mantenir dins uns límits raonables-, que contribueixi al benestar de la població en tots seus aspectes, garantint el seu correcte desenvolupament econòmic i cultural, però alhora preservant i assegurant el manteniment dels valors ambientals, històrics i culturals que posseeix el territori municipal.

La Revisió del PGOU, en definitiva, tracta de fer una proposta de model de l'ordenació i del desenvolupament d'Eivissa, així com de les opcions adoptades per aquesta finalitat, amb el propòsit de definir després del seu debat unes bases majoritàriament acceptades que es formalitzen a través del Pla General, amb garanties d'encert i viabilitat.

0.6 Contingut documental de la Revisió del PGOU

El contingut documental del **Nou Document d'Aprovació Inicial** de la Revisió del PGOU es basa en dos tipus de documents (escrits i gràfics):

- A) **Memòria d'Informació** (presentada amb el Document d'Avanç)
Plànols d'Informació
- B) **Memòria d'Ordenació**
Plànols d'Ordenació
- C) **Memòria de Gestió**
Plànols de Gestió
- D) **Normes Urbanístiques**
- E) **Catàleg Municipal del Patrimoni Històric**
- F) **Informe de Sostenibilitat Econòmica**
- G) **Documentació mediambiental**

El contingut dels respectius Documents es recull a l'inici de les seves corresponents Memòries o introducció escrita.



0.7 Precisió i abast de las determinacions gràfiques

Les escales que s'indiquen en els plànols corresponen a les que es representen sobre el paper però, atès el caràcter digital de tota la documentació gràfica, pot ser reproduïda amb escales i formats variables.

La cartografia utilitzada ha estat produïda pel SITIBSA i és el Mapa Topogràfic de les Illes Balears de l'illa d'Eivissa (MTIB5, any 2008, a escala 1 / 5.000, basat en el sistema geodèsic de referència ETRS89) per a tot el terme municipal, i el Mapa Topogràfic de sòl urbà (MTIB1, any 2010, a escala 1 / 1.000) per al sòl urbà i urbanitzable. Per sobre d'aquestes escales es perd proporcionalment la precisió esperat de la cartografia i s'ha de tenir present l'augment del marge d'error corresponent.

La cartografia urbana, d'escala 1 / 1.000 només arriba als sòls que eren urbans en el moment de la seva elaboració, per la qual cosa s'ha complementat en el seu contorn amb la de escala 1 / 5.000 a fi de dotar-la de la necessària referència exterior i facilitar la seva coordinació amb la cartografia general del terme.

L'escala de la representació sobre paper és d'1 / 2.000 per al sòl urbà i, 1 / 10.000 per a sòl rústic i la totalitat del terme. Referides a les escales nominals de la cartografia, en l'execució del Pla General, no han d'admetre diferències superiors a l'1%, en mesuraments lineals, o del 2%, en les superficials, respecte a les derivades del propi grafisme de les seves plans.

S'ha redibuixat amb rigor el límit del terme municipal sobre la cartografia de base MTIB5, replantejat amb precisió la posició de cada un dels fites de les delimitacions amb els termes veïns, d'acord amb les actes de delimitació signades amb Santa Eulària (08 / 03/1965), Sant Josep (09/03/1965) i Sant Antoni (10/03/1965), que es custodien a l'Institut Geogràfic Nacional a Madrid, i que actualment estan disponibles al seu web.

Totes les manipulacions necessàries per a l'elaboració aquí presentada són degudes al propi Equip redactor de la Revisió del Pla que, en cap cas, ha alterat la base cartogràfica excepte les meres i necessàries supressions per evitar duplicitats en el perímetre de la cartografia urbana o en el color de representació de les capes.

0.8 Autoria tècnica

La responsabilitat tècnica en la coordinació, redacció i producció de la Revisió del PGOU correspon a:

* **Angel García de Jalón Lastra**, arquitecte urbanista

Han col·laborat parcialment:

* **Juan Mantilla Gutiérrez**, advocat urbanista
* **Joan Angelet Clavellas**, economista

La resposta a les al·legacions (estimació i desestimació) amb els canvis introduïts, així com les modificacions introduïdes per les deficiències dels informes sectorials, ha correspongué a l'arquitecte municipal, **Francisco José Salmerón Díaz**.



La responsabilitat tècnica en la coordinació, redacció i producció de la documentació patrimonial (catàleg i doc. gràfica) de la Revisió del PGOU correspon a:

* **Rosalina Gurrea Barricarte**, tècnica municipal en patrimoni

Copia electrònica autèntica de documento papel - CSV: 14615516511223065015 - Comprobar autenticidad en:

<https://seu.conselldeivissa.es>



1. ANTECEDENTS

1.1 La sentència anul·latòria de la Revisió del Pla General de 2009

El 3 de febrer de 2015 la Secció 5a de la Sala contenciosa Administrativa del Tribunal Suprem, vist el Recurs de Cassació núm. 35/2013, va declarar la nul·litat de l'Acord adoptat pel Ple de la Comissió Balear de Medi Ambient de 3 de juliol de 2009 -expedient 07372/2006- pel qual es declara la inviabilitat de subjectar el PGOU d'Eivissa a Avaluació Ambiental Estratègica i, conseqüentment, va declarar la nul·litat de l'Acord de la Comissió Insular d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Patrimoni Historicoartístic del Consell Insular d'Eivissa, de data 4 d'agost de 2009, pel qual es va aprovar definitivament la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana d'Eivissa. Aquesta sentència tornava a posar en vigor el PGOU de 1987.

El motiu adduït en la Sentència és la manca, per part de l'Administració Autonòmica, de "la necessària justificació de la inviabilitat de sotmetre el Pla General d'Ordenació Urbana d'Eivissa a Avaluació Ambiental" Estratègica, ja que s'havia sotmès a la tramitació de la anterior normativa sobre avaluacions d'impacte ambiental. Una qüestió merament formal, ja que l'avaluació ambiental s'havia efectuat i tramitat completament, però la legislació sectorial va canviar en 2006 (Llei CAIB 11/2006, de 14 de setembre). La DTª 4ª d'aquesta llei establia un règim transitori correcte per a les avaluacions que ja estaven en tràmit, però amb una excepció absurda en el seu apartat 2n (tenint en compte el difícil que és tramitar el planejament i els llargs terminis que comporta):

"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 tràmit final del Document de la Revisió PGOU 2009 va arribar a la Conselleria de Medi Ambient el 2009, mesos després del termini dels dos anys de l'entrada en vigor de la llei 11/2006, per la qual cosa calia justificar adequadament l'excepcionalitat que es preveia al final del paràgraf de la DTª 4ª.2, cosa que, segons sembla no va fer -o no ho va fer adequada o suficientment- la Comissió Balear de Medi Ambient.

1.2 Una revisió necessària, convenient i oportuna

El Pla General de 1987 es va redactar en un moment (a mitjans dels anys 80) en el qual no existia una base sociològica àmplia preocupada per les qüestions que motiven l'actual Revisió: els límits de creixement, la capacitat d'acollida real del territori per als usos que s'implanten, el consum de recursos (renovables o no), la generació de residus i la capacitat de reciclar-los, la preservació del paisatge heretat, etc. Així, el disseny de l'ordenació del Pla no es va condicionar a cap d'aquestes referències i el seu consum de territori i la seva capacitat d'acolliment residencial no es van contrastar amb els actuals criteris de sostenibilitat.

En aquest sentit, cal ressaltar l'incompliment de les previsions del Programa d'Actuació del PGOU, que preveia uns ritmes de creixement excessius. L'increment previst de la població tampoc s'ha aconseguit, per excessiu.

Per tot el que s'ha dit anteriorment i resumint, es fa patent la necessitat de revisar el Pla General, sobretot pels següents tipus de motius, la justificació i l'anàlisi dels quals es recullen en aquest capítol:

- 1) *La insostenibilitat del model previst en el Pla General de 1987, sobretot pel que fa a densitats i sostre poblacional.*



- 2) *Adopció dels criteris de les DOT i l'Agenda Local 21 com a nova estratègia global pel desenvolupament del municipi d'Eivissa;*
- 3) *La nova sensibilitat social amb relació al procés d'urbanització i de creixement (la "moratòria urbanística");*
- 4) *Aparició d'un conjunt de noves lleis estatals, autonòmiques i plans supramunicipals;*
- 5) *La conveniència d'ajustar certes determinacions normatives del PGOU, a la vista de l'experiència acumulada en la seva aplicació; i*
- 6) *Adaptació al Pla territorial insular.*

Aquests arguments determinen no només la necessitat de la revisió sinó la seva conveniència, vista la problemàtica plantejada. Així mateix, a la vista de la Sentència anul·latòria, queda patent que és precisament ara el moment oportú per procedir-hi.

Amb tot l'anterior es dona conformitat al que estableix l'apartat 3r de l'article 58 de la LOUS, sobre l'exigència al planejament general de recollir l'argumentació justificativa de la conveniència i oportunitat de procedir a la seva modificació (i, per tant, també a la seva revisió).

1.3 La revisió segons les previsions del propi PGOU 87 i l'art. 156 RP

El article 1.2 de las Normes Urbanístiques del PGOU vigent preveu directament la seva pròpia revisió:

"El Pla General entra en vigor amb la publicació de l'acord de la seva aprovació definitiva i tindrà vigència indefinida, sense perjudici de la seva revisió o modificació.

1. *Als (8) anys de vigència del Pla General, el Ajuntament verificarà la oportunitat de procedir a la seva revisió, la qual es produirà en qualsevol altre moment, anterior o posterior, si es produís alguna de les circumstàncies següents:*
 - a) *Si s'aprova un Pla d'Ordenació d'àmbit supramunicipal que compregui el terme municipal d'Eivissa i que així ho disposi o faci necessari.*
 - b) *Si les previsions dels nivells de dotació urbanística exigeixen una major superfície de sòl destinat a equipaments públics pertanyents a Sistemes Generals, sigui per la pròpia evolució demogràfica.*
 - c) *Quan circumstàncies sobrevingudes alteren la hipòtesi del Pla pel que fa a les magnituds bàsiques de població, dinàmica de l'ocupació o mercat de l'habitatge, de manera que obliguen a modificar els criteris generals de l'ordenació expressats en la Memòria i en el Programa d'Actuació .*
 - d) *Si s'han de tramitar modificacions concretes de les determinacions del Pla que donen lloc a alteracions que incideixin sobre l'estructura general del territori del municipi o sobre les determinacions substancials que la caracteritzen.*
 - e) *Quan altres circumstàncies sobrevingudes d'anàloga naturalesa i importància dels justifiquen, per afectar els criteris determinants de l'estructura general i orgànica del territori o de la classificació del sòl, i així ho acordi motivadament el Ple de l'Ajuntament. (...)"*



Durant la vigència del PGOU 87 s'han anat produint les circumstàncies previstes en els apartats a), c), d) i e) de l'article esmentat.

D'altra banda, en l'article 57 LOUS es regulen amb caràcter general les condicions que motiven o impliquen la revisió de Planejament general. Al 3r de l'article es preveuen altres circumstàncies que poden exigir la revisió. En aquest cas, la introducció dels nous objectius i criteris generals de planejament que l'Ajuntament d'Eivissa va fer públics a través de l'exposició pública de l'Avanç implica, de per si, procedir necessàriament a la revisió d'un Pla General que queda, a partir d'aquest moment, desproveït de la motivació jurídica i urbanística exigible a tot instrument de Planejament urbanístic municipal.

1.4 La incidència de la normativa supramunicipal posterior a la entrada en vigor del Pla General de 1987

Dos instruments legislatius ordenen i regulen decisivament el planejament municipal a les Illes Balears: la **Llei 2/2014 CAIB**, de 25 de març, **d'ordenació i ús del Sòl (LOUS)** i el Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, del **Text refós de la Llei de Sòl i Rehabilitació Urbana**.

Mentre es redactava el Document d'Aprovació Inicial de la present Revisió del Pla General trobant-se ja en una fase molt avançada de redacció- s'aprovà pel Govern balear el **Decret Llei 1/2016**, de 12 de gener, **de mesures urgents en matèria urbanística** (completat puntualment pel **Decret Llei 2/2016**, de 22 de gener). Aquest Decret Llei preveu en la disposició addicional Única la suspensió -com a màxim fins al 31/12 / 2017- d'una sèrie de disposicions de sis lleis diferents. Es tracta d'una suspensió cautelar mentre es realitza la modificació de les esmentades lleis, però no és possible saber com quedarien finalment els preceptes modificats.

Dels preceptes suspesos, tan sols podria tenir certa incidència el referent a la disposició addicional 6a de la LOUS, ja que podria afectar la classificació com a sòl urbà de certs àmbits. En aquest supòsit, l'entrada en vigor de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'Urbanisme a les Illes Balears, i en concret en el contingut de la seva Disposició Transitòria quinzena als efectes de la classificació del sòl resulta aplicable l'esmentada DA6a.

En les Normes i al Planejament de rang supramunicipal hi ha aspectes que vinculen directament al planejament urbanístic d'àmbit municipal. En el moment present, aquest tipus de normativa d'aplicació directa es troba principalment en les DOT (Normes d'aplicació directa), en els Plans Directors Sectorials (PDS) i en la LOUS, en particular, en el seu article 69 (obligatorietat d'harmonització paisatgística).

Així mateix, amb posterioritat a l'entrada en vigor del PGOU 1987, han aparegut una sèrie de normes de divers rang que tenen incidència directa sobre ell. Són lleis, normes i plans que inclouen disposicions que afecten directament el planejament urbanístic d'Eivissa. La seva repercussió sobre el PGOU és variable. Se citen a continuació amb caràcter no exhaustiu i sense esmentar, en general, les seves respectives modificacions i desenvolupaments, les disposicions al·ludides, entre d'altres:

a) **Lleis i decrets estatals:**

Règim del sòl:

- Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana.
- Reial Decret 1492/2011, de 24 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament de valoracions de la llei del sòl.



- Reial Decret 2159/1978, de 23 de juny, pel qual s'aprova el Reglament de planejament urbanístic.
- Reial Decret 3288/1978, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament de gestió urbanística

Costes:

- Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, i el seu Reglament General (RD 876/2014, de 10 d'octubre).
- Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del Litoral i de modificació de la llei de costes 22/1988.

Aigües:

- Text Refós de la Llei d'aigües (RDL 1/2001, de 20 de juliol)
- Real Decreto 1290/2012, de 7 de setembre, pel qual es modifica el Reglament del domini públic hidràulic
- RD 701/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el pla hidrològic de la demarcació hidrogràfica de les Illes Balears

Navegació aèria:

- Llei 48/60, de 21 de juliol sobre navegació aèria (BOE 176, de 23 de juliol), modificada per Llei 55/99 sobre mesures fiscals, administratives i d'ordre social, de 29 de desembre (BOE 312, de 30 de desembre).
- Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria (BOE 162, de 8 de juliol).
- Decret 584/72, de 24 de febrer de servituds aeronàutiques (BOE 69, de 21 de març), modificat pel Decret 2490/74, de 9 d'agost (BOE 218, de 11 de setembre) i pel Reial Decret 1541/2003, de 5 de desembre (BOE 303, de 19 de desembre).
- Art 166, Llei 13/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social (introduït per l'art 52 de Llei 18/2014, de 15 d'Octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència).

Biodiversitat:

- Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat

Telecomunicacions:

- Llei 9/2014, de 2003, de 9 de maig, general de telecomunicacions.
- RDL 1/1998, de 27 de febrer, sobre infraestructures comuns als edificis per a l'accés als serveis de telecomunicació
- Reglament aprovat per RD 346/2011, d'11 de març.
- Ordre ITC 1644/2011, de 10 de juliol.
- Llei 25/2009, de 22 de desembre, de modificació de diverses lleis per a la seva adaptació a la Llei sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici.

Avaluació ambiental.

- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Renou:

- Llei 37/2003, de 17 de novembre, de la remor
- Reial Decret 1513/2005, de 19 d'octubre, que desenvolupa la llei de remor referent a avaluació i gestió de la remor ambiental.
- Reial Decret 1367/2007, de 16 de desembre, que desenvolupa la llei de remor, relatiu a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques.

Ports:

- Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 25 de setembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant
- Pla Director d'Infraestructures, ratificat pel Consell Rector de Ports de l'Estat en data 18 de juliol de 2006.
- Delimitació d'Espais i Usos Portuaris, pendent de dictat i publicació de l'O.M. de la seva aprovació definitiva

b) Lleis i decrets autonòmics:

- Decret 20/1987, de 26 de març, contra la contaminació per emissió de sorolls i vibracions.
- Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la CAIB.
- Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals (LEN) i de Règim urbanístic de les àrees d'especial protecció de les Illes Balears.
- Llei 3/1993, de 4 de maig, per a la millora de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i Decret 110/2010, de 15 d'octubre, pel qual s'aprova el seu Reglament.
- Decret 2/1996, de 16 de gener, sobre regulació de capacitats de població en els instruments de planejament general i sectorial.
- Llei 6 /1997, de 8 de juliol, del sòl rústic (i les seves modificacions substancials derivades d'altres lleis posteriors - Llei 9/1997, de 22 de desembre, Llei 9/1999, de 22 de desembre, etc...)
- Decret 145/1997, de 21 de novembre, pel qual es regulen les condicions d'higiene i habitabilitat de vivendes i expedició de cèdules d'habitabilitat.
- Llei 12/1998, de 21 de desembre, del patrimoni històric de les Illes Balears.
- Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial (DOT) de les Illes Balears.
- Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial de les Illes Balears (LOT).
- Llei 11/2001, de 15 de juny, d'ordenació de l'activitat comercial en les Illes Balears, reformada per la Llei 8/2009, de 16 de desembre.
- Decret 49/2003, de 9 de maig, pel qual es declaren les zones sensibles en les Illes Balears, desenvolupat per
 - * Acord del Consell de Govern de 3 de març de 2006, pel qual s'aprova definitivament la llista de llocs d'importància comunitària (LIC)
 - * Decret 28/2006, de 24 de març, pel qual es declaren zones d'especial protecció per als ocells (ZEPAS) en l'àmbit de les Illes Balears.
 - * Decret 29/2006, de 24 de març, pel qual s'aprova l'ampliació de la llista de llocs d'importància comunitària (LIC) i es declaren més zones d'espacial protecció per als ocells a l'àmbit de les Illes Balears.
- Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears.
- Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental.
- Llei 10/2005, de 14 de juny, de ports de les Illes Balears.
- Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears.
- Llei 1/2007, de 16 de març, contra la contaminació acústica de les Illes Balears.
- Llei 8/2012, de 19 de juliol, del turisme de les Illes Balears, modificada per
 - * Decret Llei 1/2013, de 7 de juny, de mesures urgents de caràcter turístic i d'impuls de les zones turístiques madures.
 - * Decret Llei 3/2014, de 5 de desembre, de mesures urgents destinades a potenciar la qualitat, la competitivitat i la desestacionalització turística en les Illes Balears.
- Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl (LOUS), BOIB núm. 43 de 29 de març de 2014.
- Decret Llei 1/2016, de 12 de gener, de mesures urgents en matèria urbanística (completat puntualment pel Decret Llei 2/2016, de 22 de gener).
- Llei 12/2014, de 16 de desembre, agrària de les Illes Balears

Planejament supramunicipal:

- Pla d'Ordenació de l'Oferta Turística de les Illes d'Eivissa i Formentera (POOT, Decret 42/1997, de 14 de març; derogat per la Llei 8/2012, de 19 de juliol, del Turisme de les Illes Balears, però el mantenim com referència per a l'aplicació de la DT4ª.5 de la citada llei.



- Pla Director Sectorial de Canteres (Decreto 77/1997, d'11 de juny); revisat pel Decret 61/1999, de 21 de maig).
- Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa (Acord del Ple del Consell Insular d'Eivissa de data 29 d'abril de 2016).
- Pla Director Sectorial per la Gestió de Residus Urbans d'Eivissa i Formentera (Decreto 46/2001, de 30 de març).
- **Pla Territorial Insular d'Eivissa i Formentera (PTI)**, de 21 de març de 2005, BOIB 31/03/2005).
- Pla Director Sectorial Energètic (Decreto 96/2005, de 23 de setembre, BOIB 27/09/2005).
- Pla Director Sectorial de Telecomunicacions (Decreto 22/2006, de 10 de març)
- Pla Hidrològic de les Illes Balears (Reial Decreto 701/2015, de 17 de juliol).

1.5 Adaptació del Pla General a les DOT (2005)

Conseqüència de l'anterior normativa sobrevinguda, l'Ajuntament d'Eivissa va redactar **l'Adaptació del PGOU d'Eivissa a les DOT** (Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears) que va ser aprovada definitivament el 9 de setembre de 2005 per la CIOTUPHA del Consell Insular d'Eivissa (BOIB 11/10/2005). Aquest és el planejament en vigor en el moment d'iniciar la Revisió. Es parteix, per tant, d'aquest document per redactar la present Revisió del PGOU.

1.6 Diagnòstic sintètic sobre els grans assumptes urbanístics del municipi

Es resumeixen en aquest capítol els principals problemes detectats en l'anàlisi resultant de l'elaboració de la informació urbanística i del plantejament de les propostes de l'Avanç.

El terme municipal d'Eivissa és molt petit, té una superfície de 1.063 hectàrees, amb un escàs territori natural, ja que la gran majoria d'ell s'ha dedicat tradicionalment a l'agricultura o als usos urbans. Fins entrat el segle XX, les relacions amb els restants municipis de l'illa estaven circumscrites a les pròpies d'una societat eminent rural. A partir del segle XIX l'impuls i modernització de les vies de comunicació marítima va afavorir el desenvolupament econòmic d'Eivissa.

1.6.1 El problema de la relació port - ciutat

El port d'Eivissa ve suportant històricament una contínua reducció de la superfície del mirall d'aigua, a causa dels successius farcits des dels anys 60 del segle XX, amb l'objectiu d'aconseguir sòls edificables, superfície de molls i simultàniament trobar majors calats per als molls portuaris. D'altra banda, la forta ocupació concessional que suporta el perímetre portuari de la badia d'Eivissa, impedeix l'aproximació a la vora litoral a partir de l'accés al port comercial, condicionant negativament la qualitat ambiental del passeig de vianants per la vora marítim, en tota la marge de llevant.

Les superfícies del domini públic que van quedant sense ús portuari requereixen un ús urbà d'interacció port - ciutat. Tal és el cas del tradicional Moll de la Consigna, que és part inseparable de la ciutat històrica, i requereix decidivament l'ús urbà que la ciutat ha de fer d'aquest espai.

1.6.2 La manca de vertebració dels trànsits de vianants

Eivissa és una ciutat en la qual el trànsit de vianants no té la necessària continuïtat (connectivitat) ni els espais reservats per a ell tenen la suficient amplada (a excepció dels casos que confirmen aquesta regla). Els itineraris de vianants, per tant, són



subsidiaris de la resta dels usos de l'espai públic, la qual cosa implica una ciutat poc amable al vianant que és l'usuari que dona forma i sentit a l'espai urbà.

1.6.3 El trànsit intern i les xarxes de vianants

Un altre problema relacionat amb l'anterior radica en l'excessiva preponderància del trànsit motoritzat sobre l'espai viari. Cal calmar les velocitats dels vehicles als carrers i, paral·lelament invertir la jerarquia d'ús en el sentit de donar preferència a tots els efectes al trànsit de vianants, principalment en els itineraris estructurants que dissenya la Revisió.

1.6.4 Una capacitat d'acollida excessiva

El caràcter expansionista del PGOU 1987 queda en evidència quan es compara la seva capacitat real d'acolliment residencial amb la població efectiva que hi havia a 1987 i la d'avui. Si en 2001 -catorze anys després de la seva aprovació definitiva-, la capacitat real construïda d'Eivissa era gairebé superior a la meitat de la capacitat teòrica del PGOU 1987 (és a dir, només un 53% de la capacitat del PGOU estava consumida), en el moment de la seva aprovació definitiva aquest marge era encara molt superior (s'estima que hi havia llavors l'ordre d'unes 42.000 places, és a dir, un 36% de la capacitat total del PGOU). Estem, doncs, davant un planejament molt expansiu i, a la vista de les dades, clarament insostenible.

1.6.5 La barrera de l'avinguda de la Pau

L'antiga I-10, l'avinguda de la Pau -i per tant la seva prolongació en les avingudes de Sant Josep i Sant Joan- està concebuda estrictament com un vial de circumval·lació del nucli urbà el disseny del qual només està pensat per al trànsit rodat. Una vegada que el desenvolupament urbà d'Eivissa ho ha sobrepassat, la manca d'enllaços amb la trama urbana i la dificultat de creuar a peu, han convertit aquesta via en una autèntica barrera urbanística que, a més, no funciona com a vial distribuïdor, el que obliga a concentrar els accessos a Vila només en tres punts, amb el conseqüent i freqüent col·lapse circulatori. La domesticació de les grans artèries de trànsit rodat es converteix en un objectiu prioritari per al futur de ciutat.

1.6.6 El desordre en l'entorn sud de la muralla

L'entorn sud de la muralla té una correcta solució a la zona des Soto però ha perdut la necessària continuïtat en el tram existent entre es Soto i la necròpolis. Encara avui, es pot percebre aquesta zona com una part gairebé buida de Vila que ha de ordenar-se en funció de la seva relació amb la muralla, la preservació del paisatge obert i el patrimoni històric. Seria imperdonable que s'edifiqués sense tenir en compte aquest condicionant fonamental. Una peça tan singular i monumental com la muralla d'Eivissa mereix un tractament acord amb la seva escala i importància paisatgística.

1.6.7 La manca d'aparcaments i els sistemes de transport alternatius

L'alt nivell de motorització de la societat eivissenca ha omplert literalment de cotxes els carrers. Ni el teixit urbà ni la parcel·lació, ni l'edificació estan preparats per aquests alts índexs de motorització. Tant per als residents com per als visitants cal reservar espai d'aparcament que permeti un adequat ús de la ciutat, tal com es descriu en altres apartats d'aquesta Memòria.

En aquest sentit, cal estudiar una solució d'intermodalitat dels diferents tipus de transport que tregui protagonisme als cotxes en benefici d'altres maneres més



imbricats amb un millor ús de la ciutat i una millor qualitat mediambiental de l'espai urbà (transport públic, vianants, bicicletes).

1.6.8 La manca de grans espais lliures estructurants de rang municipal

Eivissa no té autèntics parcs d'àmbit municipal, a excepció de la zona de s Soto. Cal reservar espais de cara al fet que en el futur la ciutat disposi de zones verdes amb posició i mida suficients com per estructurar i referenciar adequadament la trama urbana. Existeixen avui encara algunes oportunitats d'espais no consolidats que puguin complir aquesta funció (és Prat de Vila, Ca n'Escandell, Puig des Molins-Necròpolis, voltants del recinte firal, etc.). És responsabilitat de la Revisió del PGOU prendre posicions sobre aquestes alternatives perquè l'Eivissa del futur pugui gaudir d'aquestes reserves de sòl lliure al voltant de les quals es configurarà la ciutat.

1.6.9 Las façanes urbanes inacabades

És molt important aconseguir definir / rematar les diferents façanes de la ciutat en zones com es Pratet, es Prat de Vila (feixes), av. de la Pau, Sector 12, etc., acabant així amb un problema generat en el planejament anterior.

1.6.10 La descoordinació amb els municipis limítrofs

Un dels problemes més preocupants que presenta la planificació d'Eivissa radica en el desordre urbanístic i territorial que resulta de dècades de manca de control i d'ordenació en els municipis limítrofs, particularment a Sant Josep i Santa Eulària (atès que amb Sant Antoni només es limita per la serra, en terrenys protegits com ANEI).

El disseny de l'ordenació urbanística dels quatre municipis en les àrees que envolten el terme d'Eivissa evidencia aquesta dramàtica situació (vegeu el mapa de la informació urbanística: "Planejament urbanístic confrontant"). Els sòls afectats per desenvolupaments urbans (urbà i urbanitzable) alternen sense cap ordre aparent amb intersticis de sòl rústic i l'ús agrari d'aquests es veu greument condicionat. No es pot oblidar que l'origen de molts d'aquests sòls urbans prové d'antigues parcel·lacions il·legals.

El desordre territorial s'accentua quan s'analitzen els problemes merament urbanístics: manca de morfologia urbana, manca d'estructura, manca de traçats, manca d'elements referenciadors del paisatge i la trama urbana, manca de dotacions i serveis, infraestructures insuficients i / o deficitàries, etc.

El problema més greu se situa en el terme de Sant Josep, seguit de la zona de Jesús-Cap Martinet i Puig d'en Valls, a Santa Eulària. No es pot oblidar que la majoria del usuaris d'aquests sòls depenen de Vila per a la pràctica totalitat dels serveis de tot tipus: treball, comerç, salut, educació, etc., per la qual cosa caldria coordinar l'ordenació d'aquestes zones entre els municipis afectats, tal com ja preveu el PTI.

1.6.11 Els recursos naturals i la seva preservació

El sòl rústic s'ha vist sotmès, massa sovint, a demandes d'ús no compatibles amb la seva naturalesa i destinació, sent de totes maneres, en previsió de possibles problemes, cal mantenir una política activa de protecció enfront de les potencials demandes d'aquests usos. A tal efecte i dins d'altres mesures, no s'autoritzaran noves parcel·lacions ni nous camins.



Com a criteris per aconseguir l'adequat ús d'aquests sòls, es preveuen que en la seva ordenació es tindran en compte les característiques dels cultius i espècies vegetals que els cobreixen, les seves característiques edafològiques, pendents, naturalesa del subsòl, etc., de cara a evitar riscos d'erosió, d'alteració i contaminació d'aqüífers, d'inundacions, d'alteració del paisatge, flora i fauna, i de pèrdua de sòls potencialment adequats per a finalitats agrícoles i forestals.

La protecció del medi físic pels seus valors (culturals, ambientals, històrics, etc.), ha de condicionar el model de desenvolupament del territori municipal, i ha d'ordenar el seu ús. El manteniment del medi ambient des d'un plantejament de reforma, recuperació i millora d'àrees ja urbanitzades, compatibilitzant el desenvolupament econòmic amb la protecció i posada en valor del paisatge i territori municipals, que ve orientant les actuacions de la corporació d'Eivissa, seguirà marcant el rumb pel que fa a les previsions d'ordenació del seu territori.

L'Ajuntament assumeix, en conseqüència, el criteri de condicionar el desenvolupament urbanístic a les exigències del medi físic del territori municipal i a les seves capacitats reals i raonables, i al cap i a la fi sempre sota la perspectiva de les necessitats municipals reals i raonables de desenvolupament.

1.6.12 La accessibilitat, la mobilitat, el sistema de transports i la intermodalitat

El fort augment dels índexs de motorització que ve observant-se en el terme municipal d'Eivissa, fa imprescindible la intervenció estratègica sobre el sistema de transports de la ciutat, dins el nou model de ciutat ambiental i sostenible des del Pla General d'Eivissa. Les deficiències existents en el sistema de transport urbà i insular suposen accentuar encara més la dependència funcional del transport privat, enfront del continuat deteriorament en general de l'explotació del transport públic. Només una política de coordinació de serveis i noves infraestructures permetrà invertir aquestes tendències, i considerant la intermodalitat entre les diferents maneres de transport com l'àmbit de treball cap a la sostenibilitat del conjunt del sistema de transports i comunicacions.

El model territorial del municipi d'Eivissa com a ciutat mediterrània compacta, cohesionada i policèntrica, és el marc apropiat per a realitzar les propostes de mobilitat i accessibilitat a les diferents maneres de transport disponibles, ja que en aquestes condicions serà possible aconseguir reduir al màxim els costos del transport, l'augment d'accessibilitat a les zones exteriors al Centre, i per tant s'aconseguiria avançar en la línia d'un model sostenible de transports com a objectiu fonamental del Pla.

1.6.13 La xarxa d'aparcaments dissuasius per ordenar l'accés a la ciutat

La millora de les condicions del transport col·lectiu no serveix de res si no va acompanyada d'una estratègia per dissuadir la utilització del vehicle privat als usuaris habituals d'aquest.

La necessitat ineludible d'equilibrar el repartiment modal a favor del transport públic, exigeix acompanyar les millores en les maneres col·lectives amb inevitables restriccions al transport privat, que passen sempre per la disminució de l'oferta de places de rotació disponibles a les zones centrals de la ciutat, tant en superfície com subterrànies, de manera que el conjunt es gestioni de forma global. La realitat demostra la dificultat de convèncer un conductor perquè no faci servir el cotxe en el seu desplaçament habitual, sobretot, quan la possibilitat de trobar una plaça d'aparcament en destí incentiva realitzar el desplaçament en cotxe. En l'actualitat la ciutat manca d'infraestructura adequada per a l'ordenació dels aparcaments



dissuasius per evitar que els vehicles privats accedeixin fins a la zona central de la ciutat. És una necessitat ciutadana de primer ordre establir propostes i criteris d'intervenció en coherència amb el nou model d'accessibilitat urbana de la població.

1.6.14 La infraestructura de suport a la bicicleta

Es podria redactar plans o programes específics per desenvolupar una estructura general de xarxes de carrils-bici entre àrees urbanes confrontants, i des d'elles amb el sistema d'espais lliures i zones verdes en el territori. Aquesta xarxa hauria de constituir una malla ordenada, que permetés connectar els punts de major atracció i concentració d'activitats, com són grans les zones verdes i espais lliures d'oci, els centres educatius, les estacions de transport, així com els equipaments més rellevants de la ciutat i el seu entorn, així com les zones costaneres, platges, etc.

El desenvolupament de la bicicleta a la ciutat s'ha de fer amb l'aprovació d'un pla específic d'infraestructura, que connecti entre si els principals punts d'atracció del territori municipal. Les propostes i mesures que el desenvolupin, serviran perquè els diferents planejaments urbanístics i actuacions sectorials en infraestructura de transport, nous accessos i ampliacions de calçada, etc, desenvolupin la seva execució, i realitzin les reserves de sòl corresponents per al desenvolupament de carrils-bici al llarg dels principals corredors radials d'accés a la ciutat central des de l'entorn insular. Al seu torn aquests corredors es connectarien amb la xarxa d'itineraris principals de la ciutat d'Eivissa.

L'alt potencial turístic que ofereix l'ús de la bicicleta a Eivissa es troba fins i tot sense desenvolupar, tot i que ja hi ha una demanda real perquè constitueixi una manera eficaç tant per als desplaçaments urbans com dins de l'àmbit insular. L'absència d'itineraris complets amb infraestructura i plataforma reservada és evident i suposa un repte per als responsables municipals convertir a Eivissa al cap de la infraestructura al servei de la bicicleta dins el territori insular.

1.6.15 Les infraestructures de dessalatge d'aigua a l'illa d'Eivissa

Els consums punta de la ciutat d'Eivissa durant l'època estival són prop d'11.500 m³ al dia, dels quals 10.500 corresponen a la ciutat d'Eivissa i 1.000 m³ a Platja d'en Bossa, mentre que la producció de la dessaladora existent a Eivissa arriba a aproximadament els 9.000 m³ / dia, i hi ha, per tant, un dèficit de 2.500 m³ / dia sobre el total de la demanda.

Aquest dèficit estructural s'ha d'analitzar juntament amb els possibles dèficits d'aigua a la zona occidental de l'illa, i en concret amb els municipis de Sant Antoni i Sant Josep. La interconnexió de la dessaladora d'Eivissa amb les instal·lacions existents a Sant Antoni, mitjançant la canalització de 17 km de longitud que connecta entre si tots dos sistemes, a través del dipòsit de regulació de Sant Rafael, permet establir una explotació conjunta de les instal·lacions, per abastir les puntes de consum estival així com una millora global de la qualitat de l'aigua al consumidor final. D'aquesta manera els recursos totals que poden subministrar les dues depuradores després de les últimes inversions realitzades són aproximadament 19.500 m³ / dia, amb una capacitat màxima de la dessaladora de Sant Antoni entre 10.000 i 10.500 m³ / dia, dels quals hi ha un excedent d'oferta suficient per garantir cobrir el dèficit d'Eivissa a l'actualitat.

1.6.16 Les infraestructures de depuració d'aigües residuals

El mateix es pot dir sobre la capacitat de la infraestructura de depuració d'aigües, la capacitat ja està reblida.



1.6.17 Les infraestructures hidràuliques en els torrents

Els llits actuals dels torrents Cas Capità i Llavanera constitueixen en l'actualitat espais abandonats i degradats amb alts índexs d'ocupació del domini públic hidràulic i per afeccions de canalitzacions i infraestructures. Actualment els llits dels torrents es troben reduïts pel que fa a l'amplada eficaç que ha estat usurpada per les successives ocupacions del domini públic hidràulic. La recuperació de l'amplada dels llits és una qüestió bàsica per al respecte al patrimoni dels llits i en compliment de la vigent Llei d'aigües, així com per assegurar la capacitat de desguàs dels torrents en cas d'avingudes. Gran quantitat de serveis urbans i canalitzacions es troben situats dins dels llits dels torrents. En concret hi ha diverses línies d'energia elèctrica i pals d'alta tensió dins dels marges dels llits, així com els traçats de les canalitzacions de gas i d'aigua, clavegueram i l'emissari d'abocament, que es troben situats a l'interior dels llits, i que en alguns casos constitueixen veritables preses per al lliure flux de les aigües.

L'ús dels torrents com a vies de comunicació i accés a llocs on l'accessibilitat a través dels llits és més còmoda, han de ser suprimits totalment per garantir la seguretat dels usuaris durant períodes d'avingudes.

1.6.18 Les línies aèries d'alta i mitja tensió: un desordre en el territori municipal i afecten el paisatge

Una simple observació dels traçats aeris actuals, demostra com l'existència de buits urbans, ha produït que a través d'ells s'estableixin els traçats de les línies aèries, eludint de cap manera la seva adaptació al territori, i només cercant els mínims recorreguts entre centres de distribució d'energia. Cal establir mesures per convertir els traçats aeris en subterranis i proposar mesures per ordenar la dispersió de línies.



2. OBJECTIUS I CRITERIS GENERALS, I LÍNIES MESTRES DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL

2.1 La referència als objectius i criteris d'altres instruments

2.1.1 Principis i objectius de la LOUS

Ja en la "Exposició de Motius" de la LOUS s'indica que la llei incorpora un seguit de principis bàsics que han de formar part de qualsevol model que pretengui implementar, en concret el caràcter estructurant del principi de desenvolupament sostenible, sostenibilitat que ha de tenir en compte tres pilars bàsics: l'ambiental, el social i l'econòmic.

El desenvolupament d'aquests principis generals aplicables al planejament municipal es troba en els articles 2 (Activitat urbanística) i 3 (Finalitats i atribucions de l'activitat urbanística), i cal indicar que tenen caràcter genèric i estan incorporats en el present Pla General.

El caràcter estructurant del principi de desenvolupament sostenible en el social té la seva més clara expressió en l'article 41.e) de la LOUS, pel qual aquesta categoria s'aplica a la reserva de sòl destinat a habitatge protegit, en particular, la destinada a exclusiva per a ser explotada en règim de lloguer. Això condueix a considerar la qualificació de sòl amb aquests destins com una determinació estructural del Pla General. En aquest mateix sentit apunta la Norma 67.3.d PTI.

2.1.2 La referència als objectius i criteris del Pla Territorial Insular

El **Pla Territorial Insular d'Eivissa - Formentera(PTI)**, estableix en l'apartat 3 de la seva Norma 67 l'enumeració dels objectius bàsics dels instruments de planejament general, els quals s'hauran de prendre com a propis en la revisió dels planejaments municipals. Té el següent tenor literal:

- "1. Seran objectius bàsics dels instruments de planejament general:
- La protecció dels valors ambientals i paisatgístics de les àrees sostretes del desenvolupament urbà.
 - La protecció i revalorització del patrimoni urbà i arquitectònic, fomentant la seva reutilització i recuperació.
 - El foment del desenvolupament econòmic i turístic sostenible.
 - La promoció del accés a l'habitatge i la integració social, contemplant les reserves necessàries de sòl per acollir les necessitats que se'n derivin.
 - La satisfacció de les necessitats d'infraestructures i equipaments de la població existent i prevista.
 - L'increment dels sòls de titularitat pública en totes les classes de sòl a fi de destinar-los a usos d'interès general de la població."

Tots aquests objectius estan inclosos i ampliats en els objectius generals de la Revisió que es recullen en el present capítol.

Per la seva banda, l'apartat 4 de la Norma 67 del PTI defineix els criteris per al planejament general municipal sobre distribució territorial i grau d'intensitat dels diversos usos i activitats amb el tenor literal:

- "4. La definició pels instruments de planejament general de la distribució territorial i grau d'intensitat dels diversos usos i activitats s'efectuarà:



- a. *Situant els nous creixements de forma vinculada als assentaments consolidats per potenciar la seva diversitat i promoure la utilització òptima de les xarxes d'infraestructura preexistents*
- b. *Promovent la utilització de sòls degradats o residuals per acollir les necessitats de nova ocupació de forma preferent a l'ocupació de sòls encara no transformats.*
- c. *Coordinant les previsions de localització de les activitats generadores d'ocupació i de les zones de residència per reduir les demandes de mobilitat i fomentant solucions de disseny que afavoreixin els desplaçaments per als vianants i l'ús del transport públic.*
- d. *Promovent la gestió prudent dels recursos naturals i energètics i fomentant la utilització d'energies renovables i solucions constructives arquitectòniques i urbanístiques adequades per minimitzar el consum de recursos naturals.*
- e. *Protegint i incrementant la proporció d'ecosistemes naturals i artificials en els nuclis urbans, generant quan sigui possible espais de connexió entre els espais naturals rurals i els espais lliures urbans. "*

2.1.3 La referència als objectius i Pla d'Acció d'Agenda Local 21

L'Agenda Local 21 d'Eivissa assenyala que la política ambiental a desenvolupar s'ha de centrar en:

- a) *Una millora de l'eficàcia i eficiència ambiental dels recursos utilitzats i dels processos implicats en la dinàmica urbana (millora de la sostenibilitat).*
- b) *Una millora en la qualitat de vida de la seva ciutadania que resideix al municipi, sense afectar de forma substancial a la qualitat de vida de la resta de la ciutadania del planeta (la major millora possible sense l'empitjorament d'alguna de les parts).*
- c) *Una millora en l'eficàcia econòmica i social dels processos urbans sense afectar la població i al medi ambient (anul·lació o reducció dels efectes externs presents).*

El Pla d'Acció de l'Agenda Local 21 recull alguns objectius que necessàriament impliquen preses de posició per part de Pla General, en concret i entre d'altres:

Demografia:

- *Incloure dins del nou PGOU l'augment del sòl públic cedit a les noves urbanitzacions.*

Urbanisme:

- *Augment del nombre i qualitat de les zones verdes en el municipi.*
- *Recomanació per part del Fòrum de Participació d'evitar acumulacions de nivells socials concrets en diferents punts urbans del municipi (recomanació per a futures zones urbanitzables).*
- *Regulació tipològica (basada en l'arquitectura tradicional eivissenca) dels habitatges unifamiliars que es construeixin en sòl rústic*

Aigua:

- *Creació i foment d'un sistema de recollida d'aigües grises per a la seva posterior reutilització en altres usos, amb un adequat pla de promoció per part de l'Ajuntament.*
- *Reaprofitament de les aigües residuals urbanes tractades en l'EDAR de la ciutat d'Eivissa per tal de restablir la irrigació "natural" que existia.*
- *Esperar a la realització d'un estudi d'impacte mediambiental per a la prolongació i canvi de localització de l'abocament de l'actual emissari d'aigües urbanes residuals enfront de la platja de Talamanca i la seva recol·locació.*



- *Ampliació de l'EDAR de la ciutat d'Eivissa per aconseguir el tractament de les aigües residuals durant el període estival.*

Agricultura, boscos, camins, bancals i corredors biològics:

- Garantir una protecció regulada per el Ajuntament de ses Feixes del municipi.
- Limitació del trànsit rodat i construccions sobre camins i corredors biològics.

2.2 Objectius i criteris generals de la Revisió

Qualsevol actuació que l'Administració desenvolupi sobre el territori de la seva competència haurà de tenir com a objectiu fonamental la millora de les condicions de vida de la seva ciutadania, millora que en grans línies passarà per obtenir un augment en el benestar, i tot relacionat amb la preservació del medi ambient. Les propostes de la Revisió del Pla General es dirigeixen per tant, per donar satisfacció a aquests dos macroobjectius que es troben íntimament relacionats, perquè el desenvolupament econòmic no és extern a la qualitat de vida i al medi ambient, en ser evident que un hàbitat deteriorat suposi a curt-mitja termini un fre al desenvolupament de les activitats i serveis que sustenten la base econòmica local.

En línia amb els dos macroobjectius citats, cal no només la preservació i millora de l'entorn natural i paisatgístic del municipi, sinó també la requalificació ambiental d'aquells espais urbans que amb el temps s'han anat degradant.

El Pla General, valorant les noves demandes col·lectives a la línia del que estableixen les DOT i al PTI, considera oportú posar al dia les determinacions del planejament municipal, revisant-lo amb l'objectiu que algunes de les seves previsions de desenvolupament s'acomodin a les noves demandes socialment acceptades, amb la finalitat última de controlar el desenvolupament urbà i econòmic del municipi amb criteris de sostenibilitat.

Per tant, el Pla General d'Eivissa que sorgeix de la Revisió del vigent dona suport als següents objectius generals:

- Un desenvolupament socioeconòmic equilibrat i compatible amb la protecció i millora del medi ambient i del patrimoni historicoartístic.
- Una millora de la qualitat de vida de la ciutadania, garantint el seu accés a tota mena d'equipaments i al medi natural.
- Protegir la base econòmica local.
- Defensar l'accés a l'habitatge permanent de la ciutadania del municipi.
- Protegir els espais oberts del municipi de qualsevol utilització que pugui alterar els seus valors ecològics i paisatgístics..
- Millorar la qualitat ambiental dels espais urbans.
- Assegurar densitats globals que garanteixin la qualitat de vida.

La Revisió implementarà els anteriors objectius mitjançant els següents criteris de planejament:

- Condicionar el desenvolupament urbanístic a les exigències del medi físic del territori municipal i a les seves capacitats reals i raonables, i tot sempre sota la perspectiva de les necessitats reals i raonables de desenvolupament..



- Preservar la continuïtat dels sistemes naturals i rurals.
- Requalificar el nucli urbà mitjançant el seu reequipament i reurbanització, l'ajust dels usos i les seves densitats a les condicions urbanístiques dels teixits urbans.
- Definir els àmbits del municipi que, en base als seus valors ambientals, agrícoles, ecològics, paisatgístics, històrics i d'altre tipus, hauran de ser objecte de protecció davant qualsevol tipus d'activitat que els pogués deteriorar -sense perjudici, si escau, de la necessària compatibilització d'usos -, tot això establint les mesures oportunes per a la preservació dels recursos naturals i dissenyant una ordenació que eviti que quedin sòls rústics condicionats de tal manera que no puguin ser utilitzats per a aprofitaments agraris o per al gaudi naturalista. En aquest sentit, cal considerar el control de l'estructura parcel·lària com una eina fonamental en l'ordenació del territori rural municipal.
- Definir una malla d'interès ambiental i paisatgístic d'itineraris municipals, posant en valor, de forma compatible amb la seva preservació, el patrimoni natural i cultural del territori municipal.
- Promoure una utilització racional dels recursos (aigua, energia, residus, etc.) fomentant el seu estalvi i, si escau, el seu reciclatge.
- Facilitar una gestió responsable de la protecció del medi ambient, prenent partit per una utilització racional del territori i els usos que suporta.
- Reduir la capacitat d'acollida del planejament.

2.3 Línies mestres de la Revisió

Per a la consecució dels objectius perseguits, la Revisió del Pla General es concep, per tant, sobre la base de dues línies d'actuació complementàries:

- Ajustaments puntuals per acomodar el planejament vigent a les noves situacions, pel que fa a la classificació i la qualificació del sòl.
- Aprofitament de noves oportunitats d'actuació allà on es considerin oportunes i desitjables des del punt de vista de l'interès general i d'acord amb els objectius i criteris de la Revisió.

D'acord amb tot l'anterior, la present Revisió del Pla General d'Eivissa cobreix els objectius marcats prenent com a directrius els criteris de planejament exposats. Les determinacions de la Revisió se sustenten en diverses línies mestres d'actuació que, a grans trets la caracteritzen:

a) En sòl urbà:

- 1a) Reestudiar la viabilitat general de les unitats d'actuació delimitades pel PGOU, desclassificant aquelles que no siguin viables o no hi hagi interès o capacitat real de promoció urbanística per part dels seus propietaris, i readequant, requalificant i delimitant les que siguin factibles per facilitar la seva gestió i execució.



- 1.b) Modificar puntualment els límits del sòl urbà, en relació amb el punt anterior, recollint situacions contrastades per l'experiència municipal en la gestió del Pla General vigent, entre d'altres, les següents:
- Possibilitat de reclassificar com a sòl rústic els terrenys que no compleixin les condicions legals de sòl urbà.
 - Ajustar la classificació dels sòls actualment urbans a les Feixes des Prat de Vila
 - Possibilitar l'ampliació el sòl urbà per incloure àrees d'usos dotacionals d'interès general i / o reordenar àmbits concrets.
- 1.c) Reestudiar el sistema d'equipaments i espais lliures públics, per tal d'adaptar-lo a les necessitats reals de la població i a la realitat de la seva situació actual.
- 1.d) Delimitar nous espais destinats a aparcaments.
- 1.e) Completar el Catàleg d'edificacions i construccions protegides del municipi
- 1.f) Reestudiar els paràmetres d'edificabilitat en les diferents qualificacions de sòl urbà, per reduir l'edificabilitat existent en PGOU actual.

2) En sòl rústic:

- 2.a) Nova regulació del règim urbanístic del sòl rústic que abasta aspectes com:
- Regulació restrictiva de les condicions a aquelles zones amb valors naturals més importants..
 - Restringir l'ús de noves edificacions no agràries en tot el sòl rústic municipal.
 - Especificació amb claredat de les condicions en què pot intervenir sobre el patrimoni edificat amb relació a una casuística objectiva basada en paràmetres (que, en tot cas, hauran de ser objectivables i comprovables) tals:
 - localització en el territori;
 - tipologia edificatòria;
 - característiques de la parcel·la;
 - antiguitat, estat, i característiques de l'edificació;
 - ús a què es destina l'edificació (agrari o no; habitatge o no).
- 2.b) Nova regulació de les segregacions parcel·làries en sòl rústic i d'obertura de nous camins. Restricció del procés de parcel·lació del sòl rústic, afavorint en canvi el procés contrari d'agregació de parcel·les. Restricció de la possibilitat d'obrir nous camins..
- 2.c) Creació d'una malla d'itineraris d'interès ambiental i paisatgístic del municipi (camins i carreteres), incentivant l'ús recanvi de la xarxa viària i la mobilitat alternativa no motoritzada (vianants, ciclista, etc.).

A nivell general del PGOU:

- 3.a) Incorporació del Catàleg d'Edificis i Elements Protegits com a instrument per a la defensa del patrimoni heretat.
- 3.b) Establir les regulacions d'edificabilitat adequades per intentar reduir el sostre de població màxima.



3.c) Aclariment i ajust de les determinacions del vigent Pla General, tant escrites com gràfiques, aprofitant l'oportunitat que brinda l'expedient de la Revisió per polir la documentació del Pla General::

- adaptació a les modificacions introduïdes en el marc normatiu de l'edificació, l'urbanisme i l'ordenació territorial per la normativa supramunicipal posterior a l'entrada en vigor del Pla General de 1987 (v. Gr .: garantir condicions d'accessibilitat a minusvàlids, normativa de habitabilitat, etc.);;
- fixació d'interpretacions ja consolidades o no de la Normes Urbanístiques vigents; - Nova definició, classificació i regulació dels diferents tipus d'usos
- definició y classificació dels diferents tipus d'obres.
- procurar, si escau, una millor adequació dels paràmetres reguladors de la tipologia arquitectònica, l'alçada i la intensitat a les tipologies originaries de les diferents zones urbanes;;
- dibuix de l'ordenació del sòl urbà sobre la nova cartografia informatitzada (a escala de referència 1/500);;
- dibuix de l'ordenació del sòl rústic sobre la nova cartografia informatitzada (a escala de referència 1 / 5.000);
- correcció dels errors materials existents; etc.

I tot allò sobre la base de l'experiència de gairebé trenta anys en el maneig d'aquesta documentació.

Les presentes línies d'actuació són indicatives i poden ser ampliades, reajustades o abandonades en el curs de la tramitació subsegüent d'aquesta Revisió, bé com a conseqüència del procés de participació pública o bé pel reestudi municipal de les qüestions tractades o plantejades..

En tot cas, per aconseguir els objectius genèrics de la Revisió, com a objectius de la política urbanística municipal, calen d'actuacions complementàries de gestió urbanística, vinculades al planejament, que garanteixin la seva execució gradual.

2.4 Síntesi dels objectius generals, sectorials i territorials

S'han establert els següents objectius per a la Revisió del Pla General, que de forma resumida i ordenats segons les seves característiques són:

2.4.1 Generals

Són aquells que responen a la problemàtica d'Eivissa com un tot i quant al seu rol a l'illa com a centre urbà, turístic, administratiu, comercial, terciari, nus de comunicacions, etc.

DIVERSIFICAR LA BASE ECONÒMICA

- Consolidar una oferta turística diversa i de qualitat
- Generar noves àrees d'oci i esbarjo
- Reordenar i millorar els polígons industrials
- Fomentar l'establiment de petita i mitjana indústries netes
- Defensa del petit comerç local. Consolidar les àrees i eixos comercials actuals
- Diversificar la localització de les activitats terciàries sempre que no siguin generadores de trànsit



- Protegir el medi natural per ser suport d'activitats agrícoles.

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT

- Millorar el funcionament del port
- Millorar l'accés a l'aeroport
- Millora de les línies de transport públic per carretera
- Millora de les telecomunicacions
- Crear un sistema insular informàtic. Intranet

MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL

- Defensa, protecció i conservació del medi natural
- Protecció i consolidació del patrimoni historicartístic
- Crear espais urbans de qualitat. ordenació
- Crear espais urbans de qualitat. urbanització
- Control del paisatge natural i de l'escena urbana
- Control de la contaminació atmosfèrica, acústica i visual
- Trasllat dels dipòsits de CLH

EQUIPAMENTS I SERVEIS

- Oferta d'equipaments públics de rang insular. Educatiu, Cultural, Sanitari, Esportiu, etc.
- Oferta d'activitats diversificades
- Oferta de serveis terciaris
- Oferta de centres de recerca

2.4.2 Sectorials

Són aquells que fa a problemàtiques de caràcter sectorial / estructural

INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES

- Millora de la xarxa d'abastament d'aigua
- Millora de la xarxa separativa del sanejament
- Millora de la xarxa d'energia elèctrica
- Millora de la xarxa d'enllumenat públic
- Millora de la xarxa de telefonia
- Implantació de la xarxa de gas natural
- Ampliació de la xarxa de recollida selectiva de residus

INFRAESTRUCTURES DE COMUNICACIÓ

- Completar i millorar la xarxa viària municipal
- Completar i millorar la xarxa viària local
- Adequació de l'E-10 com a via urbana
- Delimitar àrees centrals i eixos de connexió amb ús restringit al trànsit rodat
- Completar el sistema d'aparcaments per a residents i de rotació, en superfície i subterrànies
- Ordenació del trànsit de passatgers al port. Nova estació terminal general i de Formentera
- Ampliar i millorar el transport públic tant insular com local.
- Especial atenció al transport públic a les àrees de vianants
- Creació d'un sistema de vies per als vianants i ciclistes, municipal i local



SÒL

- Qualificar el sòl residencial necessari per absorbir la demanda previsible
- Qualificar sòl residencial per a habitatge protegit
- Els nous sòls han de coajudar a completar la trama urbana
- No qualificar nou sòl industrial, reordenar l'existent

ORDENACIÓ URBANA I HABITATGE

- Preparar sòl per a habitatges protegits
- Fomentar la diversitat dels habitatges en quan a la seva mida
- Diferenciar els allotjaments turístics dels habitatges de residència permanent
- Donar suport a la rehabilitació del parc d'habitatges
- Fomentar la diversificació de tipologies / morfològiques edificatòries
- Ajust de les densitats previstes en sòls edificables amb recuperació de sòl per a ús públic, disminuint les densitats excessives
- Sense perjudici de l'anterior, dissenyar els nous trossos de ciutat amb densitat suficient pròpia de la compacitat de la ciutat mediterrània, que garanteixi l'adequada barreja d'usos, i la rendibilitat dels espais i de les infraestructures urbanes
- Disminuir les altures tant al centre històric com a la perifèria
- Fomentar operacions de reforma i rehabilitació per edificis o promocions en edificacions modernes però d'escassa qualitat (especialment les pròximes al centre històric)
- Realitzar petites operacions de remodelació puntual en àrees centrals amb operacions de rehabilitació i allotjament i realotjament de la població afectada

EQUIPAMENTS I ZONES VERDES

- Cobrir les demandes i els estàndards dels diferents equipaments
- Localitzar els equipaments cercant la proximitat de l'usuari
- Reutilització d'edificis singulars, valor arquitectònic i / o històric per a equipaments
- Fomentar la utilització de les instal·lacions escolars fora de l'horari escolar per cobrir demandes de barri
- Utilitzar els nous equipaments com a focus de les noves centralitats urbanes
- Cobrir les demandes i els estàndards dels espais lliures i zones verdes
- Ampliació del cementeri
- Completar la dotació de zones verdes públiques, tant a nivell de barri com a nivell municipal

MEDI NATURAL I URBÀ

- Protecció, defensa i conservació del litoral
- Evitar la urbanització intensiva a les zones pròximes al litoral
- Facilitar l'accés públic al litoral mantenint una àmplia banda de protecció on només es permetin equipaments públics
- Protecció i defensa de ses Feixes per ser un ecosistema fràgil, compatibilitzant-ho amb els seus restants funcions urbanes i territorials
- Control de desmunts, reomplerts i abocaments
- Millora de les condicions del patrimoni historicoartístic no només des del punt de vista cultural sinó també, econòmic i com a recurs turístic
- Recuperar l'ús i gaudiment públic del Teatre Pereira
- Conservació i manteniment del conjunt arquitectònic del nucli urbà amb mesures de protecció urbanística i ajuda a la rehabilitació

2.4.3 Zonals



Són aquells que tenen com a finalitat la transformació, millora o readequació de determinades trames urbanes o espais naturals. Normalment són coordinació d'objectius sectorials diferents en un mateix àmbit. La seva justificació detallada es recull en la Memòria de Gestió. Heus aquí les més significatives::

RESIDENCIAL

■ ES PRATET

- Obtenir una zona verda d'aproximadament 5.000 m² i una parcel·la per a equipament de 8.000 m².
- Connectar, mitjançant una nova via rodada, el port i l'av. de la Pau a través de l'av. Ignasi Wallis.
- Completar la trama viària fins a l'av Bartomeu Rosselló.
- Qualificar sòl per més habitatges.
- Crear aparcaments en superfície al llarg dels nous vials i subterranis sota espais lliures i / o equipaments.
- Completar la peatonalització del carrer Pere Francès amb el carrer Diputat J. Ribas per facilitar l'accés de vianants al port.

■ SECTOR 12

- L'Ajuntament d'Eivissa és propietari de més de 170.000 m² de sòl en el Sector 12, procedent d'una permuta realitzada al juliol de 2003. L'objecte d'aquestes adquisicions és dotar d'espais lliures i Equipaments a la zona de Ca n'Escandell i també el conjunt de la ciutat d'Eivissa.
- L'Ajuntament s'ha proposat abordar amb fermesa una política d'habitatge que coajudi a cobrir les demandes socials.
- Cobrir dèficits dotacionals i d'espais lliures.
- Emplenar els compromisos assumits per l'Ajuntament de cara a reservar sòl per a habitatges protegits i el parc de Ca n'Escandell.
- Oferir sòl per a habitatges de protecció pública de diferents règims, en venda, lloguer, per a joves, etc.
- Exemplificar els futurs processos urbanitzadors. L'Ajuntament vol establir les pautes de com han de ser abordats els processos urbanitzadors per part de la iniciativa privada.
- Completar la ciutat construïda. L'Ajuntament vol deixar ordenat al Sector avançant-se a futures tensions urbanitzadores de caràcter especulatiu.
- Recollir i ordenar situacions existents establint els drets i obligacions dels participants en l'actuació, quedant clarament fixats els seus compromisos de participació i evitant la incertesa en l'assenyalament dels drets urbanístics.

■ CAN CANTÓ

- Reordenar un àmbit del polígon 7/8 que no està executat.
- Urbanització de vials sense executar
- Perllongar el carrer des Jondal fins l'av. de la Pau.
- Concretar l'aprofitament residencial i obtenir una parcel·la d'ús públic a la glorieta de ses Figueretes.

■ EIVISSA CENTRE

- Unitat d'Actuació discontinua formada per parcel·les residencials i d'equipament públic situades al carrer Isidor Macabich, tram del carrer Isidor Macabich i solar sense edificar al carrer Abel Matutes Juan en el Sector 5.
- Reallotjament de la població resident en els habitatges de promoció pública del carrer Isidor Macabich, en nous habitatges en el Sector 5.



- Trasllat i construcció del col·legi de Sa Graduada a un solar del Sector 5 al carrer de Vicent Serra.
- Al solar vacant s'edificaran nous (v.gr: Delegació del Govern, nous Jutjats, etc.) i es mantindrà o s'ampliarà el jardí existent.
- Demolició de l'Antiga Delegació del Govern i construcció de nous equipaments (v.gr: Auditori municipal, escola de música, etc.) en l'esmentat solar.
- Demolició dels habitatges desallotjades i els antics jutjats i construcció d'habitatges lliures.
- Construcció d'un aparcament subterrani al carrer Isidor Macabich.

■ PERE MATUTES

- Ordenar la zona amb la finalitat d'establir les connexions viàries cap al nord, i cap a l'est i completar la trama viària amb l'antiga UA 18 "Es Viver".
- Establir un front edificat al carrer Pere Matutes que millori la seva imatge urbana.

■ ZONA MARE NOSTRUM

- Ordenar la zona amb la finalitat d'establir les connexions viàries cap a l'oest i millorar les connexions cap al nord.
- Establir un front al carrer Pere Matutes que millori la seva imatge urbana i turística.

■ CAS MUT

- Urbanització de l'àmbit de la unitat d'actuació amb la finalitat d'establir la trama viària que possibiliti l'edificació de les parcel·les existents.

■ BESORA

- Reordenació de la illeta, amb obtenció de sòl per a equipaments.

SOCIOCULTURAL I EQUIPAMENTS

■ NECRÓPOLIS - PUIG DES MOLINS

- Ordenació de la zona mantenint el caràcter "històric", necròpolis (jaciment arqueològic), els cultius en bancals i adequant com a parc, molt subtilment, el medi natural per al seu ús i gaudi per la població.

■ AMPLIACIÓ DE L'HOSPITAL DE CAN MISSES

- Té per objecte ampliar els terrenys de l'actual hospital de cara a donar resposta a les necessitats de creixement futur d'aquest equipament sanitari.
- Completar la trama urbana que penja del carrer Corona, evitant la creació d'un buit poblacional.
- Obtenció de sòl per a nous equipaments necessaris (docent, assistencial i administratiu).

INDUSTRIAL

■ ZONA DE PUIG D'EN VALLS NORD I SUD

- Ordenar i establir una xarxa viària que possibiliti la creació de parcel·les edificables.
- Creació d'una parcel·la dedicada a un port sec lligat a les activitats d'emmagatzematge de l'àrea portuària.

■ CAN BUFÍ NORD, CENTRE I SUD



- Recuperar el torrent.
- Ordenar i establir una xarxa viària que possibiliti la creació de parcel·les industrials edificables.

2.4.4 Singulars

Són aquells d'especial importància tant en el que d'estructurants tenen com en el seu efecte exemplificador.

PROTECCIÓ DEL MEDI NATURAL I GRANS PARCS

- **FEIXES ES PRAT DE VILA**
 - Utilització com a espai lliure d'ús públic compatibilitzant-lo amb els valors que en el seu moment van conduir a la declaració com a BIC
 - Aconseguir el màxim front d'espai lliure cap al port
- **FEIXES DE SES MONGES**
 - Conservació, protecció i recuperació
 - Mantenint el seu caràcter natural / agrícola.
 -
- **PARC DE CA N'ESCANDELL**
 - A desenvolupar en l'àmbit del P.P. 12, establirà la connexió entre Ca n'Escandell i les dotacions i equipaments de Can Misses. (P.P. 12)

MOBILITAT I TRANSPORT

- **AREA PORTUÀRIA**
 - Nova ordenació de les activitats portuàries com a conseqüència de l'entrada en funcionament del dic de Botafoc.
 - La seva reordenació ha d'estar íntimament lligada a la de la ciutat, port-ciutat quedant imbricades totes dues.
 - El port ha d'obrir el seu espai a l'ús i gaudi de la ciutadania, oferint el seu bé més preuat, el front marítim -desafectant aquells espais que no necessita ja-, i la ciutat haurà d'aportar al port tot el seu suport infraestructural facilitant les operacions que li són pròpies a la seva activitat.
- **APARCAMENTS**
 - Creació de places d'aparcament properes al nucli consolidat com a suport al Pla de Peatonalització extensiu proposat.
 - Una o dues plantes subterrànies.
 - Per a residents i de rotació.
- **PEATONALIZACIÓ DEL CENTRE**
 - Recuperació per als vianants de l'espai viari per a la millora de la qualitat ambiental del centre urbà i per extensió a la resta de la ciutat
- **XARXA DE VIANANTS D'ITINERARIS**
 - Creació, en sòl rústic, de senders que completin els ja existents i els camins rurals i que connecten els diferents àmbits de la ciutat amb la xarxa de vianants urbana.
 - Secció tipus de sis metres, dels quals es reserven 2,5 m per implantar un carril bici i la resta per a passeig de vianants i arbres en línia.



- **AVINGUDES DE SANT JOSEP / LA PAU / SANT JOAN**
 - Transformació del Primer Cinturó (E-10) en avinguda urbana
 - Creació de places d'aparcament en línia, interseccions mitjançant gloriets i passos semaforitzats.
 - Integració d'un carril-bici.
- **SEGON CINTURÓ**
 - Impedir que el desdoblament d'aquesta via generi una barrera física que desconnecti la ciutat del seu entorn rural / natural, conservant en la mesura del possible els camins rurals històrics.
 - Previsió de ponts o passos de vianants i ciclistes a desnivell
- **PASSEIG MARÍTIM**
 - Establir un itinerari per als vianants / ciclistes que permeti un recorregut total de la costa, possibilitant l'accés a les platges d'en Bossa -Figueretes i Talamanca, als espais lliures públics, a Puig des Molins-Soto (com a itinerari de vianants), al recinte històric de Dalt Vila, al Port, i connectar amb l'actual Passeig Marítim i amb l'accés per als vianants al moll de Botafoc. Intervenir en la remodelació / nova execució del passeig a la Platja d'en Bossa

2.4.5 Sobre la capitalitat insular de la ciutat d'Eivissa

Tota la proposta de la Revisió del Pla té present la singularitat de Vila com a **capital de l'illa**, sotmesa per tant a les demandes de la població insular, a la qual no pot negar els serveis que presta tot i que gran part d'aquesta població no resideix al municipi, però sí l'utilitza quotidianament o molt freqüentment. Es tracta d'una funció que ve d'antic i que cal mantenir.

En aquest context, però la responsabilitat de dotar de mitjans suficients al municipi per atendre aquestes demandes no pot ser una responsabilitat exclusiva de l'Ajuntament d'Eivissa, sinó que ha de ser una tasca compartida amb les administracions supralocals, en primer lloc, el Consell Insular; a un altre nivell, el Govern balear; i, finalment, el Govern d'Espanya.

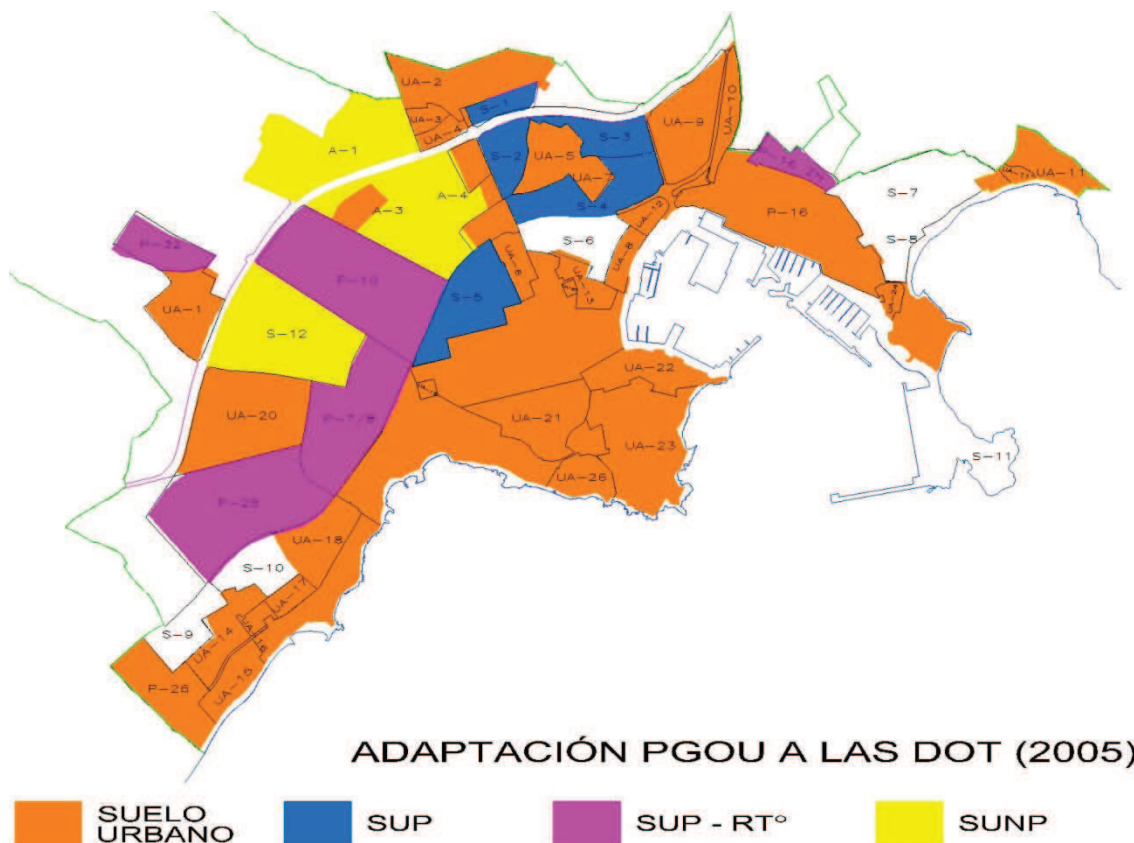


3. ESTRUCTURA GENERAL MUNICIPAL

3.1 Estratègies alternatives de planejament estudiades

De cara al desenvolupament dels objectius de la Revisió del PGOU, s'han estudiat diverses alternatives de planejament, es rebutjarà en una primera avaluació les menys racionals. En aquest apartat s'analitzen les característiques, avantatges i desavantatges de les principals alternatives possibles, així com la seva conveniència, necessitat i oportunitat.

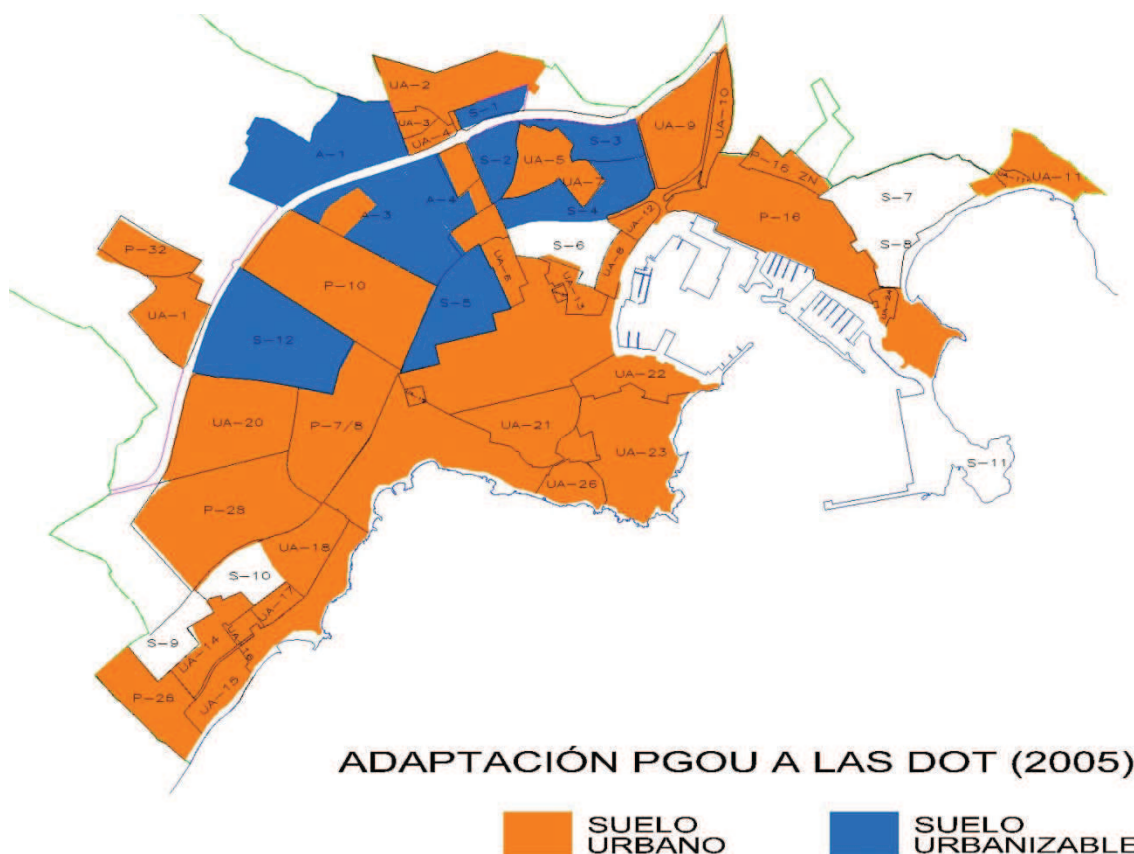
3.1.1 Escenari "0": mantenir el PGOU 1987 (adaptat a les DOT en 2005)



El PGOU de 1987, fins i tot amb la seva adaptació a les DOT aprovada el 2005, no s'ajusta als criteris legals de classificació del sòl urbà de la LOUS, sobretot a la zona de Cas Mut, Puig des Molins-Necrópolis-es Soto i el front marítim de ses Feixes de Vila.

D'entrada, caldria modificar / revisar obligatòriament per reconèixer que els sectors de sòl urbanitzable programat núm. 1 al 5, així com els sectors urbanitzables de règim transitori (SUP-RT) nº 7/8, 10, 16, 28 i 32 ja han adquirit la condició de sòl urbà, de manera que la classificació del sòl del PGOU 2005 hauria d'adaptar-se al que es recull en el següent esquema gràfic:





D'altra banda, caldria acatar l'obligació legal de classificar com a sòl urbà tota la parcel·la hospitalària de can Misses (en virtut del Decret Llei 2/2009 CAIB, de 8 de maig, sobre mesures urgents per a la construcció del nou hospital d'Eivissa).

Per la seva banda, el sòl urbanitzable restant (sectors A-1, A-3, A-4 i S-12) resulta excessiu en relació a les necessitats de creixement del municipi i al PTI.

En conseqüència, confrontant aquesta proposta amb les categories de necessitat, conveniència i oportunitat, l'alternativa de mantenir el Pla General vigent cal qualificar-la de la següent manera:

Conveniència: No

No és convenient ocupar tant sòl innecessari, ja que hipotecaria el futur del municipi, l'extensió superficial del qual és molt limitada. Al contrari, resultaria més adequat conservar aquest sòl vacant quan ho requereixi la necessitat real d'ella seva ocupació en el futur.

No és convenient mantenir la classificació del sòl actual davant els mandats legals que exigeixen reduir el sòl urbà.

Necessitat: No

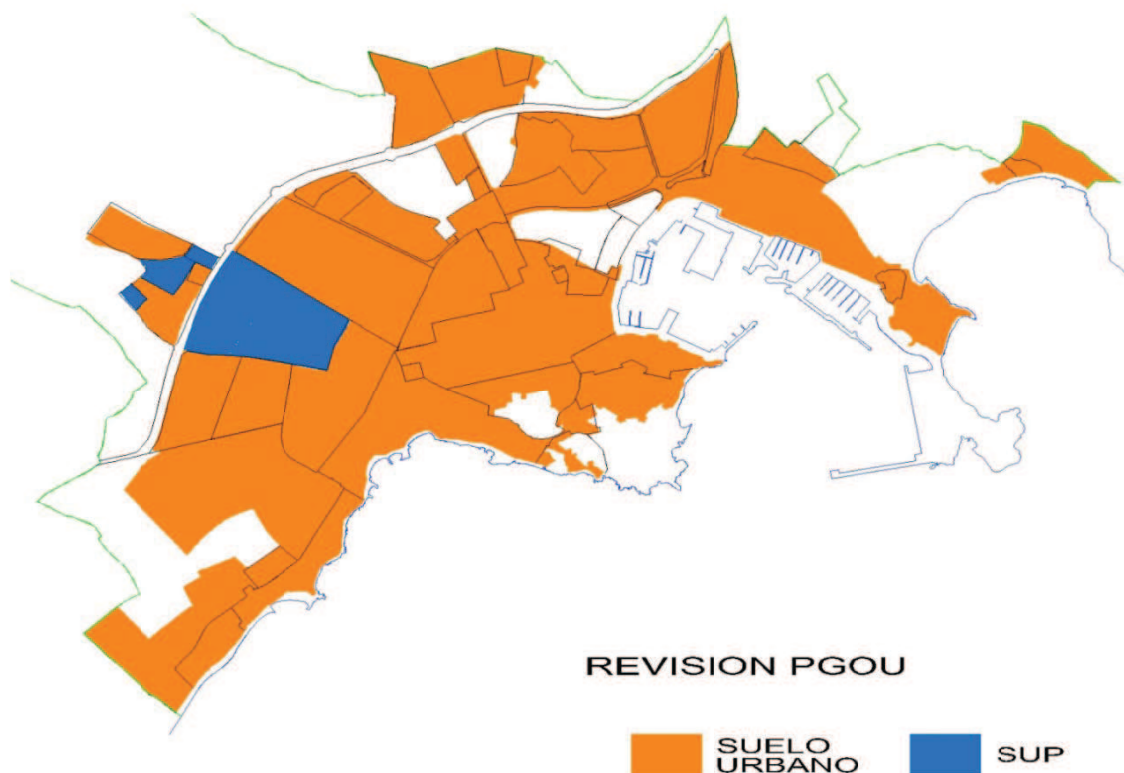
No és necessari ni està justificada la necessitat de tant de sòl urbanitzable. És necessari adaptar la normativa al PTI i al nou marc legal sorgit en els últims 10 anys.

Oportunitat: No

En relació a la absència de conveniència i necessitat, no resulta oportú mantenir aquest planejament.



3.1.2 Escenari "1": estratègia concentrada



Aquesta alternativa implica actualitzar la classificació de sòl urbà ajustant-se als criteris de la LOUS -el que afecta principalment a les zones esmentades anteriorment de Cas Mut, del Puig dels Molins-Necròpolis, ses Feixes de Vila, així com al DL 2/2009 sobre l'Hospital de Can Misses.

Aquesta alternativa consisteix a classificar **37,2 Ha** de sòl urbanitzable en la falca de sòl vacant des Putxet (Sector 12 del PGOU 1987, situat entre Ca n'Escandell i Can Misses i que en la seva major part és de propietat municipal), i de part de la zona de Cas Mut.

L'Ajuntament és propietari de 17,3 Ha de les 31,4 Ha de la falca des Putxet (Sector 12). D'aquesta superfície, unes 11,6 Ha es destinarien a crear un gran parc que mantingués parcialment el caràcter obert des Putxet. Així el sòl destinat a ser transformat es redueix a unes **25,6 Ha**. Això permetria la implantació de gairebé 1.000 habitatges, gairebé un 60% dels quals serien gestionats per l'Ajuntament com a titular patrimonial d'aquestes (incloent-hi els de cessió lucrativa), el que permetria incidir significativament en el mercat de sòl d'habitatges protegits i de lloguer reduït.

El desenvolupament a l'oest de l'E-20 es restringeix radicalment per protegir el poc sòl rústic que li resta al municipi, i només queden usos residencials de baixa densitat (habitatge unifamiliar), d'acord amb la seva posició territorial i adoptant la condició d'àrea de transició entre el sòl urbà i el rústic.

Avantatges:

- corregir la manca de dotacions i zones verdes del barri de Ca n'Escandell.
- Permetre incidir en el mercat de l'habitatge, atès que és significativa en relació al total municipal la quantitat d'habitatges el destí podrà controlar-se des de l'Ajuntament.
- preservar els sòls no necessaris per al futur.
- Ser coherent amb el model territorial de l'Avanç de la Revisió en mantenir la relació del camp amb el mar a través de ses Feixes de Vila.



Desavantatges:

- permetre un cert desenvolupament residencial a l'altra banda de l'E-20, tot i ser de baixa densitat..

En relació a les categories de necessitat, conveniència i oportunitat d'aquesta alternativa cal concloure el següent:

Conveniència: Sí

És convenient per no ocupar sinó el sòl estrictament necessari, evitant hipotecar el futur del municipi, l'extensió superficial del qual és molt limitada.

Necessitat: Sí

Cal intervenir en l'oferta d'habitatges a preu taxat i de lloguer reduït per a la població amb menys recursos.

Cal ajustar la classificació del sòl actual davant els mandats legals que exigeixen incorporar l'hospital i justificar la classificació del sòl urbà.

Cal reduir la capacitat d'acollida del planejament ajustant-la a les necessitats reals i als criteris de sostenibilitat ambiental.

Oportunitat: Sí

La gran oportunitat d'aquesta alternativa rau en la titularitat municipal dels terrenys del Sector 12 i la seva possibilitat d'utilitzar-la per incidir en el mercat de l'habitatge.

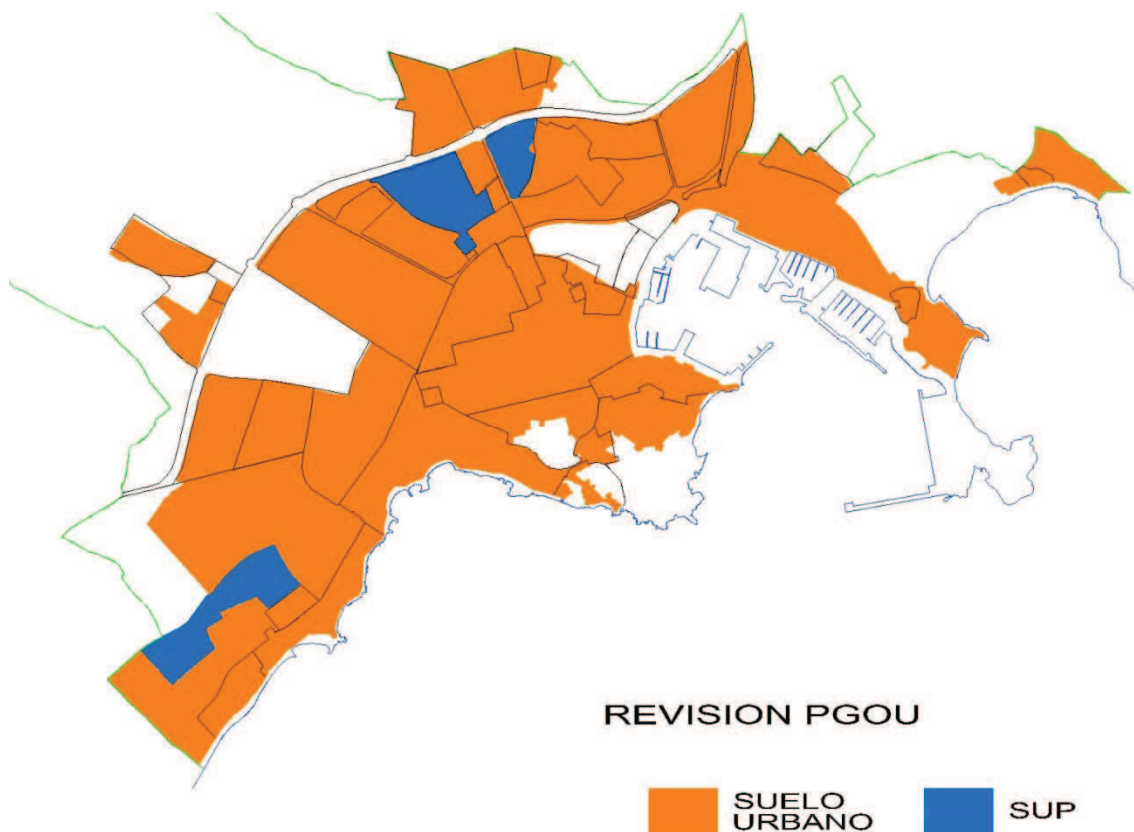
En relació a la conveniència i necessitat d'aquesta alternativa, també resulta oportuna.

3.1.3 Escenari "2": estratègia dispersa

Aquesta alternativa seria la complementària de l'anterior i consistiria en incorporar al procés urbanitzador altres tres bosses de sòl vacant, classificant 37,83 Ha de sòl urbanitzable:

- * 14,85 Ha a la falca de sòl existent a Sa Joveria, acabant d'omplir així l'últim espai no urbanitzat que queda en aquest sector.
- * 6,57 Ha en la petita falca que queda a Cas Dominguets, entre l'E-20, el Ferial i Cas Ferró.
- * a l'extrem sud del terme municipal, 16,51 Ha a sa Punta i Ca les Ànimes, ocupant el sòl que queda entre l'avda. Sant Jordi i la franja urbana de l'avda. Pere Matutes.





Enfront de l'alternativa "0", aquesta solució presenta els avantatges i desavantatges.

Avantatges:

- no sobrepassa el límit urbanístic que constitueix l'E-20.

Desavantatges:

- no serveix per corregir la manca de dotacions i zones verdes dels barris limítrofs als sectors que es classifiquen com urbanitzables, ja que aquests s'han desenvolupat en base a plans parcials que ja contenen suficients dotacions.
- al no disposar de sòl municipal previ, no permet incidir prou en el mercat de l'habitatge, atès que la quantitat que disposaria l'Ajuntament no seria significativa en relació al total municipal.
- a penes preserva ja sòls vacants per al futur.
- no és molt coherent amb el model territorial de l'Avanç en tallar la relació del camp amb el mar a través de les Feixes de Vila.

En relació a les categories de necessitat, conveniència i oportunitat d'aquesta alternativa cal deduir el següent:

Conveniència: No

No és convenient ocupar tant sòl, ja que hipotecaria el futur del municipi l'extensió superficial és molt limitada. Ben al contrari, resultaria més adequat conservar aquest sòl vacant per a quan hi hagi necessitat real de la seva ocupació en el futur.

Necessitat: Sí

Es necessari ajustar la classificació del sòl actual davant els mandats legals que exigeixen incorporar l'hospital i justificar la classificació del sòl urbà. Cal reduir la capacitat d'acollida del planejament ajustant-la als criteris de sostenibilitat ambiental.



Oportunitat: No

En relació a la manca de conveniència d'aquesta alternativa, tampoc resulta oportuna.

Per tot l'anterior, es considera que la corresponent a **l' ESCENARI "1" és l'alternativa més coherent amb els objectius i criteris de la Revisió**, tant des de la perspectiva de la seva necessitat, conveniència i oportunitat, com de l'avaluació del balanç d'avantatges que ofereix.

3.2 Els usos principals

1. RESIDENCIAL

En la proposta d'estructura territorial per al municipi d'Eivissa, les àrees residencials ocupen una posició al sud recolzades en l'arc litoral. Com la Revisió no proposa l'expansió de la marxa urbana, l'àrea residencial, que és la determinant en el municipi, es manté pràcticament en els límits actuals.

2. EQUIPAMENTS I ESPAIS LLIURES

Dins de l'estructura general, a més dels equipaments i espais lliures propis de les barriades del nucli capital, és de ressenyar l'àrea de concentració de grans equipaments situada entre els dos cinturons, la carretera de Sant Antoni i al polígon de Can Misses. L'Hospital de Can Misses i el Firal, conformen el centre dels equipaments en l'estructura territorial. La seva accessibilitat serà millorada per les intervencions que a la xarxa viària estan previstes.

3. ACTIVITATS PRODUCTIVES

La Revisió del Pla General manté i consolida l'àrea industrial i de serveis existent en l'extrem nord del municipi, a la qual se li millora l'accessibilitat des de dins i des de fora del municipi.

La petita mida del terme municipal i de la pròpia àrea d'indústria / serveis fan que la concentració funcional d'usos productius no sigui un problema.

4. TERCIARI I COMERÇ

Des del punt de vista de l'estructura territorial, el terciari i el comerç, inserits i implantats al nucli capital, no signifiquin un element autònom estructural, només ajuden a consolidar el caràcter del nucli capital com a centre d'atracció del territori insular. El trànsit que genera és un problema per a l'estructura del municipi, d'això la importància donada al sistema d'aparcaments dissuasius i a la xarxa viària donada per la Revisió del Pla General.

5. TURISME

Com que la principal activitat econòmica i social, és l'element clau en la configuració de l'estructura territorial del municipi. La petita mida del municipi i la inexistència d'altres nuclis de població o enclavaments fa que tota l'activitat generada pel turisme es trobi immersa en el nucli capital, ja sigui com a lloc de residència o com a punt i focus d'atracció.

Part fonamental de l'atractiu turístic d'Eivissa és el front costaner i la ciutat històrica. Altres atractius paisatgístics com Serra Grossa encara no poden ser considerats com a tals. Per tot l'anterior la Revisió del Pla General aposta per la consolidació del nucli



capital com a focus turístic, prenent les mesures urbanístiques que ajudin a potenciar més encara aquest caràcter.

6. PORT I AEROPORT

El port d'Eivissa representa una peça clau en la seva estructura, tant com a element bàsic de la seva mobilitat, com a peça de reforç del caràcter del nucli capital. La Revisió del Pla General proposa la seva reordenació per aconseguir d'una banda una major funcionalitat, la incorporació de nous sòls, port sec, per a l'emmagatzematge en l'àrea industrial i la millora dels seus accessos, i per altra millorar la integració en l'estructura urbana del nucli i l'ús compartit de certs espais que han perdut la seva funció portuària.

La insularitat d'Eivissa fa que el port i l'aeroport siguin les portes d'entrada i sortida de la població. L'aeroport, localitzat al municipi de Sant Josep, amb un important moviment anual de passatgers, imposa al municipi un important trànsit tant de pas com de destinació.

3.3 Classificació del sòl

La totalitat del sòl municipal es divideix, segons la classificació establerta a la LOUS a: sòl rústic, sòl urbanitzable i sòl urbà.

3.3.1 Sòl rústic

Són sòl rústics, aquells sòls que estan sotmesos a algun règim especial de protecció incompatible amb la seva transformació d'acord amb els plans d'ordenació territorial o la legislació sectorial, en raó dels seus valors paisatgístics, històrics, arqueològics, científics, ambientals o culturals, de riscos naturals acreditats en el planejament sectorial, o en funció de la seva subjecció a limitacions o servituds per a la protecció del domini públic.

També són sòl rústic els terrenys que el planejament general considera necessari preservar pels valors al fet que s'ha fet referència en el paràgraf anterior, pel seu valor agrícola, forestal, ramader o per les seves riqueses naturals, així com aquells altres que considera inadequats per al desenvolupament urbà, bé per imperatiu del principi d'utilització racional dels recursos naturals, bé d'acord amb criteris objectius de caràcter territorial o urbanístic que estableix la normativa urbanística.

La classificació del sòl rústic té com a finalitat la protecció d'espais naturals d'indubtable interès, ANEI, Feixes, etc, i el manteniment de l'entorn rural o natural. Es localitzen al nord-oest limitant amb Sant Josep i Sant Antoni, la Serra Grossa, i a l'est, com petites taques discontinues en el límit amb Santa Eulàlia. Al sud del Segon Cinturó i l'est del polígon de Can Misses, es manté com a rústic el sòl que entre altres coses permet establir una continuïtat estructural entre la serra i el port.

La protecció i manteniment de les Feixes des Prat de Vila possibilita així mateix establir la continuïtat entre la Serra, el pla i el mar. La protecció i manteniment de ses Feixes de ses Monges, qualificant-les com a sòl rústic protegit, és garantia per a la conservació de la platja de Talamanca evitant així hipotecar el seu futur.

3.3.2 Sòl urbà

Queda classificat com a sòl urbà, en aplicació de la legislació del sòl i el PTI, el sòl ja transformat per comptar, com a mínim, amb xarxa viària, abastament d'aigua, evacuació d'aigües i subministrament d'energia elèctrica. Així mateix són sòl urbà els



terrenys que, en execució del planejament, hagin estat urbanitzats d'acord amb aquest, o per estar consolidades per l'edificació en la forma i amb les característiques que estableix la legislació urbanística i el PTI.

És un continu urbà compacte excepte els enclavaments de Cas Mut i del Polígon 32 al nord del segon cinturó, i ses Figueretes, a l'est de ses Feixes de ses Monges i la platja de Talamanca.

La Revisió del Pla General consolida el model actual de la classificació del sòl -que ja ve condicionat per la xarxa viària principal-, centre històric, eixamples, usos turístics, àrees industrials, enclavaments i el salt de l'av. de la Pau mitjançant nous paquets residencials.

3.3.3 Sòl urbanitzable

La resta del terme municipal queda classificat com a sòl urbanitzable i està constituït per dos sectors que desenvolupen l'antic Sector 12. Se situen al nord-oest del nucli urbà, entre Can Misses i Ca n'Escandell, corresponent a l'eix de creixement establert en la Revisió del Pla General. La seva execució es preveu per al primer quadrienni del Programa d'Actuació.

3.4 Justificació dels canvis de classificació directament a sòl urbà

En relació als terrenys del **Polígon 7-8** -part d'ells dins de la UA Can Cantó-, els del **Sector 5** i els del **Polígon 16 Z3**, cal dir que ja tenen la condició de sòl urbà per complir amb els criteris de la norma 28.1.a PTI (dotació de serveis urbanístics) i / o la norma 28.1.b. PTI (executats segons el planejament) i parcialment també en aplicació de la 28.1.c (consolidació per l'edificació). Aquesta disparitat de situacions de fet es deu a la manca de coherència en l'anterior gestió urbanística municipal que durant molts anys va permetre l'execució dels diferents àmbits de planejament sense atènyer-se a les exigències estrictes del Reglament de Gestió Urbanística.

Pel que fa a la resta d'àrees que es classifiquen com a sòl urbà, cal dir:

- a) Es compleix en tots els casos que preceptua la norma 28.4 PTI, ja que no se sobrepassen els sistemes generals que puguin actuar de límits, i els terrenys sempre formen part i estan integrats en les malles urbanes confrontants.
- b) Els terrenys estan dotats dels serveis urbanístics necessaris i amb capacitat suficient per a l'ús previst en ells: accés rodat pavimentat, sanejament, proveïment d'aigua i subministrament d'energia elèctrica. A més disposen d'encintat de voreres, xarxa de telecomunicacions i enllumenat públic, encara que de forma incompleta
- c) En tots els casos es tracta de rectificacions del límit del sòl urbà per a incloure retalls de sòl confrontant per rematar el límit del sòl urbà de manera que permeti bé ampliar l'hospital de Can Misses i completar la dotació d'equipament local i general necessari (Hospital de Can Misses i UA Ampliació de l'Hospital), bé completar la trama viària confrontant (UA Cas Mut).
- d) En Cas Mut es poden considerar consolidats amb els sòls urbans confrontants



- f) Excepte a Cas Mut, es tracta de sòls actualment classificats com a urbanitzables.

3.5 La qualificació del sòl rústic

En sòl rústic de la Revisió del PGOU es qualifica sobre la base de les categories de sòl rústic que defineix la norma 6 del PTI. No totes les categories es troben al terme municipal d'Eivissa. Les que es troben són les següents:

Sòl Rústic Protegit:

- a. Àrees Naturals d'Especial Interès d'Alt Nivell de Protecció SRP-AANP
- b. Àrees Naturals d'Especial Interès SRP-ANEI
- d. Àrees de Prevenció de Riscos SRP-APR
- e. Àrees de Protecció Territorial SRP-APT

Sòl Rústic Comú:

- b. Àrees de Transició SRC-AT

Partint de la qualificació establerta pel PTI, en la Revisió del PGOU d'Eivissa el sòl rústic protegit (SRP) queda format per les següents àrees:

2) Àrees d'Especial Interès (SRP-EI):

Estan constituïdes per les **Àrees Naturals d'Especial Interès (ANEI)** del PTI (és a dir, la part de l'ANEI núm. 8, Serra Grossa-Ses Fontanelles, que pertany al municipi d'Eivissa) i els tot el territori comprès entre la delimitació d'ANEI i la ronda e-20, el polígon 32 i el sòl urbà de Cas Mut, que el Pla General protegeix per valoració pròpia i per raons de coherència territorial, en aplicació dels seus objectius generals de planejament. Després de les AANP, corresponen a les àrees menys antropitzades del municipi

3) **Àrees de protecció territorial (SRP-APT):** Corresponen als sòls delimitats com a tals pel PTI, que estan constituïdes (article 19 DOT) pels terrenys de les franges de servitud de la xarxa de carreteres i els terrenys compresos dins de la franja de 500 m mesurada des del límit interior de la ribera de la mar, entre els quals es troben els sectors desclassificats de sòl urbanitzable S-7 i S-8, situats a la zona de Talamanca.

4) **Àrees de Prevenció de Riscos (SRP-APR):** Són terrenys delimitats pel PTI en aplicació de la disposició addicional 11a de les DOT, que estableix l'obligació dels instruments urbanístics d'incloure la documentació necessària per fer front i reduir al màxim els nivells de riscos d'erosió, esllavissades, d'inundació, de contaminació d'aqüífers i d'incendis.

1) Àrees d'Alt Nivell de Protecció (SRP-AANP):

Las SRP-AANP son las àrees menys humanitzades del terme municipal, amb gran interès natural, forestal o paisatgístic. Corresponen a les **àrees d'alt nivell de protecció (AANP) de la LEN**. Estan constituïdes pels següents terrenys:

- * els illots d'illa Negra des Nord, sa Corbeta, illa Negra des Sud i illa de ses Rates; i
- * els pics zones escarpades dels terrenys de l'ANEI núm. 8 Serra Grossa-ses Fontanelles, segons la delimitació del PTI.

2) Àrees d'Especial Interès (SRP-EI):

Estan constituïdes per les **Àrees Naturals d'Especial Interès (ANEI)** del PTI (és a dir, la part de l'ANEI núm. 8, Serra Grossa-Ses Fontanelles, que pertany al municipi d'Eivissa) i els tot el territori comprès entre la delimitació d'ANEI i la ronda e-20, el polígon 32 i el sòl urbà de Cas Mut, que el Pla



General protegeix per valoració pròpia i per raons de coherència territorial, en aplicació dels seus objectius generals de planejament. Després de les AANP, corresponen a les àrees menys antropitzades del municipi

3) **Àrees de Protecció Territorial (SRP-APT):**

Corresponen als sòls delimitats com a tals pel PTI, que estan constituïdes (article 19 DOT) pels terrenys de les franges de servitud de la xarxa de carreteres i els terrenys compresos dins de la franja de 500 m mesurada des del límit interior de la ribera de la mar, entre els quals es troben els sectors desclassificats de sòl urbanitzable S-7 i S-8, situats a la zona de Talamanca.

4) **Àrees de Prevenció de Riscos (SRP-APR):**

Són terrenys delimitats pel PTI en aplicació de la disposició addicional 11a de les DOT, que estableix l'obligació dels instruments urbanístics d'incloure la documentació necessària per fer front i reduir al màxim els nivells de riscos d'erosió, esllavissades, d'inundació, de contaminació d'aqüífers i d'incendis.

El **sòl rústic comú (SRC)** queda format únicament per sòl rústic comú de règim general (SRC-SG). Ara bé, resulta que la pràctica totalitat del sòl rústic no protegit està considerat en el PTI com a **Àrees de Transició (SRC-AT)**, constituïdes pels terrenys inclosos dins de la franja de 100 m que envolta els sòls urbans i els aptes per a la urbanització, i que no estan qualificats com a sòl rústic protegit.

Part d'aquestes àrees estan també afectades com "Àrees de protecció posterior de les zones turístiques" que delimitava el POOT.

La delimitació detallada de les àrees del PTI sobre la cartografia municipal més precisa, s'ha realitzat d'acord amb els criteris establerts per la norma 6.4 PTI, és a dir, corregint, si és el cas, els errors d'assignació que es detectin i referenciant-les a elements físics fàcilment identificables sobre el terreny.

La regulació detallada de cadascuna d'aquestes àrees es troba en les Normes d'àrea corresponents.

3.6 Centralitats, pols i eixos de creixement

El terme municipal, d'escassa superfície, té clarament definides seva centralitat, el nucli de la vila d'Eivissa, els pols d'activitat, industrial i turístic, i els eixos de creixement i desenvolupament. La Revisió del Pla General, recull l'actual situació, consolidant i potenciant la centralitat del nucli, mantenint els pols d'activitat, fonamentalment el comercial, l'industrial i el turístic i controlant a la baixa i en la mateixa direcció les tendències de creixement urbà.

1. EL NUCLI D'EIVISSA

Dins de l'estructura territorial del terme municipal d'Eivissa, el nucli d'Eivissa - capital, és l'únic Centre Urbà, tant pel que fa a residència com qualsevol altre tipus d'ús o activitat. Desenvolupat històricament a partir del recinte de Dalt Vila s'ha estès per la plana fins a arribar a al segon cinturó i fins i tot sobrepassar-lo.

1. EL POL TURÍSTIC

Dins el nucli, en posició perifèrica, la Revisió del Pla General proposa seguir mantenint l'ús bàsic turístic que conformen les instal·lacions hoteleres i els altres usos complementaris que



el completen. Aquests pols o enclavaments turístics es localitzen al litoral, a l'est gravitant sobre les instal·lacions nàutiques - esportives i la platja de Talamanca i l'oest al voltant de les platges d'en Bossa i ses Figueretes.

3. EL POL INDUSTRIAL / SERVEIS

La Revisió del Pla General opta per consolidar, sense ampliació, la zona actualment existent. Aquest pol industrial està molt ben comunicat. La nova xarxa viària del Pla millora la seva accessibilitat interna i amb el port.

4. EL POL COMERCIAL

El comerç s'ha situat tradicionalment en el nucli d'Eivissa, concentrant-se en determinades zones i eixos. Aquesta concentració comercial és una de les característiques que ajuden a potenciar aquest nucli dins de l'estructura insular. La Revisió del Pla General potencia les característiques d'aquest petit i mitjà comerç i la seva implantació territorial, per al qual millora la seva accessibilitat extramunicipal amb l'increment del transport públic i amb la creació d'un sistema d'aparcaments de rotació.

5. DINÀMICA DEL NOU MODEL

Les actuals tendències de creixement de l'estructura urbanística municipal s'estan produint en totes les direccions, inclòs l'ocupació de la badia. La Revisió del Pla General proposa un model d'estructura territorial que controli, limiti i potenciï les actuals tendències de creixement, mitjançant les següents determinacions:

- Es recomana que el pla especial a desenvolupar per l'Autoritat Portuària prohibeixi increment de l'ocupació del mirall d'aigua i / o eliminar ocupacions existents.
- Limitar el creixement urbanístic cap a l'est i oest (pols turístics).
- Limitar el creixement residencial cap al nord-est.
- Potenciar el creixement dels equipaments públics cap al nord.

3.7 Eivissa, ciutat portuària

3.7.1 La planificació urbanística en relació amb el port i la seva planificació pròpia

Ningú dubta que els ports constitueixen, per la seva organització administrativa i per les seves pròpies activitats, una unitat funcional específica. És a dir, un conjunt d'activitats articulades en una estructura funcional i física unitària, condicionada per imperatius tècnics referits bàsicament a qüestions de dinàmica litoral i les tecnologies del transport. Però aquestes unitats són sistemes complexos d'elements que, per exemple, en l'àmbit físic, inclouen construccions marítimes, vies de comunicació terrestres, edificis de múltiples usos (administratius de l'autoritat portuària, d'empreses, tallers portuaris, magatzems, indústries, etc.), àrees d'emmagatzematge lliures, àrees d'aparcament de vehicles pesats, etc. Aquest caràcter unitari però complex, física i funcionalment entès, exigeix un tractament espacial i urbanístic també unitari. És a dir, entenem que l'espai portuari ha de ser abordat urbanísticament com un espai específic i, per tant, no pot ser tractat com el conjunt de la ciutat o del territori municipal. L'espai portuari constitueix en definitiva una unitat espacial, funcional i urbanística específica.

El caràcter funcionalment específic de l'espai portuari ha condicionat també la major o menor permeabilitat dels seus recintes, en què el seu control és una exigència inevitable (recintes duaners, dipòsits de mercaderia a l'aire lliure, etc.) o molt recomanable pels conflictes



funcionals que pot provocar el lliure accés públic (problemes circulatoris, d'aparcament, d'accidents, etc.). En aquest sentit, la tecnificació que experimenta el transport marítim en les últimes dècades (estandardització-contenidors, augment de la mida i calat de les embarcacions, especialització de les instal·lacions, etc.) accentua encara més l'especialització de l'espai portuari i planteja exigències d'organització que, en principi, semblen allunyar-se encara més de la ciutat, no només espacialment sinó quant a la seva compatibilitat funcional. Els espais portuaris serien segons aquesta tendència espais cada vegada més especialitzats i exigirien una gran exclusivitat, accentuant el seu caràcter monofuncional.

Aquest caràcter especial de l'espai portuari s'ha plasmat en la legislació urbanística en la gran ambigüitat que queden establertes les relacions port-ciutat o, el que seria la seva traducció en el planejament, la relació entre el Pla Especial de l'Espai portuari i Pla General. En efecte, el Pla especial de la zona de Serveis Portuaris, la figura considerada idònia per a l'ordenació de recintes portuaris, constitueix una tipologia de planejament que no encaixa bé en el caràcter jeràrquic de la nostra planificació i que pot redactar, fins i tot, en absència de Pla General o Pla d'Ordenació del Territori o "quan aquests no continguessin les previsions detallades oportunes".

Legalment, de fet, l'espai portuari està sotmès a una concurrència legislativa de competències que sembla complicar encara més les relacions port-ciutat a través de l'existència de dues autoritats competents, la portuària i la urbanística. Aquesta concurrència de competències és molt possible que sigui la causa que ha propiciat en el passat l'absència de pronunciaments urbanístics per part dels ajuntaments sobre l'espai portuari (excepte qüestions puntuals o de detall), i en definitiva la seva oblit per part no només del planejament sinó també de la teoria urbanística en general, on són molt escasses les referències a un espai tan singular i tan estratègic.

Però aquesta situació d'espai en blanc, des del punt de vista urbanístic, ha canviat. De fet, es pot dir que, tot i mantenir-se en gran part una ignorància del port en nombrosos plans generals, l'espai portuari és avui un espai cobejat per la ciutat i sobre el qual hi ha una gran pressió urbanística; pressió urbanística que no s'ha d'entendre en el sentit especulatiu que tradicionalment s'aplica a l'expressió, sinó en el sentit de l'existència d'usos urbans que competeixen per l'espai del port. El port d'Eivissa és representatiu d'aquestes circumstàncies.

Aquesta situació de pressió es deu a una variada gamma de factors tècnics, econòmics, culturals i polítics, i es concreta de manera desigual sobre els ports, segons la seva situació i característiques particulars, tant del port com de l'àmbit geogràfic i sociocultural en què es situa. A aquesta situació contribueix també una inflexió en els aspectes ambientals, de gran importància per al debat que ens ocupa, que es tradueix en una major valoració del qualitatiu enfront al quantitatiu, basada en la consciència del limitat dels recursos, i que es tradueix en una sèrie de noves actituds enfront del medi natural i construït.

Aquestes noves actituds es reflecteixen i es veuen impulsades pels canvis metodològics que es produeixen simultàniament en l'elaboració de la planificació urbanística i territorial, i que consideren el territori i la ciutat, no com a dades neutres sobre els quals es projecta un determinat programa econòmic i social, sinó com topografies actives que posseeixen certes qualitats o aptituds i plantegen exigències pròpies. Aquesta actitud metodològica porta inexorablement a la consideració de possibles usos alternatius als existents d'acord amb la seva idoneïtat respecte al "lloc", el que condueix a una possible posada en qüestió dels usos existents.

En aquest context, l'espai portuari pròxim a la ciutat se situa en el punt de mira de nombroses expectatives de millora urbanística de les nostres ciutats, ja que posseeix qualitats innegables per a això: de situació urbana al centre de la ciutat, de qualitat ambiental i cultural, com ribera de l'aigua amb construccions i instal·lacions antigues d'interès, de propietat i preu, en ser propietat pública, d'accessibilitat, d'amplitud, etc.



Els temes principals d'aquest diàleg són fàcilment identificables. Per part de les ciutats es reclama, bé la cessió d'algunes àrees portuàries obsoletes, bé la seva utilització per a usos urbans i, en general, la permeabilització dels ports, l'eliminació de l'efecte barrera, de cara a permetre la ciutat "façanes d'aigua". Per part dels ports no semblen existir reclamacions especials, com no siguin les ja clàssiques dels seus accessos, tema clau per a una bona connexió del port amb el seu hinterland, o la incessant necessitat de "terra ferma".

En principi, aquests diàlegs port-ciutat estan cristal·litzant, sobretot, en operacions de remodelació portuària, que tenen com a objectiu la seva adequació a altres funcions urbanes. És a dir, aquests diàlegs no s'estan reflectint de forma global en el planejament, en el sentit de propiciar una planificació urbanística que consideri el port com un element de la seva estructura que s'ha d'analitzar en les seves exigències i en la seva ordenació interna, sinó que les més de les vegades, el diàleg s'estableix, no en termes de planejament, si considerem el planejament com a forma d'intervenció global sobre l'espai urbà o sobre el territori, sinó més aviat en termes d'ús o domini d'una part de l'espai portuari.

De manera que les actuacions que es deriven d'aquestes relacions ciutat-port, són operacions puntuals, en general directament constructives, i que adquireixen, per tant, la forma de projectes més que de plànols. En realitat no es fa planejament de l'espai portuari, ni incorpora aquest espai com a part del planejament urbà. D'alguna manera se segueix considerant com un espai "especial", que no s'incorpora a la ciutat, i al qual únicament se li demana la cessió i, de vegades, la remodelació d'alguna de les seves àrees.

Però entenem que aquest diàleg, que indubtablement s'ha produït, no ha portat a la desaparició de les barreres "urbanístiques" entre port i ciutat. Pel que fa a les ciutats, perquè urbanísticament no han sabut acceptar i incloure en els seus plans a l'espai portuari com un espai urbà, que requereix ser tractat al mateix nivell que els espais industrials, els residencials, etc., als quals el planejament considera en les seves exigències d'accessibilitat, ordenació, dotacions, etc. I pel que fa als ports, perquè no han sabut, potser, obrir-se a la planificació urbanística, la racionalització dels usos del sòl i de la disposició de les edificacions, no havent comprès els avantatges que puguin derivar per a la gestió del port, i mantenint una actitud de recel davant els ajuntaments.

En definitiva, estem encara en els inicis d'un procés d'acostament del port i la ciutat en l'aspecte urbanístic que voldrà dur a Eivissa molt més lluny, a una estreta col·laboració amb el Port en la qual les necessitats i possibilitats de tots dos s'imbriquen en un procés de planejament concertat. Un procés de planejament concertat que ha de tenir clar el model d'aprofitament portuari, que en última instància deriva d'una concepció global de l'organització territorial més adequada al conjunt de la societat, analitzant:

- * El paper del Port en el desenvolupament urbà i comarcal i, en aquest sentit, analitzar les activitats que tenen relació amb l'activitat portuària i el tipus de vincle que tenen, per tal d'avaluar la capacitat real de col·laboració entre elles.
- * Analitzant el servei real que el Port presta a les diferents comunitats territorials o grups econòmics, que ha de ser aclarida, als efectes de determinar quines d'aquestes comunitats o grups han de suportar els costos financers, ecològics, socials, etc. i obtenir els beneficis de l'existència i desenvolupament del port.
- * El reconeixement per part de la Ciutat de la importància que per a ella té comptar amb una infraestructura de les característiques d'un port, contribuint de forma decidida a la seva potenciació, perfeccionament i ampliació, procurant que els recursos que en tals operacions es mobilitzin serveixin per una correcta, respectuosa i mútuament beneficiosa integració entre el Port i la Ciutat.



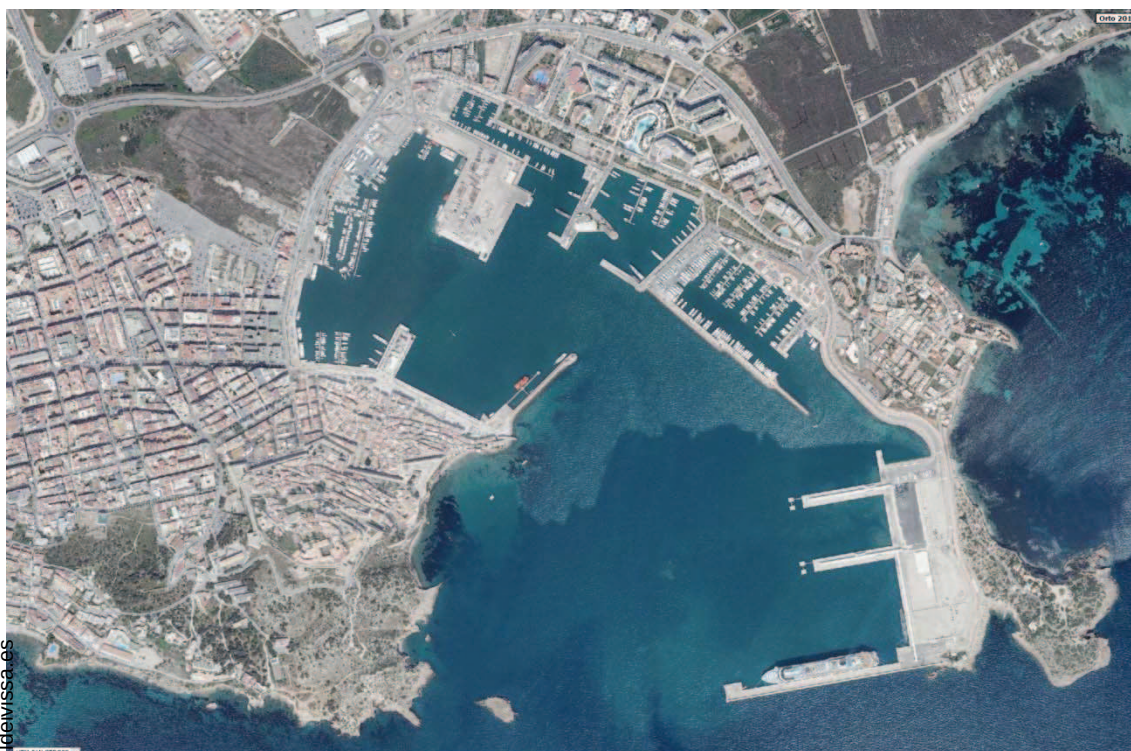
- * La reconsideració del vell i passat hermetisme i impermeabilitat dels recintes i instal·lacions portuàries, com a actitud prescindible i defugible, que pot fer possible modernes operacions per a una nova història, més equilibrada, solidària i sostenible, d'una ciutat portuària com Eivissa.

3.7.2 La proposta per al Pla Especial del Port d'Eivissa de reubicació d'usos i activitats

El port d'Eivissa ve suportant històricament una contínua reducció de la superfície del mirall d'aigua, a causa dels successius farcits des dels anys 60 del segle XX, amb l'objectiu d'aconseguir sòls per a operacions portuàries i línies d'atracament i simultàniament trobar majors calats per als molls portuaris. D'altra banda, la forta ocupació concessional que suporta el perímetre portuari de la badia d'Eivissa, impedeix l'aproximació al bord litoral a partir de l'accés al port comercial, condicionant negativament la qualitat ambiental del passeig de vianants per la vora marítima, en tota la marge de llevant.

El nou escenari estratègic és utilitzat per la Revisió del Pla General a través del Pla Especial d'Ordenació del Port que articuli la reubicació d'activitats al voltant de la badia, per afavorir un equilibri raonable entre les activitats portuàries i les necessitats urbanes d'Eivissa com a destinació turística principal i com bé patrimonial mundialment reconegut.

L'objectiu fonamental de la proposta urbana en el Pla Especial del Port consisteix en **la recuperació de l'accessibilitat tradicional de la ciutadania als molls** en la mesura que sigui compatible amb l'optimització dels usos i les activitats portuàries, per maximitzar la rendibilitat i simultàniament modernitzar les operacions portuàries, introduint com a criteris d'intervenció la dinamització de l'activitat urbana al front urbà de la ciutat històrica.



Vista aèria del Port: observeu l'ocupació de la làmina d'aigua per a tot tipus d'usos i concessions portuaris (ortofoto IDEIB 2015).

Mitjançant Pla Especial cal ordenar i dissenyar un port que s'ha fet de vegades, sense una idea o directriu global. La imatge global del Port d'Eivissa resulta molt desordenada, impròpia d'una ciutat "Patrimoni de la Humanitat". Subsisteixen usos esportius o d'oci juntament amb els merament comercials; hi ha zones infrautilitzades mentre altres tenen problemes en alguns moments del dia, hi ha falta d'espai per a aparcament o dipòsit de contenidors, mentre



al costat hi ha zones d'hivernada d'embarcacions que bé podrien estar en qualsevol altre lloc, etc.

En l'última dècada la zona portuària ha estat objecte d'intervencions substancial sense tenir, en compliment de la normativa i legislació sectorials, els instruments d'ordenació necessaris per a una correcta planificació i desenvolupament. La modernització de les operacions portuàries s'ha concretat amb la construcció del moll des Botafoc, la construcció del dic des Botafoc, el trasllat dels vaixells de transport d'interès general al moll de Botafoc, la reforma del port antic i la construcció de l'edifici de serveis al Contramoll (Ribera de Ponet i Sud). Tot això comporta el replanteig de l'ordenació urbana de l'àmbit portuari i una nova interacció ciutat-port que s'ha de completar amb la planificació de la resta d'activitats i usos portuaris.

La proposta en aquest Revisió del PGOU per al Port es basa en el següents aspectes, els qual es sotmeten a debat amb l'Autoritat Portuària per consensuar qualsevol solució i **concreció de la qual es realitza mitjançant un Pla Especial d'Ordenació:**

- Articular la zona portuària, reconeixent la seva realitat física i el seus usos generals. S'estableix la base per la qual es debate l'organització i ordenació urbana de l'àmbit.
- Promoure el desenvolupament dels instruments urbanístics i sectorials de l'àmbit. La seva tramitació i aprovació permet obrir el debat de les intervencions concretes que s'hauran de plasmar, en el règim urbanístic, mitjançant el seu Pla Especial.
- Configuració d'una zona portuària més integradora amb el seu context urbà pròxim i en el marc del context patrimonial de la Ciutat d'Eivissa.
- Adaptació de l'actual model de port als requisits tècnics sectorials i instruments d'ordenació sobrevinguda amb posterioritat al Planejament de 1987.
- Optimització de la connexió marítima d'interès general (terminal Estació Marítima) amb el trànsit marítim interinsular Eivissa-Formentera.
- Inversió del procés d'impacte paisatgístic i ambiental del port, prioritzant en la mesura del possible i atenent a la seva viabilitat, al control edificatori de la zona portuària. Impuls de la sostenibilitat urbana.
- L'aprovació i determinació d'un nou marc regular de l'espai comprès entre la façana marítima històrica i la làmina d'aigua del moll antic (dàrsenes de Llevant, Contramoll i Ponent)
- Millorar la mobilitat i l'accessibilitat, actuant des dels diferents components que la condicionen (sistema viari, transport públics en les seves distintes modalitats, distribució d'usos, aparcaments, etc...)
- "Smartització" del model portuari. Creació d'un port intel·ligent mitjançant la incorporació de Sistemes Tecnològics de la Informació i les Comunicacions.



4. ORDENACIÓ URBANA

4.1 La qualificació del sòl urbà

La qualificació del sòl urbà es basa en la del PGOU vigent amb les següents peculiaritats:

- a) Es respecta íntegrament l'ordenació vigent en les àrees històriques de Dalt Vila, sa Penya i la Marina. A la zona de la necròpolis-Puig des Molins-Soto es preveu un planejament de detall que desenvolupi a una escala adequada la seva ordenació detallada.
- b) S'incorporen al Pla les zones consolidades provinents de planejaments de desenvolupament del PGOU vigent.
- c) En els sòls urbans amb ordenació finalista via ordenança, es rebaixa la densitat edificatòria i residencial, malgrat que la major part dels terrenys ja estan consolidats amb intensitats molt superiors a les que propugna la Revisió.

La definició detallada de cadascuna d'aquestes zones es troba en les Normes particulars de zona corresponents i en els Plans d'Ordenació O.3.

4.1.1 Grau de consolidació del sòl urbà per la urbanització

En aplicació de la Norma 29 PTI, el Pla General desagrega el sòl urbà a efectes operatius de gestió urbanística d'acord amb les situacions que a continuació s'especifiquen::

1) Sòl urbà amb urbanització consolidat

Tenen la categoria de **sòl urbà amb urbanització consolidada** els terrenys assignats a aquesta classe que compleixen les dues condicions següents:

- a. comptar amb les infraestructures d'accés rodat, abastament d'aigua, evacuació d'aigües i subministrament d'energia elèctrica, en les condicions tècniques suficients per donar servei adequat als usos i intensitats previstes en l'ordenació i amb connexió a les xarxes generals d'infraestructures i serveis.
- b. que no resulti necessari efectuar operacions d'equidistribució de beneficis i càrregues.

En aquesta categoria de sòl urbà, corresponent al que preveu l'article 24 LOUS, s'aplica l'ordenació del Pla directament. El nivell de precisió és suficient com per a poder sol·licitar la corresponent llicència d'obres d'edificació.

Quan la parcel·la no tingui la condició de "solar" perquè hi hagi obligacions sense omplir pel que fa a la urbanització i / o cessió de sòl i altres càrregues que puguin recaure sobre ella, s'estarà al que disposa l'article 40 del Reglament de Gestió Urbanística per poder autoritzar la urbanització i edificació simultànies.

Dins d'aquesta categoria de sòl urbà es troben les **Àrees de planejament incorporat (API)**, on el Pla General delimita els sòls sotmesos a la regulació de planejament ja aprovat i el desenvolupament es troba executat o en vies d'execució, l'ordenació dels quals es considera compatible amb el model territorial i urbà proposat pel Pla General. En aquests àmbits no cal efectuar operacions d'equidistribució de beneficis i càrregues.



2) Sòl urbà sense urbanització consolidada

Tenen la categoria de **sòl urbà sense urbanització consolidada** la resta de terrenys assignats a aquesta classe. La totalitat d'aquests terrenys estan inclosos en àmbits de gestió per a execució d'actuacions sistemàtiques d'urbanització.

En aquesta categoria de sòl urbà, es delimiten els següents tipus d'àmbits de gestió:

- * **Actuacions urbanístiques**, corresponent al que preveu l'article 29 LOUS, l'ordenació queda resolta de manera completa i detallada en la documentació gràfica del Pla i en les fitxes corresponents. Aquestes àrees poden ser de dos tipus, segons estiguin subjectes o no a desenvolupament ulterior de la seva ordenació mitjançant la redacció d'alguna figura de planejament (pla especial o estudi de detall) en desenvolupament de les determinacions del Pla i d'acord amb el que es disposa per mitjà d'instruccions i recomanacions a les fitxes de corresponents. En el Programa d'Actuació del Pla s'assenyalen els terminis en què ha de ser aprovat el planejament de cadascuna d'aquestes àrees.
- * **Sistemes generals** subjectes a la redacció de plans o projectes específics per a la seva execució mitjançant actuacions directes..

Dins d'aquesta categoria de sòl urbà es troben incloses les **UA (s) del Pla General 1987** (en tot o en part) que no han estat delimitades com Unitats d'Actuació noves ni com API. En elles, els terrenys hauran d'assumir els compromisos d'execució del planejament que a aquest àmbit li van afectar en l'anterior planejament. Fins que no s'executin els compromisos anteriors, en aquests àmbits de gestió no podran concedir llicències d'obra o parcel·lació.

4.1.2 Tipus d'ordenació en sòl urbà

Els tipus d'ordenació de l'edificació permesos i regulats en sòl urbà són els següents:

- a) **Segons alineació a espai lliure públic o vial**, formant illa tancada o illa oberta. El volum edificable de cada parcel·la ve donat bàsicament per una profunditat edificable constant mesurada a partir de l'alineació oficial i una alçada màxima d'edificació.
- b) **Segons regulació de parcel·la**: el volum edificable de la parcel·la queda definit per la regulació de la reculada, l'ocupació, l'alçada i l'índex o coeficient d'edificabilitat.
- c) **Segons volumetria específica**: la forma i situació de les edificacions ve determinada pel propi planejament amb una configuració de volums específica.

4.1.3 L'ordenació de l'ús turístic

La proposta de la Revisió respecte a l'ús turístic es recull en l'apartat 4 de l'Annex a la Memòria d'Ordenació, en descriure i justificar l'adaptació a la Llei 8/2012, atenent a la base del POOT (malgrat que estigui derogat).



4.2 L'ordenació del sòl urbanitzable

Els traçats concrets que apareixen dibuixats en els plànols tenen un caràcter indicatiu, que serà vinculant si no es presenta alguna alternativa més avantatjosa des del punt de vista de l'interès públic o de l'ordenació urbana. És vinculant en tot cas la trama urbana mínima que consta en els plànols d'ordenació. El disseny de la trama restant i la seva zonificació corresponen al Pla Parcial en desenvolupament dels seus objectius i criteris.

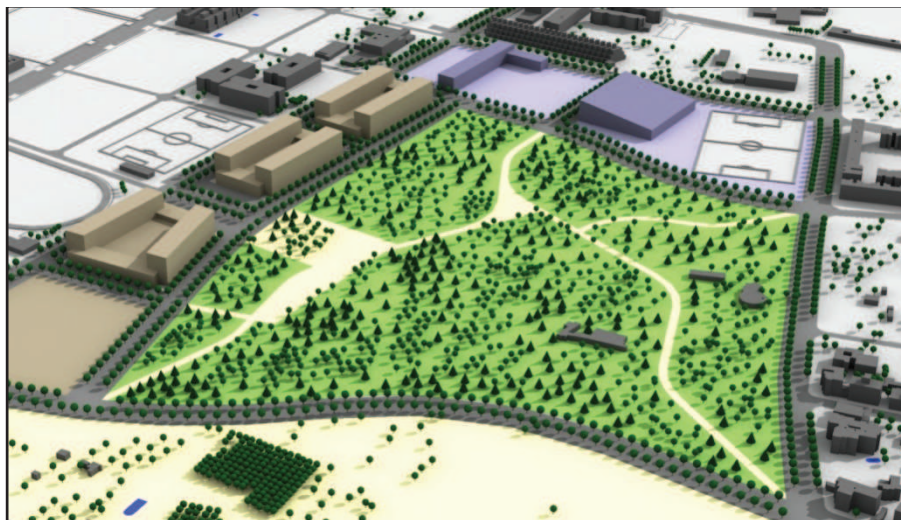
L'antic Sector 12 es divideix en dos sectors per facilitar la gestió urbanística, aprofitant l'oportunitat que l'Ajuntament de Vila és el titular de gairebé un 56% del sector original, corresponent a la part est d'aquest. La nova ordenació integra l'aprofitament urbanístic corresponent als sòls abans qualificats com a sistema general d'espais lliures:

- * **Sector 12 Est:** de propietat íntegra municipal, a gestionar com a propietari únic el que agilitza absolutament la seva execució. Aquest sector concentra la cessió i execució del sistema general d'espais lliures corresponent al parc de Ca n'Escandell.

L'ordenació ve ja detallada pel Pla General, per la qual cosa no cal redactar cap Pla Parcial.

La seva oferta residencial es disposa linealment de manera que conforma una doble façana urbana, una cap al sud per delimitar el gran parc i una altra cap al nord per dotar d'un potent caràcter urbà al carrer Aubarca del que ara no té.

Els equipaments públics se situen a l'extrem est per afavorir la seva integració funcional amb els teixits urbans adjacents.



Imatge indicativa del Sector 12 Est

- * **Sector 12 Oest:** de propietat privada. A part de la seva contribució al parc nou, aquest sector s'ordena de manera que el futur Pla Parcial pugui integrar els habitatges existents en les proximitats de la via de circumval·lació E-20. A aquest sector se li assigna així mateix un equipament de sistema general d'ús assistencial.

El disseny que la Revisió del PGOU proposa per a aquest espai lliure implica que les reserves d'espais lliures dels dos sectors s'incorporin a l'espai del parc ampliant cap a l'oest.

El **Sector de Cas Mut** s'ha incorporat al sòl urbanitzable com a conseqüència de la seva desclassificació com a sòl urbà. Això no altera ni la tipologia prevista ni el model territorial dissenyat, no afectant a l'estructura general del PGOU.



Conserva l'ús característic d'habitatge unifamiliar i complementa l'ordenació i dotacions de la UA Cas Mut confrontant, conformant un nucli d'habitatge unifamiliar de baixa densitat. La titularitat del sòl és privada. En coherència amb aquestes condicions, la iniciativa de gestió serà privada i a executar pel sistema de compensació.

4.3 La protecció del patrimoni històric municipal

D'acord amb la disposició transitòria 3^a de la Llei 12/1998, de 21 de desembre, del patrimoni històric de les Illes Balears, el Pla General s'incorpora a la present Revisió el **Catàleg Municipal de Protecció del Patrimoni Històric**, recollint la tasca catalogació que s'ha vingut realitzant els darrers anys dins sòl urbà de la ciutat antiga i completant-la amb la catalogació del patrimoni existent dins dels nous desenvolupaments urbans que s'han produït a partir del segle XX i en el sòl rústic.

Els àmbits patrimonials principals del municipi són el Conjunt Històric de 1969 així com una gran part del territori que es considera Zona de protecció arqueològica. Ambdós queden geolocalitzats a la documentació gràfica, permeten una millor utilització i efectivitat als efectes d'avaluar les actuacions de transformació de sòl, d'edificació i d'usos i activitats.

4.3.1 Conjunts d'elements catalogats

Els elements catalogats es divideixen en cinc grups o conjunts, d'acord amb la següent classificació:

- A) **DALT VILA**
Correspon als elements catalogats o protegits dins l'àmbit del PEPRI de Dalt Vila. El Catàleg remet a la corresponent regulació del Pla Especial respectiu que queda incorporat al Pla General.
- B) **LA MARINA Y SA PENYA**
Correspon als elements catalogats o protegits dins l'àmbit del PEPRI de la Marina-sa Penya. El Catàleg remet a la corresponent regulació del Pla Especial respectiu que queda incorporat al Pla General.
- C) **ARQUITECTURA URBANA D'EXTRAMURS**
Es basa en un estudi-inventari realitzat expressament per a la Revisió del Pla General referit a l'arquitectura i enginyeria dels segles XIX i XX, complementat amb les declaracions de protecció ja existents. El seu àmbit és la resta del terme municipal. El codi de les fitxes particularitzades de cada element es forma amb la lletra "C" seguida del nombre de l'inventari esmentat.
- R) **PATRIMONI RURAL**
Es refereix l'arquitectura i enginyeria tradicional de l'economia agrària històrica. Recull la majoria dels elements inventariats pel Consell Insular d'Eivissa, complementat amb les declaracions de protecció ja existents. El codi de les fitxes particularitzades de cada element es forma amb la lletra "R" seguida del nombre de l'inventari citat.
- J) **JACIMENTS ARQUEOLÒGICS O D'INTERÈS CULTURAL**
Correspon a la **Carta Arqueològica** redactada per la Conselleria de Cultura del Govern Balear el 1989 i conté jaciments individuals). Alguns dels jaciments de la Carta han desaparegut fa temps i d'altres només es tenen vagues notícies històriques, per això s'ha depurat la llista i només s'han



mantingut aquells amb existència física comprovada no alterada. El codi de les fitxes particularitzades de cada element es forma amb la lletra "J" seguida del número de la Carta.

4.3.2 Àrees de protecció arqueològica

Es defineixen les **Àrees de Protecció Arqueològica** que, a efectes urbanístics, tenen prescripcions encaminades a la protecció i documentació arqueològiques, complementàries dels jaciments de la Carta Arqueològica. Aquestes àrees són susceptibles d'albergar troballes arqueològiques per la qual cosa qualsevol intervenció en el subsòl comportarà especial cura, amb control i seguiment arqueològic autoritzat per la CIOTUPHA (arts.49 i següents LPHIB). La localització sobre la cartografia de les àrees arqueològiques presenta límits clarament definits:

1. **Àrea de Dalt Vila, la Penya, la Marina i Vara de Rey**, comprèn els barris històrics el subsòl està considerat com a zona arqueològica per les seves normes de protecció, i el seu àmbit coincideix amb el dels dos PEPRI.
2. **Àrea del Puig des Molins**, comprèn la part declarada com Monument Nacional des de 1933 més la zona de respecte aprovada pel R. Decret 1374/1987. Les mesures de cautela d'aquesta àrea es regulen en aquest Decret.
3. **Àrea del Pla de Vila**, comprèn una extensa àrea assenyalada pel Consell Insular com antigues o actuals zones rurals molt lligades a la ciutat històrica i en la qual en les últimes dècades ha aportat importants troballes arqueològiques. Les llicències d'aquesta zona obliguen a exercir un control arqueològic durant les fases d'excavació del sòl.
4. **Àrea de ses Figueretes** zona també sensible de troballes arqueològiques, com es pot deduir dels jaciments ressenyats a la carta arqueològica per a aquest zona de la ciutat. La protecció i seguiment hauria de ser similar a les de les zones anteriors
5. **Àrea d'illa Plana, illa Grossa i Botafoc**, antics illots situats davant de la ciutat històrica. En tots ells s'han documentat restes arqueològiques, en alguns casos són troballes superficials, i en altres com en el cas d'illa Plana s'han documentat pous i instal·lacions antigues de gran importància.

4.4 El paisatge i l'escena urbana

L'aparició de models d'expansió urbana amb altes taxes d'ocupació espacial i poc respectuoses amb els recursos visuals de l'entorn ha propiciat una degradació generalitzada del territori d'Eivissa que, paral·lelament, ha generat fortes pressions sobre aquelles àrees amb millors condicions escèniques, en les quals les esmentades condicions passen a convertir-se en un estimat recurs per a la localització de nous desenvolupaments urbans. És en aquests entorns amb un alt grau de conflictivitat paisatgística, en els quals ha d'aparèixer amb més força la preocupació per la protecció, recuperació i gestió dels recursos visuals, convertida en estratègica bàsica per a la conservació d'importants valors naturals i patrimonials, per la millora de les condicions de vida de la ciutadania i per a la creació de noves potencialitats en l'atracció d'activitats i recursos.

El reconeixement de la degradació paisatgística de les poblacions i el seu entorn més o menys proper, requereix l'adopció de nous enfocaments teòrics que responguin



convenientment els problemes que genera el tractament dels recursos visuals dels actuals models urbans. D'una banda, aquests nous enfocaments han de superar les concepcions excepcionals del paisatge, basades únicament en la protecció d'elements i espais excel·lents i donar resposta, també, a aquelles àrees sense evidents singularitats paisatgístiques o amb notables conflictes visuals.

L'adopció d'aquesta perspectiva integradora en el tractament dels recursos visuals constitueix la resposta més contundent als problemes paisatgístics sorgits a l'entorn de la ciutat actual.

A l'hora d'establir uns nivells mínims de qualitat paisatgística per a cadascuna de les àrees del territori, objectiu últim d'aquest tipus d'aproximació en els recursos escènics dels entorns urbans, s'ha de tenir present la impossibilitat d'aplicar uns criteris de valoració únics per a totes les àrees, ja que la diversitat de trets funcionals i formals distorsionaria els resultats de l'anàlisi, en equiparar les condicions i característiques d'àmbits urbans molt dispars en la seva gènesi i en els seus trets constructius i urbanístics. Les condicions mínimes o les propostes d'actuació hauran de fonamentar-se, per tant, en aquells elements o circumstàncies que expliquin el caràcter i el paper de cada sector en l'estructura territorial bàsica.

A partir del reconeixement inicial de les condicions i problemes bàsics que presenta l'àmbit urbà d'Eivissa, es poden establir els grans objectius a abordar mitjançant l'anàlisi paisatgística. Aquests objectius intentaran contribuir al tractament integral dels recursos paisatgístics de Vila de cara a la seva protecció, ordenació i gestió, compatibilitzant aquest tractament amb el model territorial proposat per la Revisió del Pla General.

Es considera prioritari establir com a objectius d'actuació els següents:

- **Objectius lligats a la protecció i la revaloració dels recursos visuals**, mitjançant la identificació i adequació de les vistes i paisatges urbans més significatius. A la pràctica, aquests objectius estan orientats a la determinació de les vistes singulars sobre i des de la ciutat central, així com les que es desenvolupen sobre espais ambientals i paisatgísticament significatius, per intentar establir posteriorment sobre ells miradors estàtics o recorreguts paisatgístics que permetin l'ús i gaudi col·lectiu.
- **Objectius lligats a l'ordenació i gestió dels recursos visuals**, establint les següents línies d'identificació:
 - Tractament paisatgístic de les entrades i travessies urbanes en els accessos principals per carretera a Vila, suprimint la publicitat estàtica del seu entorn. El major problema es detecta en l'accés a la ciutat des de l'Aeroport cap a la ciutat d'Eivissa, considerat com una entrada caòtica, on predomina el desordre d'usos i activitats, que des d'un punt de vista paisatgístic ha de ser abordat. Es constata una marcada degradació del fet urbà en el seu entorn fins al nucli consolidat d'Eivissa. La millora paisatgística d'aquesta entrada a la ciutat passa principalment pel control dels elements publicitaris i l'eliminació dels focus de contaminació visual. La glorieta de Can Cifre amb l'edificació etnològica catalogada de Can Parra mereix una anàlisi especial, establint possibles alternatives, per evitar la contaminació visual en aquest punt.
 - Desenvolupament de criteris objectivables per protegir el paisatge de la ciutat a l'entorn de la badia i la vora litoral, identificació de valors com la vista de la ciutat des del mar, des del vaixell i el port, millora del paisatge des de les murades de Dalt Vila, etc. L'ordenació proposada de l'àmbit portuari pot servir de referència per ordenar el paisatge urbà d'Eivissa en l'entorn portuari, introduint elements d'ordenació que potenciïn la imatge pròpia de la ciutat i la seva zona antiga, com a element que ha de continuar invariable en el temps.



- Tractament de façanes d'edificis mal integrats en el paisatge urbà, i millora paisatgística de les vores conflictives de la ciutat. Protegir la vista de les murades renaixentistes d'Eivissa des del seu entorn i definir la manera de corregir situacions desafortunades.
- Millora de la imatge de conjunt dels espais urbans perifèrics com tot l'àmbit del Puig des Molins i el vessant sud cap a la platja de ses Figueretes, mereixen una anàlisi exhaustiva del paisatge urbà.
- Concreció de criteris per al futur desenvolupament de les vores de l'avinguda de la Pau i del segon cinturó.

Com a criteris bàsics per a una adequada gestió dels recursos paisatgístics del municipi d'Eivissa, s'estableixen els següents:

- Harmonitzar i permetre la lògica convivència entre el dret col·lectiu a gaudir d'un paisatge harmònic i de qualitat, amb el desenvolupament dels usos i activitats públiques i privades que incideixin significativament en la configuració del paisatge.
- L'adequació d'usos, intervencions o instal·lacions en els diferents sectors del municipi d'acord amb la seva configuració de la imatge paisatgística.
- Adopció dels patrons de localització menys impactants per als diferents usos i activitats

Pel que fa al règim jurídic dels usos i intervencions en el paisatge urbà en la normativa del Pla General revisat s'estableix el **dret col·lectiu al paisatge d'Eivissa**. L'Ajuntament garanteix el dret de la ciutadania a l'ús i gaudi dels recursos paisatgístics d'Eivissa, afavorint les activitats urbanes en les millors condicions escèniques possibles, entenent com a tal l'absència de conflictes visuals que degradin la qualitat del paisatge i les perspectives dels diferents àmbits urbans, periurbans i rurals del municipi. La Revisió del Pla definirà el règim d'usos i activitats subjectes a integració paisatgística que rebran aquelles actuacions que per la seva capacitat d'incidir negativament en el paisatge municipal exigeixen l'adopció de mesures especials per minimitzar el seu impacte visual.

Així mateix es definirà el **règim d'usos fora d'ordenació paisatgística** per a aquells usos i activitats incompatibles o que no s'ajustin amb l'ordenació i integració del paisatge, o incompleixin les determinacions derivades de les directrius del Pla Territorial d'Eivissa.

S'estudiarà la conveniència d'establir una ordenança de colors (Pla del color d'Eivissa) en l'edificació.

Especial èmfasi s'establirà respecte a les següents instal·lacions tècniques al servei de l'edificació i al manteniment de les condicions escèniques de l'edificació:

- Antenes i equips de telefonia mòbil, televisió i de telecomunicació.
- Cablejat vist per façana.
- Tancaments de parcel·la i solars.
- Instal·lacions d'aire condicionat.
- Instal·lacions d'energia solar.
- Tractament de mitgeres vistes.
- Integració paisatgística d'aparcaments de dissuasió a l'extraradi.
- Soterrament de totes les esteses aèries.
- Regulació de les instal·lacions i armaris de registre de les companyies de serveis urbans a la via pública.
- Publicitat exterior.



4.5 L'activitat turística i els teixits residencials

Es planteja establir el desenvolupament de l'activitat turística mitjançant una mínima zonificació municipal a través d'accions regulatòries enfocades o centrades en dos eixos:

- per un costat, transposició o trasllat del model turístic dissenyat l'any 2005 amb l'*Adaptació del PGOU de 1987 a les Directrius d'Ordenació Territorial*. Es tradueix en recuperar les zonificacions de costa amb àmbits turístics per a l'establiment d'hotels de ciutat, reduint-los per protecció territorial i conservació de teixits fortament residencials.
- per un altre costat, definir l'activitat turística més vinculada amb els immobles residencials. Es tradueix en la necessitat d'establir la compatibilitat de la comercialització d'estàncies turístiques en habitatges de caràcter residencial.

Tot allò, sense perdre un principi fonamental de la sostenibilitat de l'ús del sòl i la seva funció social destinada als interessos generals del model planificat; en aquest cas, prioritzar l'ús residencial.

L'extensió del municipi és reduïda, en comparació amb la resta de municipis de l'illa, reconeixent 1.063 ha, el que suposa el 1,87% aprox. del sòl insular. S'acompanya a aquesta dada, una densitat poblacional de les més elevades de les Illes Balears amb 4.700 habitants / km², així com un elevat índex de pressió humana (27,6% de places turístiques respecte a la població de dret- font: *Plan de gestión sostenible del agua*) i una pressió turística- mesurada en allotjaments per cada 100 habitants- de 28 (font: *Observatorio de la sostenibilidad en Ibiza*). El conjunt es tradueix en un elevat percentatge de demanda de recursos i mobilitat en un reduït territori. La seva estratègia com a capital insular ha propiciat un increment elevat d'activitats i concentració de població que s'ha traduït en una elevada transformació urbanística del sòl, emparada per planejaments "desenvolupistes" dels anys 70 i 80. L'activitat turística ha tingut especial impacte en el desenvolupament dels sòls, fins al punt que l'actual planejament determina una doble condició de l'ús característic al qualificar àrees com a **residencials-turístiques**. S'ha propiciat que la indicada activitat es desenvolupés a aquestes àrees d'una forma extensa.

No obstant, la regulació insular de l'activitat turística mitjançant el Pla d'Ordenació de l'Oferta Turística (POOT) aprovat l'any 1997, tenia com a característica general a zones turístiques l'eliminació de la possibilitat de definició de qualificacions urbanístiques que admetin com a compatibles ambdós usos pormenoritzats, residencials i turístics; imposant la necessitat de definir-se per un o per altre. No hi ha dubte que aquesta prohibició va aconseguir mantindre, en part, l'ús característic residencial- ajudant a implantar immobles destinats a venda a residents o a lloguer de temporada- a aquestes zones caracteritzades per un forta demanda i rendibilitat immobiliària.

En aquest sentit, la regulació d'usos del sòl i la seva localització és una iniciativa competencial pública que respon a una necessitat d'organitzar i articular el territori, dotant-lo de diferents activitats econòmiques lucratives i no lucratives, i respondre a la seva compatibilització mitjançant una regulació dels usos urbanístics, especialment els usos turístics amb els residencials. I és en aquest marc on el municipi d'Eivissa s'ha caracteritzat per la implantació de l'activitat turística a edificis aïllats dels residencials com a solució dels conflictes d'ordre cívica i com a recerca de la creació de ciutat per a residents, aconseguint un equilibri en el qual gaudeix del paisatge urbà i les necessitats de la població local.

Per una altra banda, la fort demanda d'habitatge a l'illa, especialment en el municipi d'Eivissa, ha generat que la demanda dels barris urbans de l'interior (primers exemples, Figueretes, etc.) es traslladi també als barris perifèrics com Platja d'en Bossa, ca n'Escandell, can Misses, etc. Figueres, Illa Plana o cas Serres (àrees fortament consolidades); o fins i tot a àrees properes al municipi com Sant Jordi o Jesús; i conseqüentment s'ha traduït en un increment dels preus (al municipi d'Eivissa s'estima un valor promig de 4.980€/m² - portal Idealista en novembre de 2021-, convertint-lo en un municipi dels més cars de les Balears i arribant inclòs a tenir un dels valors punta de venda superiors a 6.000€/m²).



A més, hem de ressaltar la capacitat de creixement del territori després de models "desenvolupistes"; es a dir, la necessitat de trobar un equilibri entre "transformació del sòl" i "capacitat de recursos". En aquest marc, cal emfatitzar l'esforç per millorar les infraestructures d'abastiment, dessalació i sanejament que està demanant un model tan desenvolupista com és l'actual PGOU de 1987. Prova d'allò és l'obligació mediambiental imposada per aprovar un *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i d'emergència davant sequera*. Contràriament a aquest planejament vigent, el model urbanístic planificat redueix el creixement del sòl i manté els estratègicament coherents amb l'interès general (obtenció d'habitatge protegit i equipaments) i amb la delimitació urbana de la ciutat. S'aposta per un ús racional del sòl sota la tutela del principi de desenvolupament sostenible, fomentant l'ús residencial per pal·liar l'efecte de preus i la necessitat d'habitatge en diverses modalitats (venda i lloguer). En aquest marc, les zones turístiques declarades l'any 1997, no són objectes de nou creixement per evitar impacte damunt els recursos naturals i que aquestos siguin utilitzats per a interessos més generals com són els residencials, equipaments o altres d'ús públics com a zones verdes; es a dir, apostar per altres usos vinculats a l'activitat socioeconòmica d'una ciutat, evidentment sense perdre la capacitat turística consolidada del municipi. Es recerca l'eficiència del sòl.

Es prioritza mantindre el marcat caràcter residencial de les parcel·les per a necessitats primordials de venda i lloguer per a residents o per treballadors de temporada, i no incrementar l'activitat turística. Aquesta iniciativa s'ha de fer extensiva als teixits residencials plurifamiliars atenent que representen una gran extensió del sòl consolidat del municipi (de tots els sòls residencials, tan sols tres tenen caràcter unifamiliar: polígon 32, la UA-11 i al zona d'illa Plana; es a dir, casi la totalitat dels sòls residencials són plurifamiliars). Allò es tradueix que la implantació d'activitat turística a immobles residencials té un fort impacte en el municipi, especialment als plurifamiliars, sent aleshores contrari als objectius de la Revisió del planejament.

Paral·lelament, no podem obviar que l'activitat turística suposa un increment de recursos, sobre tot, de consum hídric. S'estima que un turista consumeix entre 400 i 800 litres/dia (font: *We are water foundation*), incloent els serveis hotelers (safareig, aseos, piscina, refrigeració, rec, saunes, etc.), davant la mitjana espanyola de resident estimada en 127 l/dia; en el cas d'Eivissa, ascendeix a 201 l/dia (en temporada alta. font: *Ibizapreservation*). Davant aquestes dades, el PHIB considera necessari garantir 250 l/habitant/dia. Per tant, es dedueix que la petjada de l'activitat turística, en termes de consum d'aigua, és molt més elevada davant altres activitats; es a dir, la planificació de grans àrees turístiques es tradueix en una sobre-explotació del recurs més enllà del que el propi PHIB recull com a raonable. Per tant, és necessari establir la capacitat turística en el marc urbanístic atenent als recursos dels que disposem. I és aquí, en el cas d'Eivissa, on el *Pla de gestió sostenible de l'aigua* dibuixa un escenari de nul creixement turístic amb la finalitat de garantir la quantitat i qualitat de l'aigua a l'actual població resident i als futurs creixements (sòls subjectes a actuacions de transformació), prioritzant altres activitats.

Cal esmentar que les dades que conté el *Pla de gestió sostenible de l'aigua* deriva a un "estrés hídric" relatiu en el municipi, la qual cosa la tendència ha d'anar encaminada, de forma transitòria, a una contenció del consum i a una millora de la qualitat i l'eficiència de la xarxa de subministrament.

En general, la pràctica urbanística, en consonància amb la potestat municipal en urbanisme, ha de planificar els seus sòls acord a les necessitats conjunturals i la seva capacitat de creixement, i tot allò en un context actual socioeconòmic i mediambiental. La proposta de la Revisió pretén implantar un model de l'activitat turística tendent a preservar l'oferta hotelera en la modalitat d'edificis exclusius i millorar la convivència amb les residents amb els recursos dels que es disposen.

En el model proposat, adquireix especial rellevància la proliferació dels allotjaments vacacionals, de curta duració dirigits als turistes, de forma desordenada, a immobles de caràcter residencial. Aquesta activitat d'ordre turístic- recordem que és una modalitat exposada i definida a la llei sectorial turística i no urbanística- té efectes contraris a la millora de la convivència residencial, permet la reducció de l'oferta en el mercat residencial, ja tensat



en aquest municipi, altera la funció social dels sòls residencials per a la qual s'han planificat i desenvolupat, i genera problemes de convivència i seguretat a immobles on ambdós usos es combinen, donant una percepció de rebuig o "turismofobia".

Així mateix, la proliferació d'aquest tipus d'activitat, sobre tot a complexos plurifamiliars, menysprea la identitat dels barris en detriment de la cultura local social i econòmica que, a al vegada, és atractiu turístic, desplaçant la població resident dels seus llocs de vida i relació social per l'increment de preus dels immobles (habitatges i locals), convertint-los en teixits de fort dependència temporal, quan la planificació urbanística els hi atorga altres finalitats.

Per últim, assenyalar que la manca de regulació i zonificació de la llei turística, i tenint en compte els efectes que en el territori provoca la esmentada activitat, incita a prendre mesures per part dels municipis; en general i de forma prematura, prenguin la iniciativa per regular mínimament el fenomen del turisme i al seva coherència amb el model urbanístic planificat.

Per tot l'anterior, el model de la Revisió té els següents objectius:

a) contenció, de forma transitòria, de la capacitat turística del municipi, apostant per la racionalització dels usos del sòl en pro de necessitats i prioritats residencials.

Es proposa un model urbanístic que no incrementi la seva empremta ecològica i redueixi el seu impacte en els teixits residencials, mantenint la iniciativa del derogat POOT en relació a la incompatibilitat dels dos usos a la mateixa parcel·la.

b) adoptar les mesures que permeten reequilibrar els inconvenients de l'oferta irregular del lloguer vacacional als nuclis residencials, mitjançant la limitació de la comercialització a aquells teixits on el seu impacte és menor. Tan sols es permet la comercialització a teixits propis de sòls destinats a habitatges unifamiliars aïllats.

c) Impulsar la qualitat dels establiments turístics al municipi. S'aposta per la implantació de diferents modalitats de complexos turístics amb un mínim d'exigència en el seus serveis; es a dir, amb un mínim de qualitat o categoria.

d) Determinació de zones turístiques per a la implantació d'hotels de ciutat. S'aposta per delimitar zones turístiques en primera línia de la mar, damunt la base planificada l'any 2005, reduint-les per mantindre el màxim de teixit residencial i preservar el paisatge natural de l'activitat turística. La zonificació queda delimitada en l'annex de les normes urbanístiques.

4.6 Les actuacions singulars

Dins de les propostes que conté la Revisió del Pla General es singularitzen un conjunt d'elles ja que representen, d'una manera clara i determinant, l'enfocament donat al Pla segons els criteris i objectius formulats. El seu desenvolupament i execució suposarà la realització de la part principal del contingut del Pla.

La importància d'aquest conjunt d'actuacions consisteix en el fet que donen resposta a objectius específics i a la vegada resolen o no impedeixen l'assoliment d'altres. Per exemple:

- * La defensa i protecció de ses Feixes des **Prat de Vila** i de **ses Monges** per a ús i gaudi de la població i / o protecció del paisatge i del medi ambient, recollint d'aquesta manera una necessitat àmpliament demandada.
Els grans parcs que es proposen, del **Prat de Vila** i **Ca n'Escandell**, cobreixen necessitats socials i al temps coadjuven a l'estructuració de la ciutat.
- * Objectius estratègics com la recuperació dels barris històrics (Dalt Vila, la Marina, sa Penya) com a ciutat viva, tenen en actuacions com ara la política de **peatonalització** o la creació d'aparcaments per a residents, suports



imprescindibles, ja que milloren el paisatge urbà i faciliten la vida dels residents.

El redisseny de l'**av. de la Pau** a més de millorar la seva funcionalitat com a via urbana de distribució de trànsits, aporta un important nombre de places d'aparcament.

- * La proposta d'actuació conjunta en la **Necròpolis i Puig des Molins** possibilitarà l'assoliment de diversos dels grans objectius proposats: protecció del patrimoni historicoartístic, creació i recuperació d'espais lliures d'ús públic i estructuració de la trama urbana.
- * I en general les actuacions d'intervenció en la trama consolidada, **Àrea Portuària** i zona des **Pratet**, també s'interrelacionen objectius en cobrir demandes socials i estructurar al mateix temps el teixit urbà.

El desenvolupament d'aquest conjunt d'Actuacions Singulares va lligat a diferents figures de Planejament i a la gestió per agents tant públics com privats tot i que la immensa majoria siguin del primer tipus. Les determinacions i característiques d'aquestes Actuacions Singulares es recullen en les corresponents FITXES.

Llista de les Actuacions Singulares:

MEDI NATURAL GRANS PARCS

- ES PRAT DE VILA
- ES PRAT DE SES MONGES
- PARC DEL FIRAL
- PARC DE CA N'ESCANDELL

MEDI CULTURAL

- NECRÒPOLIS - PUIG DES MOLINS

MEDI URBÀ

- ES PRATET
- AMPLIACIÓ HOSPITAL CAN MISSES

MOBILITAT I TRANSPORT

- ÀREA PORTUÀRIA
- APARCAMENT ZONA PORT
- PEATONALITZACIÓ DEL CENTRE URBÀ
- AVINGUDA DE LA PAU
- XARXA DE VIANANTS D'ITINERARIS
- SEGON CINTURÓ
- PASSEIG MARÍTIM



5. L'ESTRUCTURA VIÀRIA I LA MOBILITAT

5.1 Accessibilitat i mobilitat del municipi d'Eivissa

Avançar en el concepte d'Eivissa com a ciutat humanitzada, on l'escala del vianant predomini sobre les altres lògiques que intervenen en els usos assignats a via pública, és l'aposta del Pla General en matèria d'accessibilitat. Eivissa ha d'apostar decididament cap a un sistema de comunicacions basat en la sostenibilitat, la qualitat ambiental de la zona central del nucli urbà, i el mínim consum energètic. En coherència amb els manifestos de la declaració de la Cimera de Medi ambient de Rio de Janeiro de 1992 i d'Istanbul el 1996, i el Tractat de Constitució de la Unió Europea, on s'estableix que el medi ambient ha de constituir objectiu prioritari en el caràcter de les mesures i propostes de transport a les ciutats, havent de procurar la disminució de la presència del vehicle privat en els carrers, i sobretot a la ciutat central, el municipi d'Eivissa assumeix completament aquests postulats generals en el contingut de les propostes del Pla General.

La ciutat dels vianants, la ciutat tranquil·la i accessible com l'òptim de la mobilitat, ha de ser la referència bàsica de les actuacions al Sistema de Transports. La Carta Europea dels drets dels vianants del Parlament Europeu de 1988, estableix el dret a viure en un ambient sa, la protecció enfront del cotxe, reserva del seu espai físic, apostar per l'atractiu dels desplaçaments caminant. Una referència en la mobilitat municipal és la contemplada en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Eivissa (PMUS) per als anys 2007-2010, el qual contenia una diagnosi i objectius estratègics derivats del model urbanístic iniciat l'any 2003. La Revisió actual del Pla General és continuïsta amb els objectius del PMUS, tot i que requereix de la seva actualització.

Basant-se en totes aquestes referències i directives vigents, el Pla General proposa fomentar l'accessibilitat urbana i insular al municipi d'Eivissa, establint mesures que contribueixin a la humanització de l'espai col·lectiu, evitant la necessitat de transport privat enfront dels desplaçaments a peu i el transport col·lectiu, i sense que això signifiqui de cap manera la disminució de l'accessibilitat general del conjunt. El concepte d'accessibilitat s'estableix com a variable qualitativa que representa la disponibilitat o facilitat d'accés entre origen i destinació. S'associa a la gestió de les infraestructures, i intervé per tant no sòl la distància física del viatge, sinó el temps emprat, la comoditat del viatge, el cost econòmic, ambiental, etc., en definitiva, el que podríem anomenar el cost generalitzat del transport com a suma de les components temporal, ambiental, cost econòmic, la comoditat, la intermodalitat entre maneres de transport, etc.

La filosofia a aplicar serà aconseguir MÉS amb MENYS, és a dir, més qualitat en el conjunt dels desplaçaments dins de l'escena urbana amb menys costos energètics, ambientals, etc. Es pretén amb aquesta estratègia aconseguir una determinades condicions de qualitat d'accessibilitat, que assegurin els desplaçaments entre orígens i destinació amb una alta adaptabilitat al medi on es realitzen, valorant les condicions ambientals i re-qualificadores del medi urbà allà on es realitzen.

D'aquesta manera en la solució als conflictes i en les decisions que afectin les característiques i paràmetres de la via pública, es tindran en compte les següents prioritats: en primer lloc el caràcter de vianants preferent, a continuació el criteri d'afavorir l'ús de la bicicleta, el transport públic i finalment el transport privat. Davant els plantejaments que afavoreixen la mobilitat del vehicle privat, es proposa recuperar una ciutat a la mida de la ciutadania en tota la seva dimensió i en tots els espais i circumstàncies.

5.1.1 Dades globals de vinculació / mobilitat



Segons les últimes xifres de que es disposa sobre la mobilitat diària de la població per motius de treball, que corresponen a l'últim cens de població del 2011,

- * un 30% (6.281 habitants), de la població ocupada resident al municipi d'Eivissa (21.135 habitants) tenia el seu lloc de treball fora del municipi;
- * un 38% (9.061) dels 23.915 llocs de feina del municipi corresponien a desplaçaments diaris, també per motius de treball de població ocupada resident fora del municipi.

Per tant, aquestes xifres mostren l'elevada mobilitat intermunicipal diària que presenta Eivissa per motius de treball, estudis, etc. Això té el seu reflex en la taxa de vinculació de la població:

TOTAL (= població 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	
Tasa vinculación (= TOTAL / Poblacion residente)	181,03%	122,13%

A principis de 2016 no es disposa de noves xifres sobre mobilitat municipal i si bé les xifres i percentatges anteriors poden haver variat en alguna mesura, cal destacar que el 2011, el nombre de llocs de feina localitzats a Eivissa (23.915) era lleugerament superior (al voltant d'un + 10%) al total de la població ocupada resident (21.135-) i, per tant, en termes d'equilibri, el municipi disposava d'una oferta de llocs de feina superior al de la seva població ocupada resident.

5.1.2 La millora de l'accessibilitat al transport públic

La manca d'una adequada política de mobilitat i transport públic a Eivissa està tenint importants repercussions socials i econòmiques contràries a afavorir la cohesió urbana del municipi. Els seus efectes immediats són la limitació de la mobilitat del ciutadà captiu del transport públic, i la sobre-motorització de la població i, en conseqüència, la congestió continuada del viari principal de la ciutat. La millora de les condicions d'accessibilitat als principals centres d'atracció-generació dels desplaçaments urbans, és un factor determinant per a la millora ambiental del municipi, i com a part central cap a la sostenibilitat del municipi turístic d'Eivissa.

Augmentar l'accessibilitat interna i externa de la ciutat d'Eivissa, i simultàniament millorar la qualitat del medi urbà, dependrà d'establir mesures que puguin modificar l'actual estructura de viatges cap a una major participació del transport col·lectiu. Desenvolupar la intermodalitat urbana i interurbana es considera un objectiu bàsic de la proposta del Pla General, mitjançant projectes d'infraestructura de transport que permetin el màxim intercanvi entre les maneres de desplaçament: autobusos urbans i interurbans, transport marítim, aeroport, taxis i la xarxa de vianants, i sobretot la intermodalitat entre transport públic- transport privat en el sistema d'aparcaments dissuasius a les proximitats de l'àrea central.

D'aquesta manera s'aconseguirà que cada tipus de servei s'adapti al sector de la demanda que millor li correspongui. La millora del transport públic ha de partir de l'elaboració d'un Pla Integral de Transport o actualització del Pla de Mobilitat interna de la ciutadania d'Eivissa i les destinacions específics dins d'ella, que mantengui com a referència el document de l'Ecoauditoria per a l'Agenda 21, i sobretot la reconversió ecològica de la mobilitat de la ciutat aplicant criteris de qualitat de l'espai públic, seguretat i millora mediambiental per als



desplaçaments a peu i bicicleta a la ciutat i entre els nuclis exteriors, flexibilitat d'usos compatibles, inversió de les prioritats en els desplaçaments, i en general la reducció dels impactes ambientals. El desenvolupament d'aquesta política permetrà un sistema superposat entre les diferents xarxes de mobilitat, (sistema viari, autobusos, aparcaments, taxis, carril bici i la xarxa de vianants), que permetrà reduir els costos energètics motivats produïts per l'ús indiscriminat del vehicle privat, així com la contaminació ambiental a Eivissa.

És recomanable l'existència d'una Regidoria de Mobilitat dins de l'organització de l'estructura de govern de l'Ajuntament, que incorpori al procés de planificació de la gestió de la via pública altres mesures addicionals al transport privat, com són la xarxa de vianants d'itineraris preferents, la xarxa de carril bici urbans i interurbans, els aparcaments per a residents, la transformació en zones per a vianants progressiva del viari de la ciutat, etc.

5.1.3 El transport insular amb autobús: l'estació d'autobusos

La millora de la infraestructura al servei del transport insular amb autobús, mitjançant la posada en servei de l'estació d'autobusos d'Eivissa, es considera fonamental des del Pla General per concentrar els serveis d'autobusos, evitant la dispersió de parades al llarg de la ciutat, i facilitar la intermodalitat amb el transport urbà, taxis i l'accessibilitat amb el sistema d'aparcaments de rotació, així com la millora d'informació a l'usuari del transport públic a l'illa.

El seu emplaçament, defès des de la redacció del primer Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, posseeix una òptima accessibilitat tant des de la xarxa viària principal urbana i la xarxa insular, així com respecte al centre de gravetat de la ciutat consolidada. L'exploació de l'estació permetrà suprimir els recorreguts dels autobusos per l'interior de la ciutat, suprimint les parades discrecionals al llarg de les avingudes principals de la ciutat, i reduint la contaminació dels autobusos a l'interior de la ciutat.

L'estació té un alt valor estratègic dins del nou model de ciutat compacta, de manera que l'entorn de l'estació d'autobusos es convertirà sense dubte en un nou centre funcional de la ciutat, des d'una posició frontissa entre la ciutat central i la zona d'equipaments i zones verdes, al costat de l'avinguda de la Pau.

L'estació d'autobusos inclou els següents usos i activitats urbanes:

- Afavorir la intermodalitat de l'estació establint la connexió amb el transport urbà en autobús, els taxis, el transport discrecional, la xarxa de carril bici i la xarxa de vianants.
- Remodelació dels itineraris de les línies de transport urbà per a la nova estratègia d'intermodalitat proposada pel Pla respecte a l'estació d'autobusos i la posició de les terminals marítimes i de passatgers. S'ha de potenciar l'accessibilitat des d'aquestes terminals, juntament amb la xarxa d'aparcaments de dissuasió proposats per a l'Àrea Central de la ciutat, mitjançant línies llançadores que afavoreixin l'accessibilitat urbana amb els punts de ruptura de càrrega del transport.
- Un aparcament de dissuasió per a 400 places de capacitat, per afavorir l'intercanvi modal entre transport públic i privat a través de l'estació.
- Establir zones comercials, de serveis i oficines a l'entorn, aprofitant la nova centralitat d'aquest nou centre urbà.
- Afavorir el desenvolupament d'itineraris de vianants i de carril bici del nou centre de transport amb la ciutat central i la zona d'equipaments.

Respecte als serveis a potenciar es proposen les mesures següents



- Incrementar l'oferta de serveis i freqüències de l'estació amb l'aeroport i les terminals marítimes de la península i Formentera.
- Incrementar els serveis d'autobús amb les platges pròximes al nucli urbà d'Eivissa, fomentant entre ciutadania i turistes l'autobús com a alternativa al vehicle privat.
- Potenciar les connexions amb els principals nuclis urbans de l'illa.
- Establir serveis d'autobús per connectar àrees de població dispersa, perllongant els recorreguts on transcorren les línies regulars.

5.1.4 El transport urbà

Les línies actuals de transport urbà han de adaptar-se a l'estació d'autobusos. L'estació d'autobusos servirà per potenciar l'explotació de les línies de transport urbà d'Eivissa cap a aquest punt d'atracció i generació de viatges, afavorint la coordinació de serveis i horaris amb les terminals amb les estacions marítimes, així com amb l'aeroport, com a objectiu prioritari per a la remodelació de les línies urbanes d'autobusos cap a aquesta posició central del sistema de transports de la ciutat.

La integració tarifària dels sistemes de transport urbans i interurbans, servirà com a instrument per millorar la imatge unitària del sistema per aconseguir un augment de la demanda de viatgers.

Les millores del material mòbil de la flota municipal han de consistir en un altre objectiu municipal instal·lant vehicles de baix consum energètic (elèctrics i amb gas natural), que permetran complir objectius ambientals relacionats amb l'Agenda 21.

5.1.5 La bicicleta com a manera complementària de transport urbà

La creació d'una xarxa articuladora del territori urbà i insular s'ha d'establir a partir d'un esforç coordinat de totes les administracions implicades, perquè cadascuna desenvolupi les seves propostes basant-se en una xarxa comuna, tant en l'àmbit de l'accessibilitat i mobilitat de la ciutat, a partir de relacionar els nuclis urbans amb el territori insular, i concretament amb el sistema d'espais lliures proposat en aquest document.

La nova xarxa de carril bici proposada pel Pla connecta entre si els centres educatius, les estacions de Transport Urbà i Interurbà i el Sistema d'Espais Lliures i Zones Verdes.

Els municipis pròxims a Eivissa han de continuar el procés d'estendre aquestes xarxes a l'interior del seu territori, establint carril bici que connectin la xarxa insular amb els elements principals d'activitat urbana corresponents.

Les polítiques de suport a la bicicleta han d'establir a partir del principi de la compatibilitat d'espai físic sobre la via pública, per aconseguir un equilibri raonable entre els espais destinats als diferents usos assignats al vehicle privat, els aparcaments en superfície, els carrils per a transport públic i l'espai destinat al vianant.

La bicicleta ha de tenir el seu propi espai segregat de les altres formes de transport, constituint la clau fonamental per al suport i confiança del ciutadà per fer de la bicicleta un mitjà real i eficaç de transport a la ciutat, i que contribuirà a la sostenibilitat del medi ambient i l'estalvi energètic de la ciutat.

La creació de programes específics i inversions en plataformes independents de la circulació rodada, ha de constituir la línia futura d'actuació en el seu suport, sense oblidar les mesures de gestió que afavoreixin la vigilància i custòdia per evitar robatoris i la possibilitat de ser transportades al costat del usuari en altres maneres de transport col·lectiu com l'autobús interurbà.



Com a propostes concretes per a la xarxa de carrils-bici es troben les següents:

- Carril bici continu a l'avinguda de la Pau, i la seva continuïtat per l'avinguda 8 d'Agost i Passeig Marítim fins a Botafoc.
- Carril bici continu al llarg del passeig marítim de platja d'en Bossa
- Carril bici de connexió estructural entre l'ANEI, (aprofitant la depressió del segon cinturó), l'avinguda de la Pau i l'avinguda de Santa Eulàlia a través des Prat de Vila i el port.
- Carril bici de connexió entre l'estació d'autobusos, l'hospital de Can Misses i el nucli urbà a través de l'avinguda de la Pau.
- Carril bici en carrer Pere Francès.
- Carril bici a l'avinguda d'Espanya i la carretera de Sant Josep de sa Talaia.
- Carril bici de connexió amb nucli de Puig d'en Valls des accés al port.
- Carril bici a avinguda Pere Matutes Noguera fins a platges d'en Bossa.
- Carril bici a Passeig Marítim de Ribera.
- Carril bici d'accés a platges de ses Salines.
- Carril bici a platja de Talamanca i connexió amb nucli de Jesús i al costat de ses Feixes de Talamanca.

5.1.6 La proposta per millorar la qualitat de l'espai reservat al vianant

La ciutat ha de garantir al ciutadà el seu dret natural per circular-la a peu, mantenint uns adequats índexs de qualitat en els itineraris bàsics entre els principals elements de l'activitat urbana. Afavorir el trànsit de vianants a tota la ciutat, es converteix en un objectiu fonamental del Pla, especialment en aquelles àrees on la presència d'equipaments urbans i zones comercials i terciàries porta implícit el desenvolupament d'una forta mobilitat de vianants, així com per afavorir a les PMR (persones de mobilitat reduïda).

Els carrers de la ciutat constitueixen un recurs fonamental per millorar la qualitat mediambiental d'Eivissa, si es considera el sistema de voreres com pertanyent o assimilable al sistema d'espais lliures de la ciutat. Si comptabilitzem la superfície dels carrers d'Eivissa (1.148.000 m²), representen una extensió molt superior al que constitueix el sistema de parcs i espais lliures de la ciutat actual (548.000 m²). Aquesta aposta es converteix en una estratègia bàsica del Pla respecte a la necessitat d'augmentar l'amplada general de les voreres, tant a la ciutat consolidada com en els nous sòls de desenvolupament del Pla.

Donada la importància de la xarxa de vianants per al desenvolupament de la mobilitat urbana d'Eivissa, es proposen mesures per afavorir la qualitat de l'espai dels vianants, destacant les següents:

- Considerar amples de voreres més generoses com a mesura per fer més agradables els recorreguts de vianants dins de la ciutat.
- Incloure la disposició obligatòria d'arbrat en les voreres dels nous creixements urbans, com a criteri essencial per afavorir la presència d'elements d'ombra, de frescor i olors, que acostin la natura a la ciutat construïda.
- Incloure dins de les noves seccions de viari la reserva de sòl per a la construcció de carril bici a plataforma reservada, fent compatible la seva construcció juntament amb l'espai destinat a la circulació de vianants.
- Ampliar les seccions de voreres en les principals vies radials que connecten la ciutat amb l'extraradi, recuperant la funció d'escala urbana que aporten els bulevards centrals enjardinats.

5.1.7 La mobilitat en el centre històric



El centre històric d'Eivissa ha de seguir mantenint el caràcter d'espai més representatiu i singular de la ciutat, que tindrà unes solucions de transport específiques i ajustades a les característiques particulars de la seva trama viària i de la limitada capacitat mediambiental per suportar l'ús del vehicle.

Només una política de transports basada en la intermodalitat entre transport públic i transport privat, pot establir solucions al problema de la mobilitat en el centre. Com a objectiu principal el Pla es proposa introduir en la pràctica quotidiana el concepte de capacitat ambiental per sobre de la capacitat circulatòria, com a instrument d'ordenació dels espais públics.

La restricció d'accessos als vehicles privats atrets pel centre històric, ha de ser simultani amb mesures per potenciar l'accessibilitat de les maneres de transport col·lectiu que donin cobertura a les seves diferents zones. Dins d'aquest escenari serà possible desenvolupar actuacions per a fer d'ús exclusiu vianants determinats itineraris bàsics dins del nucli, entenent l'ús exclusiu per a vianants sempre de forma àmplia i compatible amb els accessos als garatges dels vehicles de residents, la distribució de mercaderies per a càrrega i descàrrega als comerços, i el pas de vehicles especials.

La intervenció en el centre s'ha de trobar emparada per una política global de transports, municipal i insular, que tingui com un dels seus principals continguts la necessitat de protegir el centre històric del trànsit motoritzat i dels seus efectes no desitjats. Partint d'aquests principis, la primera regulació consisteix a restringir-entrada i circulació de vehicles no autoritzats al centre. Els vehicles autoritzats serien els dels residents i podrien ser també els dels comerciants i aquells produïts pels hotels situats a l'interior del centre, a més dels relacionats amb la càrrega i descàrrega de les activitats, i per descomptat taxis, transport col·lectiu i vehicles especials.

En aquest sentit, el desplaçament de les noves centralitats i dels principals nusos de transport a unes zones més allunyades del centre, són apostes estratègiques que afavoreixen una menor pressió de trànsit al recinte històric.

Es proposa també limitar la velocitat a l'interior del centre històric. Aquesta mesura té una especial significació en els carrers de coexistència. La limitació de la velocitat a 30 km / h o menys es considera la mesura més eficaç i econòmica per a garantir la seguretat viària en el centre.

Aquesta mesura contribuirà igualment a afavorir la qualitat del medi ambient urbà, disminuir el soroll i la contaminació atmosfèrica a l'àrea central de la ciutat.

5.1.8 La mobilitat de les persones de mobilitat reduïda

La ciutat ha de ser accessible per a tota la ciutadania i, per tant, també per a aquells que tenen disminuïdes, de manera temporal o permanent, la seva capacitat física, psíquica o sensorial. La supressió de les barreres arquitectòniques per facilitar la mobilitat de les persones de mobilitat reduïda constitueix un objectiu fonamental dins de les actuacions de reurbanització de l'espai de la via pública.

La ciutat d'Eivissa realitza un important esforç en aquest sentit, realitzant diversos programes de baixos de vorada en passos de vianants a través dels pressupostos municipals. Els resultats obtinguts són satisfactoris però queda llunyà l'objectiu d'aconseguir que tots els passos de vianants i d'encreuament de carrers estiguin rebaixats. Altres actuacions importants per reduir les barreres a la mobilitat es realitzen en aspectes concrets, com semàfors acústics per a cecs i millores en els vehicles de servei públic de transports.



Aquesta tasca ha de concentrar-se sobretot a aquelles zones centrals de la ciutat i en els itineraris principals als centres estructurals més importants pel que fa a la mobilitat, com són els centres docents, centres de salut, intercanviadors de transport, parcs, etc.

5.2 La jerarquització del sistema viari

La jerarquització de la xarxa viària, com a instrument per temperar els problemes, estableix unes prioritats sobre determinades vies des d'una visió global del funcionament complet de la ciutat. Aquest posicionament des del planejament, suposa l'assumpció posterior d'unes específiques pautes de disseny, tant per a la pròpia via com per als seus marges. La responsabilitat inversora en l'execució de nous trams viaris ha de respondre a la funció que aquests compleixin, com a relació entre diferents nodes de atracció- generació de viatges, o com accés, travessia i distribució interna de viatges a la ciutat, conseqüència del nivell jeràrquic a que pertanyin.

La proposta de jerarquia plantejada pel Pla General d'Eivissa és fruit de l'aplicació d'un conjunt de criteris de valoració als diferents trams de la xarxa, com ara:

- **La seva condició funcional.** La xarxa viària a la ciutat ocupa dues funcions bàsiques: Una, canal de transport, serveix al trànsit rodat amb especial importància del transport col·lectiu de superfície que, en entorns urbans, juga un paper fonamental en la mobilitat, i al trànsit no motoritzat, vianant i bicicleta. Una altra, suport d'activitats, facilita l'accés als edificis, tant per al vianant com per al vehicle, així com l'estacionament, amb especial importància en la càrrega i descàrrega de mercaderies. Al mateix temps, la xarxa viària comunica parts del territori que, depenent de la seva proximitat, determinen l'àmbit d'influència de les vies: insular, urbà, o sectorial.
- **Característiques de disseny.** Altres elements de diferenciació qualitativa de la xarxa viària són els paràmetres utilitzats en el seu disseny, com ara velocitat de circulació, distàncies i tipus de nusos, etc. que, al seu torn, determinen la composició i característiques del trànsit que circula per ells.
- **Composició del trànsit i activitats associades.** Els usos desenvolupats en els marges del viari, ja sigui habitatge, indústria, comerç, oficines, museus, o altres, li confereixen també una empremta determinada que porta aparellada una específica forma d'utilització. La jerarquització, així mateix, és una acció conceptual i voluntarista, on prevalen certes activitats enfront d'altres, d'acord amb el paper que ocupa la via en l'actualitat o al qual es pretén que jugui al futur.

Basant-se en aquests condicionants i diferenciant els diferents tipus de xarxa, es realitza una jerarquització que possibilitarà la protecció de l'activitat econòmica i de les zones residencials, minimitzant les possibles interferències, adequant-se als nous requeriments i fent més accessibles les ofertes al conjunt de la població, de manera que es procuri una distribució més equitativa -social i territorial- de costos i beneficis.

Atenent als criteris anteriors, s'estableix la distinció entre la **Xarxa Viària Insular i Xarxa Viària Urbana**.

- **La Xarxa Viària Insular** dona cobertura als desplaçaments de major recorregut entre els accessos exteriors del municipi d'Eivissa, que s'identifica com la Xarxa Viària de gran capacitat de l'illa. També pertanyen a aquesta xarxa les carreteres insulars que connecten el municipi d'Eivissa amb els municipis i nuclis urbans confrontants.



- D'altra banda, la **Xarxa Viària Urbana**, estableix l'estructura i funcionalitat per als principals fluxos interns del municipi, en connexió directa amb la xarxa viària insular abans esmentada.

En el Pla de jerarquia del sistema viari municipal s'identifiquen cadascun dels diferents elements que componen el sistema viari municipal, agrupats pels diferents nivells o jerarquies considerats, que en ordre decreixent estableixen un nou model de xarxa viària proposada pel Pla General.

5.2.1 La Xarxa Viària Insular

La Xarxa Principal Insular

Està constituïda per les carreteres radials de connexió de caràcter insular amb els principals nuclis urbans de l'illa, juntament amb l'arc distribuïdor principal del cinturó E-20 i el nou accés a l'aeroport. Serà la xarxa que canalitzarà els fluxos de major recorregut ja siguin en trànsit o amb destinació a la ciutat d'Eivissa. Aquesta xarxa es correspon amb la xarxa de Primer Nivell en la jerarquia del sistema viari del municipi. En l'actualitat, la carretera a l'aeroport és el punt de major intensitat de vehicles de tota la xarxa viària insular. El viari que li segueix a continuació és la carretera d'Eivissa a Santa Eulària, al tram més proper a la capital.

Respecte al desdoblament de la segona ronda E-20, la Revisió del Pla General va proposar el 2003 la duplicació de la calçada actual amb secció d'autovia urbana. La seva funció correspon als trànsits exteriors a la ciutat entre els accessos radials de les carreteres d'accés insular i l'aeroport.

La Xarxa Secundària Insular:

Està constituïda pels accessos radials externs al segon cinturó que completen la funcionalitat de la xarxa viària insular, però per la importància i intensitats de circulació pertanyen a un rang inferior a la xarxa de primer nivell. Aquesta xarxa juntament amb l'anterior completa l'accessibilitat exterior del municipi d'Eivissa amb els confrontants i els nuclis residencials de la perifèria. Totes elles formen part d'itineraris de caràcter insular formant part de les estructures viàries de rang superior a l'estrictament municipal i relacionant activitats urbanes i productives dins de l'escala de les relacions insulars. Aquestes vies són:

- Les dues connexions viàries amb el nucli de Puig d'en Valls dins el terme de Santa Eulària.
- La carretera de Jesús - Cala Llonga PMV-810, gestionada pel Consell.
- La carretera de connexió amb la zona residencial de Talamanca.
- El carrer Pere Matutes Noguera com a via de connexió amb la zona residencial de Platja d'en Bossa dins el terme municipal de Sant Josep.
- La carretera de connexió amb el nucli de Can Serra.

La xarxa viària de la ciutat s'analitza en els capítols dedicats a les infraestructures del nucli urbà d'Eivissa.

5.2.2 La Xarxa Viària de la ciutat

La xarxa principal urbana

La xarxa principal urbana constitueix l'esquelet viari de la ciutat central, i per tant suporta els principals fluxos de trànsit intern amb origen - destinació a l'interior de la



ciutat. També constitueix el fonament de la xarxa de transport col·lectiu i les seves infraestructures de transport. Aquests eixos formen una xarxa completa d'itineraris funcionals que articulen la mobilitat principal de la ciutat. Tots ells es consideren dins de la jerarquia de la xarxa viària en el segon nivell. Es troba formada per les següents vies:

L'avinguda de la Pau (i per extensió, les **avingudes de Sant Josep i Sant Joan**), que canvia el seu caràcter de via d'alta capacitat i suport a trànsits de llarg recorregut, per convertir-se en avinguda de caràcter urbà, adaptant la seva secció transversal per incloure amplis espais reservats al vianant, la bicicleta i els aparcaments laterals.

Les noves rotondes i les incorporacions i sortides proposades al llarg del seu traçat milloraran l'accessibilitat urbana de tota la ciutat, connectant la xarxa interior del nucli urbà amb l'avinguda de la Pau. Són les següents:

- Nova glorieta en la intersecció d'avinguda de la Pau amb el carrer Isidor Macabich.
- Nova glorieta en la intersecció amb la carretera de Santa Eulàlia, segregant els trànsits d'accés al port dels urbans, descongestionant el sistema de rotondes actual i millorant l'accessibilitat amb l'avinguda 8 d'Agost.

Així mateix, les interseccions en glorieta existents es van urbanitzar per dotar de prioritat transversal als desplaçaments del vianant i la bicicleta, incloent la instal·lació de semàfors en tots els accessos a aquesta, així com en els punts de continuïtat dels itineraris de vianants prioritaris.

La nova secció transversal de l'avinguda de la Pau tindrà una amplada total variable (mínima de 36 m), sent la seva composició de la manera següent:

- Dos carrils per sentit.
- Aparcaments en línia.
- Vorerers laterals amb carril bici inclòs en la secció (al menys una d'elles)
- Mitjana central arbrada.

La nova avinguda mantindrà sobre les voreres laterals i en la mitjana central arbrat d'ombra i incorporarà enllumenat en disposició bilateral recomanant l'ús d'energia solar.

Les **vies radials** d'interconnexió entre el segon cinturó i l'avinguda de la Pau, formada per les següents vies:

- El tram de l'accés de Sant Antoni entre el segon cinturó i l'avinguda de la Pau, com a eix d'interconnexió urbana entre les dues estructures. Es proposa ampliar la capacitat d'aquest tram per dos carrils per sentit, aparcaments laterals i voreres.
- L'ampliació de capacitat a dos carrils per sentit en l'accés del Puig d'en Valls, entre la glorieta d'accés al Port i el segon cinturó, tindrà una secció ampliada per dos carrils per sentit i amplis voreres laterals.
- El vial d'accés a l'hospital de Can Misses (carrer Corona) mantindrà una vorera àmplia i arbrada al costat de l'hospital.
- L'avinguda d'Espanya entre la glorieta de ses Figueretes i la glorieta de Can Sifre, com a eix de continuïtat urbana des de l'accés de Sant Josep al nucli urbà.
- Viari transversal que connecti totes les vies d'accés per l'oest, carreteres de Sant Josep, a l'aeroport i ses Salines, Sant Jordi i Pere Matutes



Completen aquesta estructura dins el Segon Nivell en la jerarquia del sistema viari les següents vies urbanes, que rematen la funcionalitat longitudinal de l'avinguda de la Pau en els seus extrems oriental i occidental:

- La **prolongació de l'avinguda de Sant Jordi**, des de ses Figueretes fins al límit del terme municipal. Es proposa augmentar la seva secció transversal com avinguda urbana. Es proposa establir la concertació d'aquesta actuació amb el municipi veí de Sant Josep, en establir-se el seu traçat entre els dos termes municipals, sent la seva funcionalitat comuna als usos establerts al llarg del seu traçat.
- L'**avinguda 8 d'Agost** des de l'accés al port fins que es troba amb el moll de Botafoc.

La Xarxa Secundària Urbana

La xarxa secundària urbana està constituïda per les vies estructurants dels principals sectors homogenis de sòl urbà consolidat, que distribueixen el trànsit cap a les vies principals, canalitzant els desplaçaments interns dins la ciutat. Es caracteritzen per respondre a itineraris continus i amb seccions geomètriques capaces de servir com a elements de transvasament des de la Xarxa Principal Urbana al nucli urbà consolidat. El viari dins d'aquesta catalogació pertany a la jerarquia de Tercer Nivell en el sistema viari municipal. Es troba formada per les següents vies:

- Els eixos radials urbans formats pels carrers Avinguda Espanya, Isidoro Macabich, Bartolomeu Roselló i l'avinguda d'Ignacio Wallis.
- El nou eix intermedi industrial des de la carretera de Sant Antoni de Portmany - accés Puig den Valls - carretera de Santa Eulàlia.
- La nova avinguda de connexió entre Ignaci Wallis i la carretera de Santa Eulàlia per la vora d'es Pratet.
- L'avinguda de Santa Eulàlia des de Bartomeu Roselló fins a l'accés al port i la seva continuïtat en el front del Passeig Marítim.
- L'avinguda de Pere Matutes Noguera des d'avinguda de la Pau cap a platja d'en Bossa.

La Xarxa Distribuïdora – Col·lectora

La Xarxa Distribuïdora - Col·lectora la constitueixen les vies interiors de caràcter col·lector - Distribuïdor que tanquen itineraris estructurants de cada sector urbà de la ciutat. Corresponen a aquesta categoria les següents vies:

- Els dos eixos transversals que connecten l'avinguda d'accés a l'hospital de Can Misses i l'avinguda paral·lela en continuïtat amb Isidor Macabich fins al barri de Ca n'Escandell.
- El carrer Canàries.
- El carrer Pere Francès, prevista per transformar la seva secció transversal a les noves condicions de mobilitat al nucli urbà.
- El Passeig marítim de llevant.
- El viari de connexió de l'accés de Puig d'en Valls amb la carretera de Portmany des del segon cinturó.
- La prolongació del carrer de la punta amb l'avinguda de Sant Jordi
- L'accés al cementiri municipal.

La Xarxa Viària Local

La xarxa viària local està constituïda per les restants vies internes en els paquets homogenis de sòl de la ciutat. L'ús com a canal de trànsit rodat es dilueix, i adquireix



importància l'estacionament i el trànsit de vianants. Ja que constitueix la primera trobada amb l'espai públic un cop abandonat el privat, la millora d'aquesta xarxa representa un increment de la qualitat de vida de gran part de la ciutadania. Per això, per a la xarxa viària local, tant existent com futura, les propostes del Pla se centren en la seva adequació des del punt de vista de l'ús i gaudi de vianants, buscant la seva imbricació amb la malla d'itineraris de vianants i la xarxa de carril bici.

Així, el Pla proposa establir com a norma general per al disseny de les seccions de les noves vies, que l'amplada de la calçada no superarà el 50% de l'ample total de la part de vianants, a fi d'oferir prou espai per al desenvolupament del trànsit de vianants.

5.2.3 La xarxa de camins i el catàleg de camins rurals

La xarxa de camins del municipi d'Eivissa constitueix un patrimoni històric i cultural de primera magnitud, i un recurs turístic i mediambiental fins i tot sense desenvolupar, amb grans potencialitats per a l'articulació territorial del municipi d'Eivissa en relació amb els municipis limítrofs dins del seu entorn.

La posada en valor de la xarxa existent de camins és una altra de les propostes del Pla cap a la sostenibilitat i la conservació del patrimoni cultural i històric de l'illa. Per la qual cosa, s'ha realitzat un inventari o catàleg de la xarxa de camins rurals d'ús públic que es grafien en el plànol O.4 (Esquema de la xarxa viària de sistema general) i que, d'est a oest, són els següents :

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

Els camins en sòl rústic es regulen amb caràcter general en les Normes Urbanístiques. Tindran la secció transversal i les característiques tècniques precises i adequades a l'entorn on s'integrin, les quals seran especificades pel projecte tècnic que en el seu moment aprovi l'Ajuntament. En tot cas, l'amplada dels camins correspondrà a la que posseeixin en el moment de l'aprovació del Pla General i no serà inferior a 2 metres. La xarxa de camins pot ser ordenada mitjançant el corresponent pla especial, que estudiarà el conjunt o una part d'aquesta, com a pas previ per a la seva incorporació al domini públic (quan encara no ho estigui), previ procediment expropiador, si fos procedent.

5.2.4 La xarxa per a vianants

D'acord amb el que s'ha exposat en l'apartat dels criteris generals sobre l'accessibilitat i mobilitat a desenvolupar en tot el municipi, s'estableix com a estratègia d'actuació en tots els projectes de renovació urbana millorar la qualitat de l'espai reservat al vianant d'Eivissa. Afavorir el trànsit de vianants a tota la ciutat, es converteix en un objectiu fonamental del Pla General per a millorar la qualitat mediambiental a la ciutat, considerant al sistema dels voreres com pertanyent al sistema d'espais lliures de la ciutat.



La proposta més important en aquesta línia d'actuació la constitueix la imprescindible peatonalització del Passeig de Vara de Rey, atès la seva implicació directa sobre el sistema d'accessos i relacions amb la resta dels sectors urbans de la ciutat. La reorganització de la circulació rodada sobre la base de la proposta de peatonalització del Passeig de Vara de Rey ha de servir no sols per eliminar el trànsit rodat al passeig més emblemàtic de la ciutat, sinó també com la base de partida per a la requalificació dels espais públics a tota la ciutat a escala vianants, de manera que s'adaptin a les noves condicions de mobilitat i accessibilitat on la prioritat s'estableixi a partir dels itineraris de vianants.

5.2.5 Les noves seccions del viari

El Pla General considera la necessitat d'establir nous criteris per a la transformació de les seccions del viari per fomentar la peatonalització i la bicicleta a la ciutat central, recuperant espais ara destinats a l'aparcament i la circulació de vehicles privats. Les seccions proposades pel Pla per al disseny del viari tant en els viaris existents, com en el nou Planejament de desenvolupament, seran les següents:

ZONA RESIDENCIAL

Es distingeix entre zones residencials de baixa i mitja densitat.

En zones residencials de baixa densitat la secció mínima tindrà 10 m d'amplada, distingint entre carril de circulació, aparcament i voreres laterals.

Per a les zones de mitja densitat la secció té una amplada mínima total de 18 m. La calçada tindrà 7 m, aparcaments laterals, i voreres 3 m. A la urbanització dels nous sòls residencials, com a mesura per potenciar l'ús de la bicicleta a la ciutat, es proposa que almenys un 50% de la longitud total de vials inclogui la construcció de carril bici en un dels seus laterals.

ZONA INDUSTRIAL

La secció tipus més representativa per a zones industrials consta de 20 d'amplada. La calçada tindrà 10 m, aparcaments laterals de 2.50 m a cada costat, i voreres d'un mínim de 2,5 m.

D'altra banda, el Pla proposa la necessària remodelació de les seccions de les vies urbanes existents amb dos objectius fonamentals: reformar l'espai de la via pública per afavorir el trànsit de vianants, bicicleta i transport públic, i també substituir els serveis urbans obsolets per millorar la qualitat del servei públic, així com per reformar les xarxes d'aigua i sanejament. En conseqüència caldrà reformar les seccions del viari principal a la ciutat consolidada per adaptar-se a aquests criteris. L'ampliació de voreres i espais per a carril bici es produirà disminuint l'espai de les calçades i l'eliminació de l'aparcament en els trams urbans més sobrecarregats del viari principal de la ciutat, per prioritzar també el funcionament dels carrils-bici, sobretot en les vies radials d'accés a la ciutat.

5.2.6 L'adaptació de les seccions del viari principal als nous criteris de mobilitat i accessibilitat del Pla general

El Pla estableix com a objectiu la reforma de les seccions del viari principal intern de la ciutat als nous criteris de mobilitat i accessibilitat ja exposats en el document de l'Avanç. Per la qual cosa s'haurà d'actuar principalment en els següents carrers:

AVINGUDA 8 D'AGOST, per l'escassa integració de la secció existent en l'espai urbà de l'entorn residencial i la proximitat de l'espai protegit de ses Feixes de ses Monges.



PASSEIG DE VARA DE REY, on la proposta consisteix a eliminar el trànsit i els aparcaments en els dos laterals del passeig, transformant-los en espais de vianants com a ampliació dels voreres actuals ampliant les superfícies enjardinades.

ISIDOR MACABICH, en entrar en servei l'estació d'autobusos es possibilitarà reubicar allà les terminals de les línies d'autobusos que actualment es localitzen en aquesta avinguda. D'aquesta manera, es podrà destinar el carril reservat als autobusos com a espai per ampliar l'amplada de les voreres i disposar un carril bici, eliminant els aparcaments en tota la banda longitudinal.

BARTOMEU ROSSELLÓ, es proposa reduir la calçada a dos carrils, reutilitzant l'espai eliminat per l'ampliació de les voreres laterals i construcció d'un carril bici.

AVINGUDA IGNASI WALLIS, la funcionalitat d'aquesta avinguda ha de servir com a via de distribució als sectors urbans des Pratet i la zona oriental de l'Eixample, i per tant, ha de mantenir la doble circulació en els dos sentits amb un carril de circulació per sentit en tota la seva extensió. El trasllat de les parades d'autobusos interurbans a l'estació d'autobusos al costat de l'avinguda de la Pau, permet eliminar el carril reservat als autobusos com a espai per ampliar els voreres d'aquesta avinguda.

AVINGUDA DE SANT JORDI, es proposa ampliar la seva secció a 22 m, amb calçada de doble sentit, aparcaments en línia i voreres arbrades.

AVINGUDA DE PERE MATUTES, es proposa ampliar la seva secció a 22 m, amb calçada de doble sentit, aparcaments en línia i voreres arbrades.

AVINGUDA DE SANTA EULÀRIA, es proposa reformar la secció de l'avinguda de Santa Eulària per establir una nova ordenació que afavoreixi la vocació de passeig per a vianants devora del port. La proposta consisteix en suprimir els aparcaments en superfície existents a la zona portuària i convertir tot l'espai entre la carretera i la vora litoral en un passeig enjardinat.

5.3 El sistema d'aparcaments

La Revisió del Pla General proposa afrontar la compatibilitat dels objectius de ciutat sostenible amb mobilitat responsable, i particularment la restricció d'accessos en vehicle privat a la zona central del nucli urbà disposant una oferta d'aparcaments dissuasius a la perifèria des d'on s'accedeix a la ciutat central mitjançant els itineraris de vianants d'interès preferent.

D'aquesta manera es considera necessari establir una política d'aparcaments rotatoris i per a residents a favor de la intermodalitat, destinades a afavorir la creació d'aparcaments de dissuasió a les zones exteriors de l'àrea central de la ciutat, des d'on el recorregut caminant fins al centre com màxim sigui entre 500 i 1.000 m.

Es preveu la construcció d'aparcaments subterranis rotatoris en les vores de l'àrea central d'Eivissa, en punts distants de les zones centrals de la ciutat, però pròximes als punts d'intercanvi amb el transport públic, i on hi hagi una proximitat amb la xarxa viària principal de la ciutat. Aquest sistema d'aparcament es completa amb la proposta per al transport col·lectiu dins a la ciutat central, afavorint la localització d'aparcaments al costat dels centres d'activitat urbana proposats pel model de ciutat proposat.

La proposta de la Revisió sobre la localització d'aparcaments a la ciutat és la següent:



- Aparcaments proposats d'acord amb els nous criteris d'accessibilitat al nucli urbà i fomentar la construcció d'aparcaments per als residents de la zona urbana consolidada.
- En els aparcaments subterranis la construcció de l'aparcament inclourà necessàriament la urbanització de l'espai públic sobre rasant.
- Aparcaments existents en superfície, on es proposa la seva reurbanització per a la seva adequada pavimentació i plantació d'arbrat d'ombra.

La construcció d'aquest sistema d'aparcaments a la perifèria de l'àrea central de la ciutat comporta també la reducció de l'oferta d'aparcaments en superfície, afavorint la qualitat ambiental dels recorreguts a peu, convertint espais dels aparcaments en ampliació de les voreres, i per a la implantació de carrils específics per a la bicicleta. És a dir, ha de dificultar l'oferta d'aparcament en destinació per als vehicles exteriors al resident a Eivissa. A més, ha de produir-se la gestió del sistema viari municipal per influir en la reducció de l'ús del cotxe, afavorint les maneres col·lectives o no motoritzades.

Els drets dels residents de les zones de l'àrea central d'Eivissa a disposar de places d'aparcament dins del seu entorn han d'afavorir-se al màxim, però sempre dins de la mesura del possible. Aquesta qüestió és fonamental per estimular la qualitat de vida en aquestes zones, considerant l'aparcament com a equipament necessari. Les mesures restrictives cap a l'aparcament dels residents desembocarien en un procés de terciarització excessiva de l'entorn i expulsió de la població i dels usos residencials. La creació d'aparcaments específics o reservats per a residents, tant en superfície com subterranis, seria la manera d'assegurar l'habitabilitat de l'àrea central de la ciutat, i protegir-la de l'amenaça del despoblament.

S'evitarà, en general, la construcció d'aparcaments de rotació en zones interiors de l'àrea central de la ciutat, ja que contribuiran a la saturació de la xarxa viària de la ciutat en els accessos d'entrada i sortida. La Revisió proposa que a la zona central del nucli urbà es construeixin aparcaments destinats bàsicament als residents.

El 2015 l'índex de motorització municipal era de 918 vehicles cada mil habitants, i d'aquests 571 eren turismes.

En el quadre següent es resumeix la proposta de la Revisió per al sistema d'aparcaments:



SITUACION / IDENTIFICACION			APARCAMIENTOS		SUELO	PLAZAS	RATIO	POSICION (TIPO)		
plano O.3	calle / nombre	zona	EXISTENTES	PROPUESTOS	m2	nº	m2/plaza	AIRE LIBRE	EN EDIFICIO	SUBTERRANEO
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		
TOTALS			2.967	3.288	126.725	6.255	20,26	22	3	9
			6.255					34		

Aquesta oferta d'aparcament és bastant considerable, ja que representa un 22% sobre el cens de vehicles de turisme, que el 2015 era de 28.539. No obstant això aquesta dada censal s'ha de prendre amb precaució, ja que hi ha una gran quantitat de població que, residint al municipi, no està censada per la diferència d'impostos municipals respecte a la resta de l'illa. Això cal afegir, en època estival, els vehicles de lloguer que diàriament accedeixen a Vila, que cal xifrar en un percentatge dels 8.000 turismes que es lloguen en temporada alta a l'illa. U'albira una lleugera reducció del percentatge anterior que es menyspreu per l'increment, no computat en la taula anterior, produït per l'execució d'aparcament provisionals damunt parcel·les de titularitat privada i pública.



5.4 Els "grans Centres Generadors de Mobilitat"

El marc legislatiu autonòmic sobre ordenació urbana obliga a la identificació dels grans centres generadors de mobilitat, definits en la Disposició Addicional Tercera de la LOUS. Així mateix, en virtut de l'art 37.2.b la Revisió ha d'indicar, sense més anàlisi acurada als efectes de mobilitat sostenible, els "grans centres generadors de mobilitat" i exposar mesures que es prevegin en el Pla.

La Revisió del Pla General aborda la mobilitat des dels diferents apartats anteriorment esmentats, sense que els centres generadors interfereixin en els objectius sectorials. No obstant, l'obligació de definir-los comporta la determinació d'un conjunt d'equipaments que, puntualment, han de ser analitzats dins del marc d'actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi. El territori es caracteritza per una forta consolidació de les infraestructures de mobilitat existents que no permeten grans canvis substancials de reforma i/o desplaçament; amb una xarxa viària marcada pels desenvolupament urbanístics, en la seva majoria, inflexibles i on els centres generadors de mobilitat no varen ser considerats als efectes de la xarxa viària.

La Revisió adopta una planificació menys agressiva en el desenvolupament/reordenació del sòl urbà i urbanitzable, sent que les actuacions de transformació urbanístiques generen cessions d'equipaments a una escala inferior als ratis establerts en la DA3a.

En termes de mobilitat s'identifiquen els següents "grans centres generadors de mobilitat" existents (e) i projectats (p):

- Establiments comercials, col·lectius o individuals amb sup. de venda superior a 5.000m²: [Centre Can Misses \(e\)](#), [Nau Suministros Ibiza \(e\)](#); projectats 0
- Edificis per a oficines amb un sostre superior a 10.000m²: [Complex CETIS \(e\)](#), [Edifici Torre Can ventosa \(e\)](#), [Consell Insular \(e\)](#), [Nova Seu Jutjats \(p\)](#).
- Instal·lacions esportives, lúdiques o culturals, amb aforament superior a 2.000 persones: [Estadi de Futbol Can Misses \(e\)](#), [Recinte Firal \(e\)](#); projectats 0.
- Hospitals, clíniques, centres sanitaris i similars, amb una capacitat superior a 200 llits: existents 0; [Hospital Can Misses \(p\)](#)
- Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes: existents 0; projectats 0 (segons Departament municipal d'Educació)
- Edificis, centre de treball i complexes on treballen més de 500 persones: [Comissaria Policia Nacional \(e\)](#); projectats 0
- Altres instal·lacions que poden generar de forma recurrent un número de viatges al dia superior a 5.000: [Nova Dàrsena Transports \(e\)](#); projectats 0

Es detecten 11 centres dels quals 2 són de nova creació: per una banda, desenvolupament de nou centre assistencial-sanitari conjuntament amb l'actual hospital; per una altra banda, la nova seu dels Jutjats; és a dir, es planifica un 18% del centres identificats, tenint aleshores una incidència mínima als efectes de mobilitat local.

Respecte a aquets centres, la Revisió estableix com a efecte pal·liatiu, l'obligació de resoldre la dotació d'aparcament establerta en l'article corresponent de les Normes Urbanístiques.

L'actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible haurà de ser una prioritat per a l'anàlisi dels efectes dels centres generadors existents i projectats, els objectius puntuals de la qual serà la millora de gestió i qualitat dels transports públics que els donin servei.



6. LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES I ELS SERVEIS URBANS

Les propostes respecte a les infraestructures bàsiques i els serveis urbans, consideren com a estratègia fonamental en totes elles la incorporació d'una gestió sostenible en els sectors ambientals clau, com són el consum d'aigua, la depuració i sanejament d'aigües negres, la defensa contra les inundacions en els torrents, afavorir el desenvolupament de sistemes d'energia compatibles i respectuosos amb el medi ambient, i la gestió responsable dels residus urbans i runes del municipi. La proposta pretén garantir a mitja termini la qualitat en el subministrament del servei públic corresponent, davant l'augment dels impactes ambientals.

Pel que fa a les grans infraestructures energètiques, se segueix el que estableix el PDS Energètic, que afecta el terme municipal d'Eivissa pel que fa a les xarxes de transport i distribució d'energia elèctrica (article 20), de transport de gas natural per conducció (article 7), d'interconnexió elèctrica submarina amb Formentera i Mallorca (art. 8), i el proveïment de combustibles líquids derivats del petroli (art. 13). En l'apartat corresponent de l'annex a la Memòria d'Ordenació es justifica el compliment d'aquest PDS.

Atenent a les recomanacions d'ABAQUA i a la prescripció de l'Acord Ambiental de data 28.03.2019 (BOIB 54, de 25.04.2019) la Comissió de Medi ambient, l'Ajuntament ha redactat i aprovat inicialment (Acord del Ple municipal en sessió ordinària de data 25 de març de 2021) un *Pla de Gestió sostenible del aigua i d'Emergència davant situacions de sequera*, el qual entre altres aspectes proposa unes actuacions de Millora del sanejament i drenatge (a aprovar per les administracions hidràuliques) a la fi de garantir aquests serveis i coordinar les seves inversions. Si les actuacions derivades del Pla (tant per xarxes com dipòsits de tempesta) afectessin a carreters insulars o autonòmiques, es requerirà del preceptiu i vinculant informe sectorial corresponent.

6.1 Estratègia i situació actual - capacitat d'abastament d'aigua

6.1.1 Plantejament sobre el subministrament d'aigua

L'estratègia del planejament en termes d'abastiment d'aigua es sustenta en la fi de garantir el subministrament en quantitat i qualitat suficient. Conseqüentment i a la llarg dels dos últims anys (2019-2020) s'han elaborat estudis hidrogeològics damunt els punts de captació i la anàlisi sobre la demanda del recurs i capacitat de millora de les xarxes, donant com a resultat l'aprovació inicial del *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i Pla d'Emergència davant situacions de sequera*. Mitjançant aquest Pla s'aconsegueix, entre altres:

- Un programa d'eficiència de captació en el sistema d'abastiment,
- un programa d'eficiència en la distribució i el consum de la xarxa (comptadors de baix consum, mesures de detecció i reducció de fuites, substitució de xarxes i sectorització adequada, re-utilització d'aigües regenerades per a rec de zones verdes, neteja de carrers, etc.),
- Marc normatiu i institucional aplicable al sistema d'abastiment objecte del Pla, amb especial atenció a les mesures excepcionals en situació de sequera.

En termes de capacitat d'abastiment d'aigua, el planejament assumeix l'estratègia del *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i Pla d'Emergència davant situacions de sequera*. Aquesta estratègia s'articula en les següents dades:

- determinar quina és la demanda actual (dotació d'aigua) en virtut dels habitants subministrats pel Servei municipal i els habitants equivalents,
- determinar els recursos hídrics disponibles,
- establir el creixement poblacional (habitants equivalents) segons metodologia pròpia del Pla de Gestió (el seu apartat 7è).



Amb les dades anteriors, i un programa de mesures per a la gestió sostenible de l'aigua, es garanteix la quantitat i qualitat suficient (dotació d'aigua), de forma progressiva, damunt el creixement poblacional derivat de la planificació urbanística: **escenari de demanda per a l'any 2032.**

6.1.2 Situació de subministrament d'aigua actual dle servei municipal.

Per a la demanda d'aigua d'Eivissa s'ha hagut de tenir en compte les dades del servei municipal d'aigües per a l'any sencer 2019 (moment d'inici dels estudis). La demanda actual es caracteritza per la particularitat de què un percentatge petit de la població d'Eivissa s'abasteix per altres serveis d'aigua municipals. Determinar els habitants subministrats i el percentatge d'habitants del municipi d'Eivissa que s'abasteixen d'altres serveis d'aigua és rellevant atenent que, per estimar les dotacions actuals d'aigua, els càlculs s'hauran de realitzar amb el nombre real de consumidors. En concret les zones identificades són:

1. Zona de ses Figueres, Illa Plana, se subministren des del servei de Santa Eulària.
2. Zona Platja d'en Bossa i zona del cementiri nou, se subministren des del servei de Sant Josep.
3. Zona can Bufí, Fita, petita zona de sòl industrial subministrada per empresa Torrent des Fornàs.

obtenint-se les següents dades per a l'any 2019:

- nombre comptadors d'aigua subministrats pel servei municipal d'Eivissa: 24.031
- nombre comptadors existents en Eivissa i servits per altres companyies: 1.955

Del conjunt, es conclou que un 7,5% dels comptadors d'Eivissa se subministren des d'altres serveis municipals, sent el **total de comptadors a sòl municipal d'Eivissa de 25.986.**

A continuació, es corregeix la població actual considerant el percentatge que realment és subministrat pel servei municipal a través del següent factor de correcció:

$$\text{comptadors servei Eivissa} / \text{comptadors totals municipi} = 0,92476$$

A priori, s'estima que un **92,4%** de la població del municipi haurà de tenir la condició de "consumidora" del servei d'aigües municipal d'Eivissa.

6.1.3 Situació dels habitants equivalents als efectes de demanda.

La legislació vigent en Balears, mitjançant el PHIB, obliga a determinar les dotacions d'aigua per habitant equivalent i garantir que són inferiors a 250 lts/hab/dia. Eivissa és un municipi amb una forta estacionalitat i càrrega de població flotant; per tant, la primera tasca per determinar les dotacions és establir la població equivalent consumidora d'aigua. L'aproximació desenvolupada és l'ús de la pressió humana real per afinar el càlcul. Aquest índex s'elabora per part de l'IBESTAT i es dona en el conjunt de tota l'illa, la qual cosa un primer pas és segregar-lo per municipis.

La legislación vigente en Baleares, mediante el PHIB, obliga a determinar las dotaciones de agua por habitantes equivalentes y garantizar que son inferiores a 250 lts/hab/dia. Ibiza es un municipio con una fuerte estacionalidad y carga de población flotante, por lo tanto, la primera tarea para determinar las dotaciones es establecer la población equivalente consumidora de agua. La aproximación aquí desarrollada, es el uso de la presión humana real para afinar el cálculo. Este índice se elabora por parte del IBESTAT y se da agregado para toda la isla de Ibiza, así que el primer paso es segregarlo por municipios:

Segons es desprenc de les dades del *Pla de Gestió sostenible de l'aigua*, en termes turístics (taula 1 del Pla), el **17,43% de la població flotant dle conjunt d'Eivissa s'atribueix a població equivalent d'Eivissa ciutat.** (Places turístiques isla /municipi).



Així mateix, tindrem en compte les dades de *pressió humana mitja* per a l'illa d'Eivissa (any 2019 complert) i la *població de dret* per a l'illa d'Eivissa. En virtut del percentatge anterior, s'obté la població flotant per la municipi d'Eivissa i, conseqüentment s'estima la població equivalent en el municipi mensualment:

2019				
	Presión Humana Media mensual en isla de IBIZA	Población flotante en isla de IBIZA	Población flotante en municipio de IBIZA	Población total equivalente en municipio de IBIZA
Enero	153.852	5.938	1.035	50.818
Febrero	159.866	11.952	2.083	51.866
Marzo	170.367	22.453	3.914	53.697
Abril	217.224	69.310	12.081	61.864
Mayo	261.109	113.195	19.730	69.513
Junio	287.200	139.286	24.278	74.061
Julio	316.654	168.740	29.412	79.195
Agosto	330.363	182.449	31.802	81.585
Septiembre	286.602	138.688	24.174	73.957
Octubre	252.447	104.533	18.220	68.003
Noviembre	169.445	21.531	3.753	53.536
Diciembre	155.596	7.682	1.339	51.122

Figura 1

Una vegada determinada la població equivalent del municipi d'Eivissa procedeix a calcular el percentatge d'aquesta subministrada pel servei d'aigües d'Eivissa atenent, com s'ha vist en l'apartat anterior, que un percentatge prové d'altres serveis. El factor de correcció obtingut en l'apartat anterior era del 92,476%, així doncs s'estimen els habitants equivalents:

2019		
	Población total equivalente en municipio de IBIZA	Población total abastecida por el servicio de aguas municipal
Enero	50.818	46.954
Febrero	51.866	47.923
Marzo	53.697	49.614
Abril	61.864	57.160
Mayo	69.513	64.228
Junio	74.061	68.430
Julio	79.195	73.174
Agosto	81.585	75.381
Septiembre	73.957	68.334
Octubre	68.003	62.833
Noviembre	53.536	49.465
Diciembre	51.122	47.235

Figura 2 Població equivalent subministrada pel servei d'aigües municipal

Dels resultats obtinguts, destacar el mes d'agost amb 81.585 habitants equivalents (HE) i 75.381 habitants subministrats pel servei municipal.

5.1.4 Situació de demanda corregida



En l'apartat anterior s'ha determinat el nombre d'habitants equivalents subministrats pel servei d'aigua de l'Ajuntament d'Eivissa, computat mensualment. A partir d'aquests valors, es calcula la dotació d'aigua actual mensual:

2019				
	DÍAS/MES	SERVICIO DE AGUA IBIZA (m³)	HABITANTES EQUIVALENTES SERVIDOS	DOTACIÓN (hab/lts/dia)
Enero	31	271.396	46.954	186
Febrero	28	245.542	47.923	183
Marzo	31	314.072	49.614	204
Abril	30	330.774	57.160	193
Mayo	31	401.878	64.228	202
Junio	30	445.472	68.430	217
Julio	31	508.167	73.174	224
Agosto	31	517.454	75.381	221
Septiembre	30	443.988	68.334	217
Octubre	31	411.597	62.833	211
Noviembre	30	316.092	49.465	213
Diciembre	31	302.201	47.235	206
MEDIA		375.719	59.228	207

Figura 3 Càlcul dotacions corregides -demanda actual

En el mes de gener la dotació està en 186 litres/habitant equivalent/dia i en el mes de juliol puja fins 224. Aquest increment del 20% és un valor raonable en temporada estival. El nombre obtingut inclou les pèrdues a la xarxa i els grans consumidors d'Eivissa com a hotels, el port, hospital i centres sanitaris; es considera que s'ubica dins de la forquilla de valors raonables.

6.2 Recursos per a l'abastiment d'aigua

6.2.1 Recursos hídrics disponibles

El sistema d'abastiment d'aigua al municipi d'Eivissa s'alimenta a través de dues fonts: Per una banda, l'aigua provenint de la infraestructura de dessaladores; i per una altra banda, l'aigua subterrània obtinguda per 5 pous d'abastiment. Tant l'aigua dessalada com la subterrània és gestionada per l'empresa AQUALIA.

6.2.2 Aigües subterrànies - Recursos hídrics potencials

Els recursos hídrics subterranis potencials es consideren que són l'entrada total natural d'aigua a una massa d'aigua subterrània, sense tenir en compte les sortides. Atenent que els recursos hídrics subterranis del municipi d'Eivissa són trets de la massa subterrània de la Serra Grossa - sent aquesta una massa d'aigua que s'utilitza per subministrament per a altres municipis-, es recullen les característiques relatives a la massa d'aigua en relació amb el municipi:



Infiltració de pluja	Transferència entre masses	Infiltració torrents /recarrega artificial	Retorn de recs	Pèrdua en xarxa d'abastiment	Recurs potencial
3,399	0,800		0,000	0,197	4,396

Font: Dades obtingudes del PHIB sobre la massa subterrània 2006 M3 Serra Grossa

Els recursos hídrics subterranis **disponibles** s'han obtingut del Pla Hidrològic de les Illes Balears com la diferència entre els recursos renovables (o potencials) i els fluxes medi ambientals, requerits per complir amb el règim de cabdals ecològics i per preveure els efectes negatius de la intrusió marina..

MASSA D'AIGUA	RECURS DISPONIBLE (Hm³ / any)
2006M3 Serra Grossa	3,022

Font: PHIB

Paral·lelament, hem d'indicar que la concessió d'aigües subterrànies per al municipi d'Eivissa **està sent objecte de regulació** atenent que l'extracció autoritzada difereix substancialment del que realment s'està traient. Es tracta d'una situació consolidada i consentida, regulació de la qual ha estat imposada en l'Acord ambiental de data 28.03.2019 per part d'ela Comissió de Medi Ambient.

El volum d'extracció d'aigües subterrànies concebut actualment en el municipi d'Eivissa és de 66.930m³ anuals (font: PHIB) de la massa d'aigua 2006M3, damunt la qual hi han concebuda l'extracció de 2.286.352m³ (font: PHIB).

L'any 2019 l'Ajuntament d'Eivissa presentà oficis a la Direcció General de Recursos Hídrics sol·licitant la regularització del volum d'extracció de 4 captacions, amb un volum total d'extracció de 325.000m³ (es a dir, 258.070m³ més dels actualment autoritzats):

En 2019 el Ayuntamiento de Ibiza presentó oficios a la Dirección General de Recursos Hídricos solicitando regularizar el volumen de extracción de 4 captaciones, con un volumen total de extracción de 325.000m³ (es decir, 258.070m³ más de los actualmente autorizados):

POUS	DEN21 can Costa	DEN22 cas Corp II	ARE4019 can Fita	ARE1825 es Fornàs	ARE 3676 cas Corp I	TOTAL
M³ / ANY	135.000	24.585	50.000	90.000	25.415 (*)	325.000

L'any 2021, l'Ajuntament està tramitant la regularització de les 4 extraccions; s'ha dut a terme l'estudi hidrogeològic per analitzar la viabilitat de l'extracció d'aquest volum d'aigua.

Es disposen de **cinc** captacions independents amb instal·lació completa per a la captació i connexió a la xarxa del servei municipal. Els sistemes de captació dels pous, tal i com s'estableix en el document annex *Estudi Hidrogeològic de cinc pous d'abastiment del municipi*, del Pla de Gestió sostenible de l'aigua, **no funcionaran de manera simultània ni permanent**.

5.2.3 Aigües dessalades - Recursos hídrics potencials



La major part de l'abastiment d'aigua al municipi es realitza amb aigua dessalada provinent de la interconnexió de les tres dessaladores presnets a l'illa d'Eivissa (dessaladora d'Eivissa, de Sant Antoni i de Santa Eulària).

El dipòsit municipal d'emmagatzematge d'aigua existent de 25.000m³, així com la xarxa de subministrament, es troba connectat amb el subministra de garantia provinent de la interconnexió de les plantes dessaladores.

A data d'avui (daad facilitada per ABAQUA per 2019), la producció d'aigua a cada una de les plantes de dessalinització d'Eivissa és de 16.380.000 Hm³/any, repartida en: dessaladora d'Eivissa **4.680.000 Hm³/any**, dessaladora de Sant Antoni 6.000.000 Hm³/any, i dessaladora de Santa Eulària 5.400.000 Hm³/any.

L'Agència ABAQUA, que gestiona l'explotació de tota la infraestructura de dessalació, estableix que amb la finalització de les obres d'interconnexió de la xarxa, en alta, de l'illa d'Eivissa, es pot garantir tècnicament un subministrament de 15.700m³/dia a la xarxa municipal d'Eivissa durant tots els mesos dels anys futurs, podent-se incrementar aquesta quantitat fora del període entre el 15 de juliol i el 15 de setembre de cada any. Aquest augment podria ser de fins 1.000m³ diaris addicionals durant els períodes entre l'1 de juny i el 14 de juliol i entre el 16 de setembre i el 15 d'octubre. A més, durant la resta de l'any es podria garantir els augments raonables que es sol·licitin. A continuació es mostren els **valors mensuals d'aigua dessalinitzada disponible per al municipi d'Eivissa**:

DESALADORAS		
MES	DOTACIÓN (m ³ /día)	DOTACIÓN (m ³)
Enero	15700	486.700
Febrero	15700	439.600
Marzo	15700	486.700
Abril	15700	471.000
Mayo	15700	486.700
Junio	16700	501.000
Julio	16.700 (1-14) y 15.700 (15-31)	500.700
Agosto	15700	486.700
Septiembre	15.700 (1-15) y 16.700 (16-30)	486.000
Octubre	16.700 (1-15) y 15.700 (16-31)	517.700
Noviembre	15700	471.000
Diciembre	15700	486.700
TOTAL ANUAL		5.820.500

Figura 4

6.3 Justificació capacitat d'abastiment d'aigua - escenari 2032

6.3.1 Creixement de població

El planejament aprovat l'any 1987, en un context social, econòmic cultural i ambiental substancialment diferent a l'actual, planificava un model urbanístic d'alta ocupació poblacional (s'estimava un sostre poblacional de 140.000 habitants). El Planejament va ser corregit l'any 2005 en la seva Adaptació de les Directrius d'Ordenació Territorial i per aplicació de la Norma Complementària del Pla General aprovada definitivament per la Comissió Insular d'Urbanisme, en febrer de 2003 (es va passar a estimar un sostre poblacional de 109.064 habitants).

La metodologia del Pla de Gestió sostenible de l'aigua i pla d'emergència davant situació de sequera estima un sostre poblacional màxim de 76.502 habitants per a la Revisió del PGOU.



Allò suposa una proposta de reducció de creixement de l'ordre del 45% respecte al PGOU de 1987 i dle 30% respecte a la seva Adaptació a les DOT.

En el document urbanístic que es pretén aprovar en l'actualitat, s'estableix un creixement estimat en nombre d'habitatges, en un horitzó al 2032 i en dues etapes (fase I i fase II). En una primera fase programàtica s'estimen 1.412 habitatges; i en una segona fase programàtica s'estimen 1.850 habitatges.

Per un altre costat, el model urbanístic aposta per la congelació de places turístiques (13.571 l'any 2019).

En termes d'habitants equivalents, l'actual situació es caracteritza per l'existència d'un parc immobiliari residencial de 20.038 habitatges per a una població de dret de 49.783 habitants; el que es tradueix en una rati de 2,484 habitants equivalents / habitatge, tenint en compte que cada habitatge suposa un comptador. Aquets rati, aplicable a les zones de creixement urbanístic, llança la següent dada d'habitants equivalents (HE):

POSIBLE AUMENTO SI ACEPTAMOS EL AUMENTO EN SUELO YA URBANIZADO					
	VIVIENDAS	HABITANTES	PLAZAS TURÍSTICAS	TOTAL	INCREMENTO
2019	20.038	49.783	13.751	63.534	-
2021 – Desarrollo urbano del 100%	20.746	51.542	13.751	65.293	2,77%
PGOU Fase I	22.158	55.050	13.751	68.801	8,29%
PGOU Fase II	24.008	59.646	13.751	73.397	15,52%

Figura 5

El resultat, segons metodologia per al càlcul d'habitants equivalents a efectes del consum d'aigua, és una estimació de **73.397 HE** per a un horitzó 2032.

De les figures anteriors, podem obtindre una imatge de la *població equivalent consumidora* d'aigua per a l'horitzó 2032, per mesos. Per exemple: a l'agost:

- població flotant en municipi d'Eivissa $0,1743 \times 182.449 = 31.802$
- població total equivalent municipi d'Eivissa $31.802 + 49.783 = 81.585$
- rati habitants equivalents / habitants de dret $81.585 / 49.783 = 1,6388$
- habitants màx x rati $59.646 \times 1,6388 = \mathbf{97.748 HE}$

En la figura 6 se reproduïx la demanda màxima d'aigua, mensual, per al Horizonte 2032, tenint en compte que s'assumeix l'obligació per part del servei municipal de la dotació d'aigua al 100% dels comptadors ubicats en el municipi:

2032			
	Población equivalente consumidora de agua AY. IBIZA	Población equivalente abastecida por el servicio de aguas municipal	Demanda mensual prevista para 2032 (m³)
Enero	60.886	60.886	351.924
Febrero	62.142	62.142	318.399
Marzo	64.335	64.335	407.263
Abril	74.121	74.121	428.921
Mayo	83.286	83.286	521.123
Junio	88.734	88.734	577.652
Julio	94.885	94.885	658.949
Agosto	97.748	97.748	670.992
Septiembre	88.609	88.609	575.727
Octubre	81.477	81.477	533.725
Noviembre	64.143	64.143	409.882
Diciembre	61.250	61.250	391.870

Figura 6 (taula 11 del Pla gestió sostenible aigua)



No obstant, aquesta demanda mensual prevista per al 2032 no se produeix de forma sobtada, si no progressiva, vinculada a l'evolució poblacional del planejament (programació de les actuacions de transformació) i a les inversions en la xarxa existent. D'allò, se dedueix una demanda progressiva que se recull a la figura següent (figura 7):

	2019	SUELO VACANTE 2021	PGOU FASE I	PGOU FASE II
	SERVICIO DE AGUA IBIZA 100% del suministro (m ³)	SERVICIO DE AGUA IBIZA CON INCREMENTO DE SUELO VACANTE (m ³)	SERVICIO DE AGUA IBIZA DESARROLLADA FASE I (m ³)	SERVICIO DE AGUA IBIZA DESARROLLADA FASE II (m ³)
Enero	293.729	304.108	324.806	351.924
Febrero	265.748	276.144	296.876	324.040
Marzo	339.917	351.928	375.880	407.263
Abril	357.994	371.064	397.132	431.285
Mayo	434.949	450.317	480.966	521.123
Junio	482.130	499.733	534.839	580.836
Julio	549.985	569.417	608.172	658.949
Agosto	560.036	579.823	619.287	670.992
Septiembre	480.524	498.068	533.058	578.901
Octubre	445.468	461.207	492.598	533.725
Noviembre	342.104	354.594	379.504	412.142
Diciembre	327.069	338.626	361.673	391.870
ANUAL	4.879.653	5.055.029	5.404.791	5.863.049

Figura 7 (taula 10 del Pla gestió sostenible aigua)

Si tenim en compte els recursos hídrics potencials de les dessaladores i de la regulació dels pous, i es compara amb la demanda prevista per al 2032 (5.863.049m³ / any), **el total d'aigua autoritzada supera la demanda prevista per al 2032. No obstant, la distribució al llarg de l'any no coincideix amb la demanda, per tant, s'han de prendre mesures encaminades a millorar el rendiment dels recursos hídrics disponibles, de manera que es garanteixi l'aigua necessària per abastir el creixement poblacional programat i, en concret, les puntes estivals.**

En relació amb el paràgraf anterior, la Revisió del PGOU assumeix la necessitat de les accions recollides en el *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i d'Emergència davant situacions de sequera*:

a) Reordenació dels usos dels recursos hídrics per garantir l'abastiment urbà d'aigua i reduir els riscos davant eventuais escenaris de sequera. Aleshores, es plantegen unes noves regles d'operació per a subministrament d'aigua dessalada en període hivernal per garantir la disponibilitat d'aigua subterrània en els períodes estivals de major demanda. A mode de resum, es descriuen a continuació les noves regles d'operació:

1. Limitació de les extraccions d'aigües subterrànies, únicament a l'estiu.
2. Ús d'aigües subterrànies a l'estiu tna sols per cobriment del dèficit d'aigua dessalada.
3. Mantenir el dipòsit municipal fins a la seva màxima capacitat en períodes de màxima demanda de l'estiu i administrar el seu volum pe ra les puntes de demanda.
4. Les dessaladores hauran de subministrar el volum compromès.

b) Programa de mesures d'estalvi d'aigua encaminades a aconseguir un descens en el consum d'aigua sense actuacions tècniques damunt els sistemes de subministrament, equips i dispositius de consum. En concret, els programes per a un estalvi d'aigua de forma voluntària es poden dirigir cap a la conscienciació ambiental de la població, incloent a la pròpia administració local, y cap al desenvolupament de noves polítiques en el preu de l'aigua.

La conscienciació és el mètode més empleat en Espanya per part de les administracions per gestionar la demanda d'aigua. Les mesures tarifàries poden influir en la moderació dle



consum d'aigua. S'hi ha d'establir una política de preus adequada, que reflecti el valor real d'aquest recurs escàs i permeti dur a terme una gestió eficient.

c) Programa de mesures d'eficiència de l'ús d'aigua, mitjançant accions directes damunt les xarxes existents (detecció i reducció de fuites, substitució de xarxes i millora de la instal·lació); i accions directes damunt l'eficàcia en el consum domèstic (instal·lació de comptadors amb telemesura, promoure instal·lació de fontaneria de baix consum); i accions damunt els grans consumidors i serveis municipals.

d) Programa mesures per a la reutilització de l'aigua. En las últimes dècades, l'interés per l'aprofitament de les aigües residuals urbanes va en augment. La convicció d'aquestes aigües hauran de ser aprofitades, conjuntament amb l'escàs creixent del recurs i dels problemes de protecció medi ambiental, establint un entorn realista per considerar la reutilització de les aigües residuals al municipi d'Eivissa.

Tot allò, acompanyat d'Ordenança municipal reguladora.

6.4 Les inversions conjuntes (sanejament-abastiment)

L'escenari anteriorment descrit comporta, com a objectiu fonamental, la necessitat d'actuar damunt la xarxa de sanejament amb una PROPOSTA d'inversions, objectius de la qual s'encaminen a garantir les accions recollides en el *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i pla d'emergència davant situacions de sequera*.

Aquestes inversions, a priori, hauran de ser assumides pels diferents òrgans actuants, fonamentalment, dins de l'àmbit de la concessió i explotació del recurs, així com el manteniment i l'eficàcia de les xarxes d'infraestructures; tot allò, en el marc de seguiment i actualització del *Pla de Gestió*.

Les inversions es divideixen en tres àmbits d'actuació: actuacions concretes en la xarxa d'abastiment d'aigua, en les xarxes de sanejament (substitució de xarxa i incorporació de separatives) i en els equips associats a l'abastiment (tecnologia i equips per a l'eficàcia del servei):

Código	Actuaciones en Abastecimiento	Inversión (PEM)	Periodo de ejecución (*)	Año de ejecución (*)
Act. A1	Renovación de red en C/ Bartolomé Vte. Ramón	34.636,53 €	1 mes	2021
Act. A2	Renovación de red en C/ País Basc	58.717,88 €	2 meses	2021
Act. A3	Mallado de red municipal de abastecimiento de agua en barrio de Can Escandell	253.590,57 €	3 meses	2021
Act. A4	Renovación de Avenida Isidoro Macabich	198.525,00 €	6 meses	2021
Act. A5	Renovación de red en C/Des Soto	27.114,04 €	1 mes	2022
Act. A6	Renovación de red en C/Bisbe Cardonar	38.832,90 €	1 mes	2022
Act. A7	Renovación de red en C/Sa Carrosa	82.701,72 €	3 meses	2022
Act. A8	Renovación de red en C/Ramon Muntaner	259.400,42 €	5 meses	2023
Act. A9	Sustitución y renovación equipos	75.000,00 €	2 años	2022-2023
	(*) Dato estimado			

INVERSIONS EN XARXES D'ABASTIMENT



Código	Actuaciones en Saneamiento y Pluviales	Inversión (PEM)	Periodo de ejecución (*)	Año de ejecución (*)
Act. S1	Renovación de Avenida Isidoro Macabich	383.050,00 €	8 meses	2021
Act. S2	Renovación de red en C/ Pais Basc	140.174,29 €	2 meses	2021
Act. S3	Instalación colector de pluviales en C/ Vicent Serra	309.437,76 €	3 meses	2021
Act. S4	Instalación colector de pluviales en C/ Formentera	170.544,79 €	2 años	2021
Act. S5	Mejora de la red de pluviales junto a tanque de	109.227,77 €	1 mes	2021
Act. S6	Renovación de red en C/ Castilla	67.950,82 €	2 meses	2022
Act. S7	Renovación de red en C/Sa Carrosa	168.058,46 €	6 meses	2022
Act. S8	Implantación de sistemas de drenaje sostenible en Parques y jardines	100.000,00 €	12 meses	2023
	(*) Dato estimado			

INVERSIONS EN XARXES DE SANEJAMENT

Código	Actuaciones de reducción de la demanda y ahorro de agua	Inversión (PEM)	Periodo de ejecución (*)	Año de ejecución (*)
Act. R1	Renovación de contadores e instalación de telelectura	2.653.882,00 €	12 meses	2023
Act. R2	Instalación de válvulas reguladoras de presión para mejora de la eficiencia	27.634,44 €	1 mes	2023
Act. R3	Sustitución, renovación y bonificación equipos terminales eficientes	80.000,00 €	2 años	2022-2023
Act. R4	Campañas de concienciación	60.000,00 €	2 años	2022-2023
Act. R5	Modificación tarifaria	-	6 meses	2022
	(*) Dato estimado			

INVERSIONS EN EQUIPS ASSOCIATS

En **resum**, s'estima una inversió en tres àmbits citats d'aproximadament 1.030.000€ en xarxa d'abastiment, 1.450.000€ en xarxes de sanejament i 2.830.000€ en millora i eficàcia del servei. La inversió s'estima planificada per als pròxims 3 anys, des de la posta en marxa del *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i Pla d'Emergència davant situacions de sequera*, i és independent de la planificació econòmica de la Revisió del PGOU, garantint-ne a través de les inversions de la concessionària i d'altres organismes vinculats.

6.5 La xarxa d'abastiment

Al marge de les inversions anteriors, no podem oblidar que des de la pròpia planificació municipal es proposa, en termes d'abastiment, un esquema funcional cap a una xarxa tancada, per garantir l'equilibri de pressions en tota la xarxa, així com el subministrament en cas d'avaria o reparacions. Això vol dir abandonar el model actual obert que presenten molts ramals de la xarxa, mitjançant la proposta per tancar els anells principals de la xarxa. D'acord amb aquest criteri, les propostes per a la xarxa d'abastiment es concreten en els següents:

- Tancament de la xarxa principal de 200 mm al ramal de Platja d'en Bossa.
- Tancament de la xarxa general a l'entorn de la rotonda de Can Sifre.
- Tancament de la xarxa general entre els barris de Ca n'Escandell i Sector 12.
- Tancament de la xarxa entre el passeig marítim i av. d'Ignasi Wallis per la zona des Pratet.
- Prolongació de la xarxa principal fins a Talamanca.
- Tancament de la xarxa per millorar abastiment a la zona Cas Mut

Es pretén eliminar l'ús del PVC en les canalitzacions de proveïment i distribució urbana d'aigua, en estar prescrita la seva ocupació en obres d'urbanització a causa dels problemes de descomposició del material, i pels problemes mediambientals que suposa a causa de l'aparició de substàncies contaminants als aqüífers. Es proposa la seva substitució per canonades de fosa dúctil.



6.6 Ampliació i millora de les EDAR

En teoria, l'EDAR d'Eivissa està projectada per tractar un cabal diari de 20.000 metres cúbics diaris i li estan arribant uns 12.000 a l'hivern i uns 20.000 a l'estiu, però el 2015 s'ha superat aquesta última xifra durant quatre mesos, tal com es posa de manifest en el quadre següent:

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	

Volum d'aigües residuals gestionades per la EDAR en 2014-2015 (font: Ajuntament).

Actualment, com la depuradora està saturada, l'aigua només rep un tractament fisicoquímic, i tot el cabal s'aboca directament per l'emissari marí, tot i que hi ha un camp de golf que té una concessió. Els problemes que actualment presenta la depuradora per les olors que produeix a les zones residencials pròximes han d'eliminar mitjançant sistemes d'ozonització.

Els llots produïts pel procés de digestió de fangs, han de reciclar-se en el procés agrari per a elaboració d'abonaments naturals i compost per a l'agricultura i la jardineria domèstica, sent vàlids en la seva totalitat per l'escassa importància dels efluentes de tipus industrial.

La nova EDAR en breu construcció (s'atendrà al RD 842/2002, de 2 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament per a Baixa Tensió i el RD 2267/2004, de 3 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de seguretat contra incendis en establiments industrials) per a la ciutat d'Eivissa, situada a sa Coma (Sant Antoni) té més capacitat i usarà un sistema biològic convencional, amb el que donarà millor qualitat i menys problemes. Els cabals màxims del projecte de la nova EDAR situada a sa Coma -sobre la hipòtesi d'unes pèrdues del 90% sobre les aigües potables- són els següents:



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

Segons l'art. 79 PHIB, el dimensionament de les EDAR "es realitzarà tenint en compte la població real i la previsió dels possibles creixements, i no la capacitat màxima de població prevista en el planejament, que no es correspon amb el creixement poblacional real del terme municipal. aquesta previsió de possibles creixements es calcularà tenint en compte un termini de 10 anys com a mínim, a partir dels índexs de creixement iguals observats en els nuclis de població del municipi ". Segons això, no és raonable haver de justificar la capacitat de depuració d'aigües per tot el sostre poblacional previst en el Pla General, ja que la lògica de les EDAR consisteix a anar ajustant la seva oferta a la demanda previsible en l'horitzó de 10 anys des que són construïdes.

Així doncs la població de projecte servida per la futura depuradora serà de 140.000 habitants en temporada alta (200 l / hab • dia) i 80.000 habitants en temporada baixa (250 l / hab • dia).

Els cabals màxims que podran tractar les dues EDAR seran d'un màxim de 20.700 m3 + 25.200 m3 = **45.900 m3 / dia**.

Aplicant la ràtio de 250 l / hab • dia que marca el PDS Hidrològic, la població màxima servida en temporada alta seria d'45.900 m3 / dia / 0,25 m3 / hab • dia = 183.600 habitants. Però si s'aplica la ràtio del projecte de la depuradora per temporada alta, la població resultant seria de **229.500 habitants en temporada alta**.

Les dues xifres estan molt per sobre dels 77.770 habitants equivalents (és a dir, en temporada alta) que preveu el Pla General, però cal recordar que es refereixen a la totalitat de l'illa.

6.7 La xarxa de sanejament

La continuació del programa de prevenció d'inundacions al municipi, ha de ser una preocupació del Pla, preveient el desenvolupament de xarxes separatives mitjançant col·lectors que desemboquin directament les zones inundables de la ciutat al mar. En concret es proposa continuar l'execució del Pla d'Actuació contra inundacions, per abocar les aigües pluvials de la zona de l'eixample durant els forts aiguats, sent la seva finalitat minvar l'abocament de les tempestes damunt la xarxa municipal i els torrents, a més de plantejar una possible reutilització de les aigües de pluges.

La filosofia d'aquesta proposta consisteix a recollir les aigües pluvials a les conques naturals dels torrents de Cas Capità i Llanvanera, que afecten les zones baixes de l'eixample d'Eivissa, per al primer d'ells, i en l'entorn del marge oriental del port , on es troba la conca del torrent de Llanvanera.



Es proposa també estudiar la construcció de dipòsits de tempesta en els punts d'abocament al mar, així com la millora i substitució de les estacions de bombeig d'aigües residuals (actualment en tramitació), com una mesura eficaç per evitar la contaminació de la badia d'Eivissa, durant el començament dels aiguats. El dimensionament i ubicació concrets de l'Estació de Bombeig del Port se ha dut a terme atenent a les directrius del projecte específic redactat i aprovat pel Ministeri - executat i posat en funcionament -, en aplicació de la normativa sectorial sobre aigües superficials.

El Pla General considera com a objectiu prioritari desenvolupar inversions específiques en avançar en el sistema separatiu de les xarxes i al millora del drenatge. Per això, s'aposta per una proposta de diagnòstic i anàlisi de les infraestructures actuals i de la millora de les xarxes com a mesura eficaç per evitar la contaminació de la badia d'Eivissa.

La redacció d'un Pla Municipal de Millora del Sanejament i Drenatge (atenent a les recomanacions) d'ABAQUA, és prioritari i objectiu del Pla General, en coordinació amb el *Pla de Gestió sostenible de l'aigua i d'Emergència davant situacions de sequera*- aprovat inicialment- ja sigui a mode de "pla director d'aigües" o bé com a "programa d'actuacions", a la fi de garantir aquests serveis i coordinar les inversions. L'esmentat Pla es sustenta en les següents finalitats:

- a) Diagnòstic de les infraestructures dels Sistemes Generals de Sanejament i Drenatge
- b) Determinacions de l'estat actual de les infraestructures a nivell tècnic concís
- c) Identificació d'infraestructures i/o actuacions executades de sanejament i drenatge (obres desdoblament EI-20, canalització de torrents, dipòsits de recollida d'aigües a Blancadona, can Negre, Puig d'en Valls, etc...)
- d) Pal·liar els efectes inundables sobre determinades àrees del municipi
- e) Re-utilització de les aigües
- f) Coordinació de les obres de nova urbanització i de reforma del viari públic amb els objectius de sanejament i drenatge.

6.8 La xarxa d'energia elèctrica

6.8.1 Les propostes sobre subministrament d'energia: cap a un consum responsable d'energia

Els efectes ambientals que provoca la central tèrmica de GESA-ENDESA a tota l'illa, i particularment en el terme municipal d'Eivissa són evidents, no només per la combustió gasosa del combustible, clarament visible des de qualsevol punt del municipi, sinó també per la deficient qualitat de l'aire de l'entorn urbà, sobretot quan els vents bufen en direcció al nucli urbà.

En concret es proposen les mesures següents:

- * Implantar l'aplicació de mesures d'estalvi i eficiència energètica, i afavorir la contenció del consum energètic a Eivissa.
- * Obligació d'instal·lar panells tèrmics solars en totes les noves construccions del municipi, tal com està ja regulat en el CTE.
- * Impulsar la col·laboració ciutadana per a l'estalvi energètic, establir campanyes de difusió i experiències demostratives, etc., per informar el ciutadà dels avantatges ambientals, ecològiques per a la sostenibilitat del model de desenvolupament a l'illa.

La reconversió de la Central Tèrmica per transformar-la en Central de Cicle Combinat, utilitzant el gas natural com a combustible, permet reduir els productes contaminants a la



tercera part, i augmentar l'eficiència del combustible en un 60%. En tot cas i a la vista de la DT4ª de la Llei 10/2019, fins que el PDS energètic s'adapti a la Llei autonòmica de canvi climàtic, la central tèrmica existent s'adaptarà a l'establir en l'art 56 de la Llei 10/2019 mitjançant l'aprovació del corresponent Decret autonòmic.

6.8.2 Corredors aeris per concentrar les línies d'alta tensió

Amb l'objectiu d'establir criteris d'ordenació per al traçat de les línies aèries a l'entorn del municipi d'Eivissa, evitant el desordre territorial en els traçats de les línies principals d'alta tensió des de la subestació, el Pla proposa establir, d'acord amb els responsables de planificació de la companyia GESA-ENDESA, un passadís aeri on concentrar les línies existents juntament amb les noves línies que s'instal·lin. Aquest passadís es proposa sobre els límits de l'ANEI en la vora del terme municipal d'Eivissa en direcció a Sant Antoni. Sobre aquest passadís que es representa al mapa de la infraestructura d'energia elèctrica, hauran de reubicar els traçats que actualment no coincideixen espacialment amb aquesta traça, per a això serà necessari establir un procés per traslladar els traçats actuals que difereixen amb aquests criteris cap a aquest passadís..

6.8.3 El soterrament de totes les línies aèries dins del sòl urbà

El Pla proposa passar a subterrànies totes les línies aèries d'alta i mitja tensió dins el sòl urbà consolidat. Aquest objectiu s'aconseguirà evitar els problemes derivats dels impactes visuals i estètics que produeixen les línies aèries sobre la ciutat, que la seva denúncia ha estat posada de manifest repetidament pel ciutadà d'Eivissa, a causa del desenvolupament d'una major consciència ciutadana sobre els perills i problemes que implica el seu manteniment.

Eliminar els impactes en el paisatge urbà dels pals metàl·lics utilitzant columnes metàl·liques en substitució dels ja antics suports tradicionals amb barres angulars, que han estat eliminats en altres companyies distribuïdores, i que tant impacte provoquen en el paisatge rural i urbà, constitueix la proposta del Pla per millorar la infraestructura elèctrica. Es proposa instar les empreses GESA-ENDESA i REE a utilitzar aquest nou tipus de pals més estètic i amb menor superfície d'ocupació del terreny.

6.9 El gas natural

La substitució de l'energia tèrmica de combustibles líquids pel gas natural per generar energia elèctrica minimitza les emissions atmosfèriques dels gasos i partícules en suspensió. La incorporació de les illes Balears a la xarxa de gasoductes peninsulars des de Dènia, ha permès reconvertir les instal·lacions anteriors. Amb l'arribada del gas natural es dotarà la ciutat de la corresponent xarxa de distribució domiciliària.

Pel que fa a la xarxa de transport de gas natural, el traçat de la conducció que porta el gas natural al terme municipal d'Eivissa des de Cala Gració (Sant Antoni) es grafia en el plànol d'ordenació O.6.4. El gasoducte de transport previst discorre per la zona de servitud de la carretera comarcal C-731 Eivissa - Sant Antoni fins a l'estació reguladora. Aquesta es localitza al costat la central tèrmica d'Eivissa.

6.10 Els residus sòlids urbans

El Pla aposta per la reutilització i reciclatge dels materials útils, i reduir l'impacte ambiental i paisatgístic produït per l'increment dels residus urbans i procedents d'enderrocs i demolicions.



L'objectiu estratègic del Pla serà reduir la generació de residus des d'una visió integral del cicle dels materials. Potenciar la recollida selectiva de residus, coordinar amb el Consell Insular la recuperació, compostatge i reciclatge dels residus domèstics, fent viable econòmicament la gestió completa dels processos.

El Pla General, recull les determinacions del Pla director sectorial per a la gestió de residus urbans a Eivissa i Formentera, de 30 de març de 2001. Com a objectius concrets es proposen:

- Estabilitzar la producció de residus sòlids urbans a Eivissa.
- Mantenir l'estació de transferència provisional per a envasos i recollida selectiva a la parcel·la d'ús industrial al costat de les instal·lacions de la central tèrmica, reserva de sòl corresponent.
- Augmentar la quantitat de tractament de classificació de residus sòlids urbans a Eivissa ("punts verds", "deixalleries").
- Afavorir l'ocupació de sistemes de compostatge de residus urbans i la seva utilització en l'agricultura. Impulsar polítiques per fomentar del reciclatge i reutilització de residus i envasos.
- Sensibilitzar i informar tots els agents implicats en la gestió de residus.

Per a això es proposa un Pla Decennal dels residus d'Eivissa que impulsi el reciclatge i la reutilització dels residus, establint les següents línies de treball:

- Informació bàsica al ciutadà sobre reciclatge, reutilització i compostatge domèstic.
- Coordinació administrativa per a la gestió dels residus de la runa d'obres.
- Posada en marxa d'un Pla per a la rehabilitació de pedreres i reciclatge de materials.
- Utilització del compostatge en programes locals contra l'erosió del sòl i ocupació com a adob natural.

6.11 Les millores en les instal·lacions d'enllumenat públic municipal

El Pla General proposa millorar la deficient situació de les instal·lacions d'enllumenat públic municipal, proposant realitzar un Pla Municipal de Renovació de les instal·lacions antigues i obsoletes, amb l'objectiu d'implantar la millora de la qualitat de la urbanització en els espais públics i les vies públiques de la ciutat.

Així mateix, dotar les instal·lacions existents d'equips i sistemes d'estalvi energètic, mitjançant sistemes de reducció i estabilització del flux lluminós, constitueix un objectiu del Pla General per a les infraestructures d'enllumenat públic.

En el terme municipal d'Eivissa totes les vies públiques en sòl urbà hauran de comptar amb il·luminació artificial nocturna. Així mateix tots els espais públics, parcs i zones verdes comptaran amb il·luminació artificial específica d'acord amb els usos i intensitats previstes dels projectes d'urbanització.

L'enllumenat respectarà les condicions contra la contaminació lluminosa del medi nocturn.

6.12 L'ampliació de la xarxa telefònica

Els nous desenvolupaments urbans previstos en el Pla obliguen a allargar la infraestructura telefònica existent fins als nous sectors de desenvolupament urbà. La nova estructura de la



xarxa viària prevista en el Pla General ha de constituir la referència fonamental per a realitzar l'ampliació de les xarxes telefòniques principals.

L'eliminació de tots les esteses aèries del terme municipal constitueix una prioritat sobre les actuacions de les companyies telefòniques, que han d'acompanyar les actuacions de remodelació del viari.

Igual que succeeix amb la xarxa elèctrica de baixa tensió, al centre històric les esteses aèries i els cables han de retirar de la façana per evitar la deficient imatge paisatgística en l'entorn patrimonial de la ciutat. L'actuació prioritària ha de correspondre als barris de Dalt Vila, la Marina i sa Penya, on els impactes en el conjunt d'edificacions són clarament perjudicials per al paisatge urbà.

La creació d'una xarxa digital de fibra òptica a tota la ciutat, que sigui el canal de difusió cultural de les activitats urbanes, és la proposta del Pla per a desenvolupar en col·laboració amb les companyies de telefonia.

6.13 Condicions per a les instal·lacions de telecomunicació

Les activitats objecte i les instal·lacions que estiguin vinculades a la radiocomunicació han d'ésser projectades, instal·lades, utilitzades, mantingudes i controlades ajustant-se a les determinacions de protecció de la salut i seguretat, i als objectius de la qualitat mediambiental i, per tant, els titulars d'aquestes activitats les han d'exercir sota els principis següents:

- Evitar qualsevol instal·lació que no garanteixi la protecció de la salut.
- Garantir la cobertura dels serveis de radiocomunicació a la població.
- Prevenir les afeccions al paisatge, obligant-se a incorporar les mesures de mimetització o les solucions específiques que minimitzin l'impacte visual.

Amb caràcter general, i sense perjudici de l'ordenança municipal específica, no podran establir-se instal·lacions de radiocomunicació en els béns immobles catalogats. Es limitaran igualment les instal·lacions de radiocomunicació en centres hospitalaris, residències d'avis, centres educatius i centres docents. El nivell màxim permès d'exposició als camps electromagnètics no ionitzants en sòl urbà es proposa que siguin $450\mu\text{W}/\text{cm}^2$ (41 V/m) per a freqüències de fins 900MHz, $900\mu\text{W}/\text{cm}^2$ (58 V/m) per a freqüències de 1.800MHz, $1000\mu\text{W}/\text{cm}^2$ per a freqüències de 2GHz, independentment de la freqüència de radiació. En virtut del principi de precaució es consideren com a centres sensibles els següents: escoles infantils, centres educatius, centres sanitaris, hospitals i residències d'ancians. A l'interior dels centres adjectivats com a sensibles, s'estableix un nivell màxim de densitat de potència per portadora de $0.1\mu\text{W} / \text{cm}^2$, per a les freqüències de telefonia mòbil (GSM, DCS i UMTS).

Els operadors estaran obligats a mantenir les seves instal·lacions en les degudes condicions de seguretat, estabilitat i conservació, així com a incorporar les millores tecnològiques que vagin apareixent i contribuint a reduir els nivells d'emissió dels sistemes radiants i a minimitzar l'impacte ambiental i visual. Els operadors haurien de revisar les instal·lacions anualment.

Els titulars de les instal·lacions estaran obligats a esmenar les deficiències de conservació en un termini màxim de quinze dies a partir de la notificació de la irregularitat. Quan hi hagi situacions de perill per a persones o béns, les mesures hauran d'adoptar de forma immediata. En els supòsits de cessament definitiu de l'activitat o existència d'elements de la instal·lació en desús, l'operador o, si escau, el propietari de les instal·lacions haurà de realitzar les actuacions necessàries per desmantellar i retirar els equips de radiocomunicació o els seus elements, i deixar el terreny, la construcció o edifici que serveixi de suport a aquesta instal·lació, en l'estat anterior a l'establiment d'aquests.



6.14 La modernització de les infraestructures hidràuliques i la defensa enfront de les avingudes en els torrents de Cas Capità i sa Llanvanera

El Pla General proposa recuperar la usurpació del domini públic hidràulic corresponent als dos torrents, restaurant la zona de servei dels llits fluvials públics d'acord amb la legislació vigent, traslladant les infraestructures allà instal·lades, desmuntant els tancaments que envaeixen els llits fluvials i demolint les construccions que allà hi hagi. Al mateix temps, es proposa modernitzar les vies hidràuliques en els dos casos, mitjançant la modernització de la precària infraestructura hidràulica existent per garantir la capacitat de desguàs en avingudes amb l'avinguda de període de retorn dels 500 anys, tal com està previst a la Llei d'aigües.

Aquestes propostes en matèria hidràulica es dirigeixen també cap a l'objectiu de prevenció d'inundacions al municipi d'Eivissa, mitjançant l'ampliació de les seccions hidràuliques dels torrents dins dels trams urbans. Com a mesures concretes es proposen les següents:

- Recuperació de l'amplada dels llits fluvials per assegurar la capacitat de desguàs en avingudes. A tal efecte i en aplicació de la regulació legal, es declaren fora d'ordenació tots els elements, instal·lacions, serveis d'infraestructura, edificis, etc., que es trobin dins de la zona de domini públic sense la corresponent autorització o títol legitimador.
- Retirada i trasllat dels serveis urbans situats dins dels llits a l'exterior. En concret, es desmuntaran les línies d'energia elèctrica i els pals d'alta tensió, així com els traçats de les canalitzacions de gas i les canalitzacions d'aigua, clavegueram i l'emissari abocament, que pugui haver a l'interior dels llits.
- Eliminar els encreuaments aeris de canalitzacions de serveis urbans afectant el nivell d'inundació dels torrents, per evitar l'efecte presa sobre els cabals d'avinguda.
- Suprimir l'ús dels torrents com a vies de comunicació, posant en valor els llits fluvials públics.
- Instar les administracions responsables a mantenir la conservació dels llits fluvials baixos dels torrents en correcte estat de conservació i manteniment, així com nets de vegetació per assegurar les seves condicions hidràuliques de desguàs.
- Mantenir i perseverar en les inversions del Pla d'Actuacions contra les inundacions.

6.15 Normes d'urbanització

El Pla General ha elaborat unes Normes específiques per a la urbanització objectiu de les quals és definir els criteris de planificació, disseny i execució dels principals aspectes relacionats amb les condicions d'urbanització dins del municipi. Aquestes Normes d'Urbanització es presenten contingudes com a annex de la Normes Urbanístiques i s'aplicaran a totes les obres d'urbanització que s'executin en el terme municipal d'Eivissa, qualsevol que sigui la persona o entitats que duguin a terme i el projecte que les desenvolupi.

Amb independència de la seva aplicació immediata a totes les obres municipals i de particulars, serà convenient elaborar una Ordenança municipal sobre via pública, que serà aprovada per l'Ajuntament d'Eivissa, l'objectiu final serà desenvolupar en major profunditat el contingut d'aquesta normativa, per ajustar-la a les necessitats específiques de la ciutat, en relació amb les obres d'urbanització i els projectes dins de la via pública relacionats amb el transport i les comunicacions.



7. EL SISTEMA D'EQUIPAMENTS PÚBLICS

7.1 Objectius i funcions en el model urbà

El sistema dotacional d'equipaments i serveis públics constitueix un element bàsic del projecte urbà. Això és així perquè sobre aquest sistema se sustenta una part important del model de ciutat proposada, tant pel que fa a l'ordenació física de l'espai urbà, com l'organització funcional de la ciutat. Tots dos aspectes, a la vegada, es lliguen decisivament amb el que, en definitiva, ha de ser l'objectiu últim del sistema dotacional, és a dir, la millora de la qualitat de vida i la cohesió social del medi urbà.

El sistema d'equipaments i serveis socials està constituït per una gran diversitat d'elements que serveixen a la col·lectivitat ciutadana. Des del punt de vista de la planificació urbanística, cal centrar-se en aquells equipaments que resulten veritablement decisius per configurar l'estructura urbana desitjada, atès que demanen reserves de sòl específiques amb un alt nivell d'especialització que fa a la dotació d'infraestructures complementàries (viari, aigua, energia, telecomunicacions, etc.) o bé generen fluxos de mobilitat propis:

- Equipaments sanitaris
- Equipaments docents
- Equipaments esportius
- Equipaments socioculturals, etc.

Aquest conjunt d'equipaments ha de ser concebut en coherència amb els objectius d'ordenació urbana global, contribuint a superar una certa lògica estrictament sectorial que, generalment, guia la programació dels diferents departaments implicats. Cal valorar primerament la capacitat i les funcions del sistema d'equipaments en el procés de planificació i transformació de la ciutat, així com els seus vincles (i sinergies) amb altres aspectes o components del Pla.

- Els components del sistema d'equipaments i serveis públics (juntament amb el sistema d'espais lliures), constitueixen, sens dubte, les fites de referència urbana que en major mesura contribueixen a la identificació externa i a la identitat interna de la ciutat. Són elements claus d'autoreconeixement i de pertinença ciutadana.
- El sistema d'equipaments públics és un factor decisiu de qualitat de vida urbana i de cohesió social. L'accés de la població als serveis col·lectius és un factor determinant de l'articulació social i de la integració de la societat en un projecte de desenvolupament compartit.
- La distribució espacial de les diferents categories d'equipaments és un element essencial del model físic i funcional de la ciutat. Són components bàsics de l'articulació urbana. El sistema d'equipaments és concebut globalment, de manera que contribueixi a l'equilibri intern de l'estructura urbana proposada a escala de ciutat i de barri.
- El sistema d'equipaments, finalment, ha de ser coherent amb els objectius marcats pel que fa a accessibilitat i mobilitat sostenible, i el sistema de transports està íntimament relacionats amb la configuració de la xarxa urbana d'equipaments públics, ja que els equipaments són la causa d'un segment important dels fluxos de desplaçaments diaris que, en el cas d'Eivissa, cal considerar tant a escala intramunicipal com intermunicipal.
- La distribució equilibrada de la xarxa d'equipaments amb objectius de proximitat a la població servida és un dels factors en relació amb l'objectiu de "calmar" el trànsit motoritzat i contribuir a una mobilitat més sostenible.



7.1.1 El sistema d'equipaments i les seves escales d'influència

La concepció del sistema d'equipaments de la ciutat d'Eivissa ha de prendre necessàriament com a referència diverses escales que tenen a veure amb les funcions urbanes que ocupa el municipi.

- a) En primer lloc, els nivells dotacionals que tenen a veure amb l'estricta **escala municipal i urbana**. En aquest sentit, Eivissa s'ha de moure en paràmetres de dotacionals propis d'una mida de ciutat mitjana. En qualsevol cas, la programació de dotacions i equipaments de considerar uns nivells de servei a la població extremadament variables, conseqüència de la particular dinàmica demogràfica del municipi:
 - La població censal, 49.970 habitants el 2015, la qual ha de ser la base de partida per establir la situació del nivell de cobertura dels equipaments bàsics, si bé cal tenir en compte el segment de població no censada o empadronada que treballa, estudia i resideix temporalment a la ciutat (població vinculada). La taxa de vinculació se situa en 1,81 en 2011 (uns 88.000 habitants). Eliminant a la població transeünt, la taxa de vinculació baixa a 1,22 (uns 60.000 habitants).
 - La població real, amb la seva variable expressió intraanual o estacional, que marca la càrrega poblacional turística que se suma a la població resident. En aquest cas només és possible un acostament estimatiu dels habitants totals i la seva evolució mensual. Les estimacions realitzades a la memòria informativa d'aquesta Revisió del Pla ofereixen un marge de variació que va des dels 64.000 habitants del mes d'agost als 51.000 del mes de febrer.
 - La població projectada, segons la hipòtesi establerta en l'Annex a la Memòria d'Ordenació, planteja una població de dret de 62.000 habitants en 2032.
 - La població sastre de 77.713, marcada pels objectius del Pla d'establir les regulacions d'edificabilitat adequades per reduir el sastre de població màxima (considerant la població resident i la transeünt).
- b) En segon lloc, els nivells dotacionals que corresponen a les funcions d'Eivissa com a **centre urbà bàsic**. Tal com s'assenyala en el Pla territorial insular, Vila se situa de forma clara en el primer nivell de la jerarquia urbana de l'illa, polaritzant la major part de les funcions urbanes. En el nivell d'equipaments i dotacions supramunicipals cal tenir en compte principalment les següents dotacions d'aquesta escala jeràrquica:
 - Administració pública relacionada amb les funcions de capitalitat insular, on s'ubiquen també les delegacions estatals (Justícia, Policia, etc.)
 - Equipaments sociosanitaris: Hospital de referència de Can Misses i clínica-hospital privat.
 - Equipaments educatius i culturals: centre polivalent de Cas Serres, Biblioteca Insular, museus, Centre d'ensenyament Universitari i Conservatori de Música.
- c) Finalment, cal tenir en compte unes funcions més especialitzades que es relacionen amb el paper d'Eivissa com a **centre i destinació turística**



d'escala internacional. En aquest sentit cal valorar les dotacions existents que potencien i qualifiquen aquestes funcions. Particularment interessants són les possibilitats d'augmentar les dotacions vinculades a la millora de l'activitat turística i a contribuir a l'oferta d'oci continuada al llarg de l'any: paper d'Eivissa en relació amb el turisme de congressos i desenvolupament d'una oferta cultural més àmplia i diversificada.

El Pla territorial assenyalava especialment com a problema a afrontar la forta estacionalitat de l'activitat turística de l'illa i proposa, com una de les respostes a aquest problema, la millora de les infraestructures i equipaments que permetin acollir altres activitats fora de la temporada alta turística. En aquest últim sentit cal considerar la proposta del Pla Territorial de dotar l'illa d'un teatre-auditori d'àmbit insular preferentment localitzat a la ciutat d'Eivissa.

7.1.2 La contribució del Pla General a la consolidació d'un sistema d'equipaments

La configuració d'un sistema d'equipaments i dotacions es relaciona, com s'ha vist més amunt, amb una àmplia gamma de funcions i escales que impliquen l'acció d'una gran quantitat de departaments municipals i de sectors de l'administració pública autonòmica i estatal. La configuració d'aquest sistema ha de ser objecte d'un programa de política municipal directament coordinat amb les administracions sectorials amb responsabilitat en les diferents àrees (educació, sanitat, esport, cultura). En aquest sentit cal prendre com a referència les diferents iniciatives de política regional programades o iniciades, particularment:

- Pla estratègic Sociosanitari d'Eivissa i Formentera
- Pla Director d'Equipaments Esportius
- Programes de planificació educativa
- Programes de planificació cultural
- Pla Director Sectorial de Pots Esportius i Instal·lacions Nàutiques

Òbviament, des del Pla General no és possible configurar íntegrament els termes i les categories d'un sistema d'equipaments col·lectius adaptat a les diferents funcions i escales que s'han indicat. No obstant això, si és important que els plantejaments del Pla General s'insereixin en un projecte global, en una configuració general de l'estratègia municipal en relació amb el seu sistema d'equipaments públics i els serveis socials a ells adscrits.

Principalment, el Pla General aporta les dimensions físiques, en termes de sòl i de població servida, que assegurin la base territorial en la qual és possible implementar Programes coordinats de dotacions i serveis públics mitjançant diversos procediments:

- a) L'assignació d'usos específics d'equipaments mitjançant les oportunes classificacions i qualificacions de sòl. Això afecta, sobretot, a aquelles dotacions que requereixen un ús exclusiu com a equipament, amb independència d'aconseguir un ús en polivalent dins de les diferents possibilitats de compatibilitat entre les possibles categories dotacionals (compatibilitat de l'ús esportiu i educatiu, sanitari i assistencial, etc.).
- b) Mitjançant la regulació, a través de les ordenances d'edificació, de les condicions d'implantació dels diferents equipaments públics, tant d'aquells que necessàriament han de tenir un ús exclusiu i / o polivalent, com d'aquelles altres dotacions regulables de manera compatible amb altres usos (residencials, espais lliures, etc.).



- c) Mitjançant la programació d'actuacions singulars de nous equipaments o rehabilitació dels existents.

7.1.3 Paràmetres de referència del sistema d'equipaments

Les propostes del Pla General es dirigeixen a donar resposta a les necessitats objectives i les demandes de la població en l'accés als serveis públics bàsics, tant en l'escala municipal, com en aquella altra en la qual es manifesten les funcions de la ciutat de Eivissa com a centre urbà bàsic de l'illa i de Formentera.

L'assignació d'estàndards que orientin sobre el grau de resposta de la planificació a aquestes necessitats i demandes és un procediment habitual de la pràctica urbanística. En tot cas, qualsevol paràmetre o estàndard (excepció feta d'aquells que venen imposats per norma legal) no pot tenir sinó una funció orientativa, com a referència comparativa desitjable.

A l'efecte d'establir aquest marc comparatiu entre la situació actual i la més desitjable o òptima s'han pres com a referència els següents paràmetres (provinents del treball "Paràmetres dotacionals en sòl urbà" realitzat pel Seminari de Planejament i Ordenació del Territori, per encàrrec del MOPTMA, els resultats d'aquesta investigació estan sent presos en consideració en diversos processos de planejament urbanístic; no són un estàndard sinó una referència):

<i>Esportiu:</i>	<i>2,014 m2 de sòl per habitant</i>
<i>Educatiu:</i>	<i>5,970 m2 de sòl per habitant</i>
<i>Cultural:</i>	<i>0,466 m2 de sòl per habitant</i>
<i>Sanitari/Assistencial:</i>	<i>0,370 m2 de sòl per habitant</i>
<i>Benestar social i altres:</i>	<i>0,925 m2 de sòl per habitant</i>
Total:	9,745 m2 de sòl per habitant

Es tracta d'una referència folgada i generosa, tota vegada que altres planejaments municipals utilitzen estàndards significativament inferiors (de l'ordre de 6,00 m2 / hab).

La dada de la superfície de sòl no és prou significativa, ja que -excepte els equipaments esportius a l'aire lliure- aquests serveis, almenys en part, es desenvolupen arquitectònicament en vertical, de manera que la seva ocupació en planta varia molt en funció de l'edificabilitat i altres paràmetres arquitectònics de cada zona concreta on s'ubiquen. Per a això existeixen altres estàndards que prenen com a referència la superfície construïda:

<i>Esportiu:</i>	<i>0,10 m2c/hab</i>
<i>Educatiu:</i>	<i>1,80 m2c/hab</i>
<i>Cultural:</i>	<i>0,30 m2c/hab</i>
<i>Sanitari/Assistencial:</i>	<i>0,20 m2c/hab</i>
<i>Administratiu i altres:</i>	<i>0,40 m2c/hab</i>
Total:	2,80 m2c/hab

Això dona una edificabilitat mitjana d'uns 0,287 m2c / m2 • hab com a referència. Referent a això, cal assenyalar que el Pla General garanteix als equipaments una edificabilitat mínima de 0,60 m2c / m2, així com llibertat de posició en la parcel·la i llibertat tipològica i arquitectònica per poder respondre millor a les particularitats de cada equipament. En tot cas, atenent al fons de la qüestió, la proposta de la Revisió satisfà les necessitats de la població prevista.

7.1.4 La necessària flexibilitat del sistema d'equipaments

La concepció del sistema dotacional té en compte criteris de flexibilitat respecte a la resposta a demandes futures no previstes en el moment actual, de manera que, en alguns casos, es



contempla un ús dotacional genèric. La polivalència en l'assignació de possibles usos compartits, quan això és funcionalment possible, és un altre criteri a tenir en compte.

El caràcter dels usos assenyalats en els documents d'ordenació és indicatiu, ja que el Pla concep la qualificació d'equipament com un sistema discontinu de dotació global de la ciutat. Per això, s'ha de mantenir l'ús global d'Equipaments (VII) en aquests sòls encara que la destinació concreta pugui anar variant amb els anys, podent ser destinada cada parcel·la d'equipament en qualsevol dels usos detallats permesos, d'acord amb la regulació de la compatibilització d'usos. La finalitat d'aquest mètode és inicialment justificar uns estàndards de dotació concreta, però atès que les necessitats de la població són canviants, l'objectiu últim del Pla General és assegurar que hi hagi prou sòl dotacional per a poder ser destinat a l'ús més adequat en cada moment.

Donada la seva singularitat urbanística, els equipaments han de tenir també una expressió arquitectònica singular. Per això, les condicions d'edificació han de ser prou lliures i l'aprofitament no ha de ser un obstacle, encara que sempre sense sobrepassar les condicions del teixit urbà on s'insereixin.

Els criteris de localització tenen en compte l'assoliment de la màxima accessibilitat possible, valorant especialment la proximitat residencial que possibilita l'ús de maneres de transport no motoritzats i la vinculació espacial amb altres dotacions urbanes (principalment zones verdes i espais lliures).

Considerant l'estructura demogràfica i la seva previsible evolució, els nivells dotacionals bàsics sobre els quals haurà de preveure un màxim esforç es refereixen principalment als serveis socials relacionats amb l'atenció a població de més edat i, d'altra banda, pel que fa als nivells educatius, tenint en compte els dèficits actuals i, sobretot, la tendència previsible a un cert rejuveniment de la franja de població de menor edat, producte d'un augment de la natalitat atribuïble, tal com s'apunta en la memòria informativa de la Revisió del Pla, al component de població immigrant.

7.1.5 Valoració global

En general es pot considerar que, en termes quantitatius de diversitat, nombre d'instal·lacions i sòl adscrit, la ciutat d'Eivissa part d'uns nivells dotacionals que no presenten dèficits importants. És aquest també el diagnòstic en el qual ve a concloure el Pla territorial insular, en el qual es constata l'alt nivell de carències d'altres municipis illencs davant de la concentració de serveis i equipaments de la ciutat d'Eivissa.

En termes globals, la superfície de sòl actual i programada pel Pla dedicada a equipaments com a ús exclusiu llança unes ràtios per càpita molt poc preocupants:

Estàndar dotacional Revisió PGOU			
m2 sòl dotacional	població de referència		m2/hab
701.431	49.727	població actual 2018	14,11
	61.285	sostre màxim (2032)	11,45
	75.036	inclòs turistes (2032)	9,35

- Pel que fa a la població actual suposa una relació de més de 13 m2 de sòl per habitant. Un paràmetre que supera amb claredat el considerat com a òptim.
- En la hipòtesi més alta de creixement demogràfic (una mica més de 61.000 habitants en 2032) i límit de la validesa de l'ordenació de la Revisió, la relació de sòl d'equipament seria un poc més d'11m2 per habitant, pràcticament la ràtio



recomanada a l'estudi citat. En relació a l'estat actual, això implica un aprofitament més intensiu i eficient de les dotacions municipals.

- Pel que fa a la població teòrica màxima suposaria una relació d'una mica més de 9 m2 per habitant, ràtio que millora sensiblement la situació heretada del Pla General de 1987, ja que disminueix la capacitat de població i augmenta la superfície d'equipaments. D'altra banda, cal indicar que, llevat dels sistemes generals, no estan inclosos els equipaments dels PEPRI de Dalt Vila, sa Penya, la Marina, per la qual cosa les ràtios d'equipament per habitant finals encara seran una mica més favorables.

En general, considerant els diferents paràmetres de referència, la programació de sòl per a equipament del Pla cobreix les necessitats urbanes referent a això i fins i tot supera algunes de les considerades com òptimes dins d'un objectiu de població sostenible. Ha de considerar-se, en particular, que el referent de la població màxima seria merament teòric ja que, en qualsevol cas, consideraria components demogràfics (turístics estacionals) que només ocasionalment anirien a formar part de la demanda social de serveis en equipaments públics.

Aquesta primera valoració, en qualsevol cas, ha de matisar-se si es consideren criteris de naturalesa més qualitativa. Especialment pel que fa a l'oportunitat de dotar la ciutat d'Eivissa d'elements dotacionals especialitzats en matèria de cultura i oci. Dotacions de suficient nivell i qualitat de manera que contribueixin a qualificar l'oferta turística de la ciutat i serveixin com a referents d'escala supramunicipal i insular.

7.2 Resum del sistema d'equipaments

Es recullen a continuació un resum del sistema d'equipaments de la Revisió del Pla, indicant el tipus (ús indicatiu inicial), classe de sòl, superfície de parcel·la i situació amb referència al full del Pla d'Ordenació O.3. El destí inicial dels sòls dotacionals s'estableix pel Pla sense perjudici que en el futur pugui canviar l'ús concret de cada equipament en funció de les necessitats canviants de la ciutat que puguin exigir l'adequació de l'ús dels equipaments, sempre mantenint el ús global d'equipament. El llistat d'equipaments existents i proposats es recull en les taules següents. La llegenda utilitzada en els plànols i les taules següents és aquesta:

E-SC:	Sociocultural
E-DO:	Docent
E-AS:	Assistencial
E-AP:	Administració pública
E-ES:	Esportiu
E-SA:	Sanitari
E-CE:	Cementeri
E-RE:	Recreatiu
E-:	Sense definir (a determinar en el desenvolupament del Pla General)



EQUIPAMIENTOS (Plano 0.5)

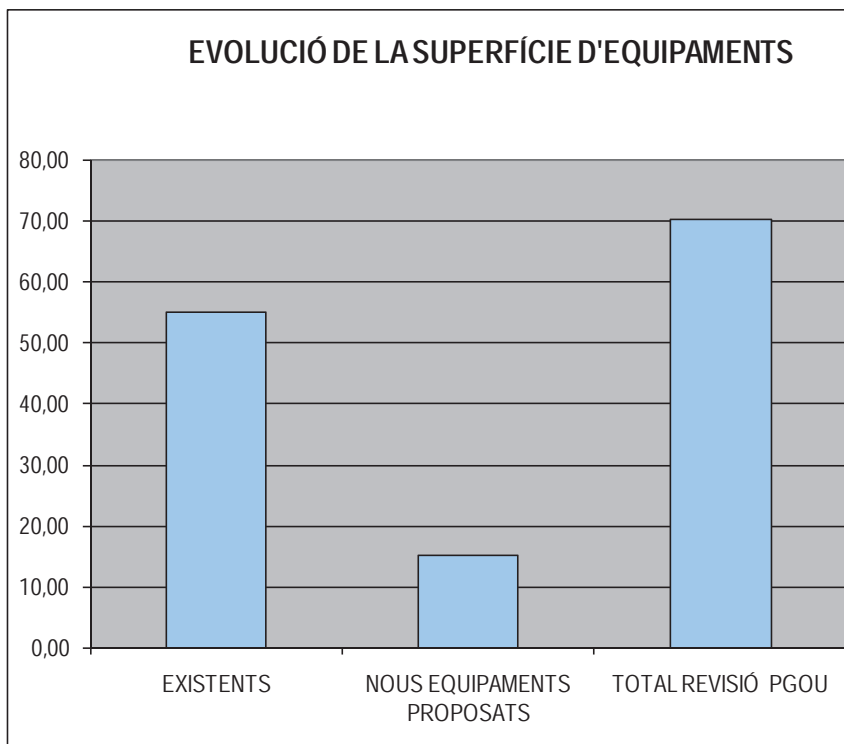
CÓDIGO (plano 0.5)	SITUACION / IDENTIFICACION			EQUIPAMIENTOS		SISTEMAS		SUPERFICIE TOTAL
	plano 0.3	calle / nombre	tipo	EXISTENTES	PROPUESTOS	LOCALES	GENERALES	
2 5	O.3.2	Carretera Aereoport	E-AP	3.892			3.892	3.892
3 9	O.3.3	C. Manuel de Falla	E-AP	627		627		627
4 14	O.3.4	C. Sa Blanca Dona	E-AP	986		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 67	O.3.9	C. Fra Vicent Nicolau	E-DO	5.465		5.465		5.465
9 68	O.3.9	UA Es Pratet	E-DO		8.636	8.636		8.636
9 69	O.3.9	IES Santa Maria d'Eivissa	E-DO	3.098		3.098		3.098
0 65	O.3.10	Conservatori	E-DO	965		965		965
0 66	O.3.10	Col·legi Ntra. Sra. de la Consolació	E-DO	2.983		2.983		2.983
0 69	O.3.10	UIB Seu Eivissa i Formentera	E-DO	1.936			1.936	1.936
0 70	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 0.5)	SITUACION / IDENTIFICACION			EQUIPAMIENTOS		SISTEMAS		SUPERFICIE TOTAL
	plano 0.3	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. Véndes 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 Llavenera	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 72	O.3.9	UA Eivissa Centre	E-		1.019		1.019	1.019
10 72	O.3.10	UA Alt - Retir	E-		170	170		170
12 77	O.3.12	Prat de ses Monges	E-		502	502		502
12 88	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 sòl destinat a equipaments, gairebé el 22% són proposats per la Revisió del PGOU, el que representa un increment del 28% sobre la superfície preexistent. Aquesta evolució es resumeix en el gràfic adjunt:

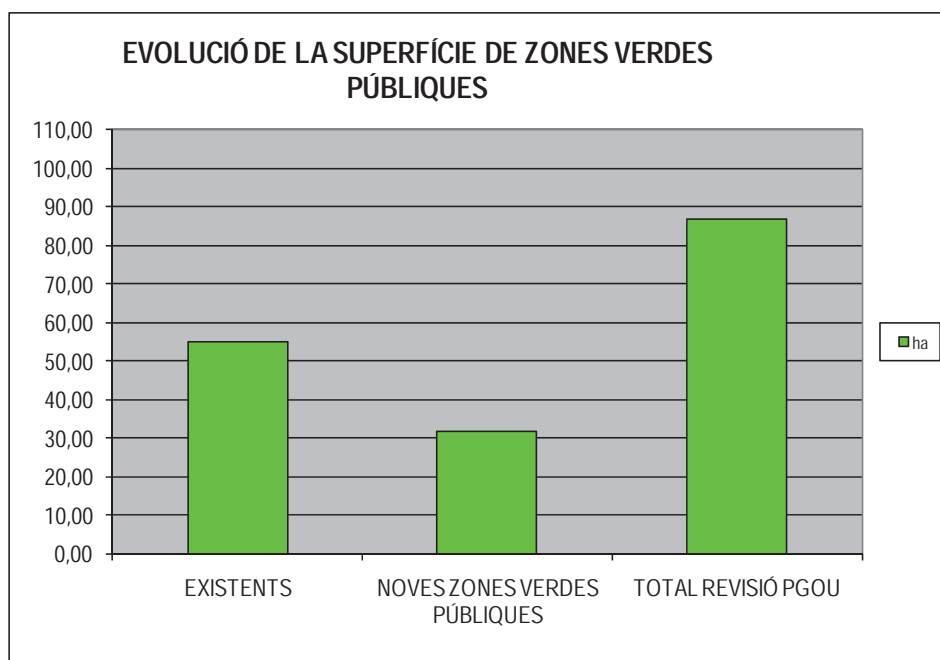


8. EL SISTEMA D'ESPais LLIURES PÚBLICS

El sistema d'espais lliures públics comprèn el conjunt de zones bàsicament no edificades, amb titularitat pública, destinades a l'oci de la població. S'inclouen també els terrenys de propietat municipal que per la seva grandària i ubicació en sòls situats al medi natural fora del sòl urbà presenten aptituds per a conformar una oferta de sòls constitutius de parcs públics suburbans al servei del conjunt de la població i no només d'una determinada zona urbana.

Constitueixen el sistema general d'espais lliures públics els sòls lliures que satisfan necessitats del conjunt de la població, i poden estar localitzats en qualsevol punt del municipi, sense que hagi perquè estar situats en un determinat barri o àrea concreta.

Del total de sòl destinat a espais lliures públics (més de 87 Ha), una mica més del 37% són proposats per la Revisió del PGOU, el que representa un increment de gairebé el 60% sobre la superfície existent. Aquesta evolució es resumeix en el gràfic adjunt:



En el quadre següent s'enumeren tots els espais lliures públics existents a la proposta de la Revisió del PGOU, amb el seu corresponent adscripció als sistemes locals o generals:



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 - Zorzone	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

Codi Validació: 2002121516511223065015 - CSV: 14615516511223065015 - Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/ Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 106 de 121



(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 Llavenera	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

Codi Validació: 200C1EE6F36ED9324E6D720E465F7522
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 107 de 121



(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
9. 127	O.3.10	Parc Reina Sofia	14.418			14.418	14.418
9. 128	O.3.10	Puig des molins	138.375		138.375		138.375
9. 129	O.3.10	Puig des molins	54.005		54.005		54.005
9. 130	O.3.10	Puig des molins		1.812	1.812		1.812
9. 131	O.3.10	Puig des molins		2.625	2.625		2.625
9. 132	O.3.10	Mirador		1.778	1.778		1.778
9. 133	O.3.10	C. Ramon muntaner	615		615		615
10. 134	O.3.11	C. Xarch	975		975		975
10. 135	O.3.11	C. Prat de Vila	1.835		1.835		1.835
10. 136	O.3.11	UA Talamanca		3.863	3.863		3.863
10. 137	O.3.11	C. de ses Figueres	172		172		172
10. 138	O.3.11	C. de ses Figueres	167		167		167
10. 139	O.3.12	UA Xaloc	720		720		720
10. 140	O.3.12	Pg. Joan Carles I	946		946		946
10. 141	O.3.12	Pg. Joan Carles I	766		766		766
10. 142	O.3.12	Pg. Joan Carles I	1.450		1.450		1.450
10. 143	O.3.12	Av. 8 d'Agost	552		552		552
10. 144	O.3.12	C. d'Alhauet	2.414		2.414		2.414
10. 145	O.3.12	C. Francesc de Formentera	531		531		531
10. 146	O.3.12	C. Francesc de Formentera	927		927		927
10. 147	O.3.12	Port	6.514		6.514		6.514
10. 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		



Les ràtios de dotació de zones verdes de sistema general per habitant superen el mínim de 5 m² / hab exigít per l'article 41.b LOUS, en qualsevol dels supòsits a considerar. Si es prenen exclusivament els espais lliures de sistema general, les dades llancen els següents ràtios:

Dotació zones verdes - sistema general			
m ²	Població de referència		m ² / habitant
396.775	49.727	població actual 2018	7,98
	61.285	sostre màxim (2032)	6,47
	75.036	inclòs turistes (2032)	5,29

Si es considera la totalitat de les zones verdes de domini públic (incloent els sistemes locals), les ràtios queden com segueix:

Dotació zones verdes (sist. locals + sist. generals)			
m ² espais lliures totals	Población de referencia		m ² / habitant
866.645	49.727	població actual 2018	17,43
	61.285	sostre màxim (2032)	14,14
	75.036	inclòs turistes (2032)	11,55

Donada la singularitat de la seva posició urbana i paisatgística, el tractament des Soto ha de ser el menys intrusiu possible, conservant el caràcter d'àrea natural de vora costanera, on la intervenció humana tendeixi a minimitzar-se i / o camuflar-se. Particular importància té la conservació de la foscor nocturna, per evitar l'enlluernament en els dos sentits (des del mar i cap al mar).



9. ELS GRANS NÚMEROS DE LA REVISIÓ

9.1 L'evolució de la classificació del sòl

9.1.1 Síntesi dels canvis de classificació

El procés de desclassificació dels sòls urbanitzables del Pla General de 1987 va ser iniciat per la Llei 3/1999 de les DOT, via aplicació de la disposició addicional 12ª, la qual estableix una casuística per a la desclassificació automàtica dels certs sòls urbanitzables o aptes per a la urbanització.

A la Revisió del PGOU es desclassifiquen la pràctica totalitat dels sòls urbanitzables que quedaven. La desclassificació d'aquests sòls es basa, en primer lloc, en el nou model territorial establert per la Revisió i en els objectius i criteris de planejament que la informen. En general són sòls que no han complert els terminis establerts pel Pla General de 1987 o ni tan sols s'han iniciat. D'altra banda, la situació perifèrica d'algun d'ells, com el sector A-1, li fa totalment inadequat per incorporar-lo al model territorial de la Revisió. En aquest cas, s'afegeix un potencial impacte negatiu en el paisatge de Serra Grossa.

El sòl urbà es veu incrementat per la transformació d'alguns sòls urbanitzables el procés d'urbanització ha arribat al seu terme. El sòl rústic es veu incrementat per la desclassificació d'alguns sectors de sòl urbanitzable.

En el quadre següent es pot comprovar l'evolució del sòl classificat destinat a usos urbans (sòl urbà + urbanitzable), la qual ha anat descendint en les successives adaptació i revisió del Pla 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	Ha
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 superfície global del terme municipal procedeix del mesurament sobre la cartografia digital MTIB5 2008 que serveix de base al Pla General, un cop replantejats amb rigor les fites de les delimitacions amb els termes veïns, d'acord amb les actes de delimitació amb Santa Eulària (08/03/01965), Sant Josep (1965.03.09) i Sant Antoni (1965.03.10), que es custodien a l'Institut Geogràfic Nacional a Madrid.

Es poden comprovar les directrius dimensionals de la classificació del sòl que es proposa. Actualment es pot resumir la classificació del sòl dient que pràcticament la meitat és urbà i altra meitat rústic, amb una part testimonial de sòl urbanitzable:

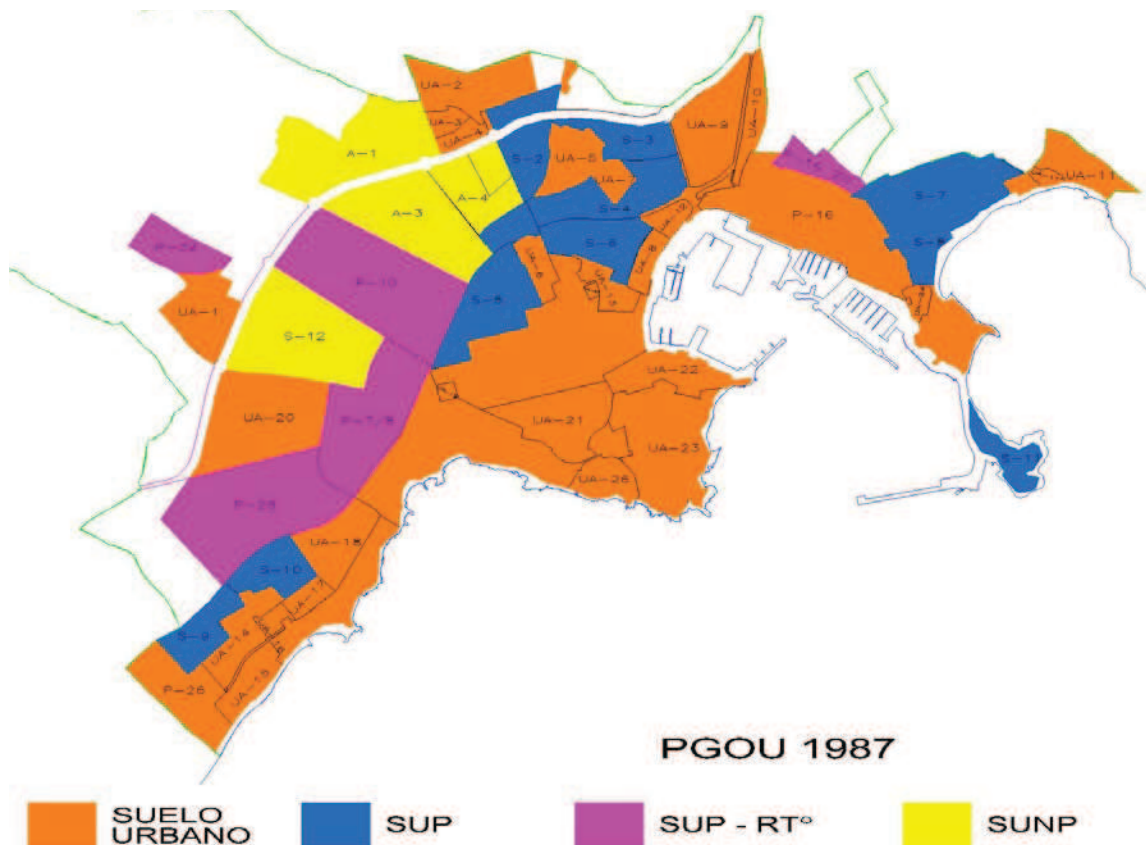
- En la Revisió, el sòl urbanitzable gairebé desapareix, quedant reduït als sectors 12 de Ca n'Escandell i al petit sector de Cas Mut, la qual cosa il·lustra la diferent concepció del Planejament de 1987 i la seva revisió.
- El sòl urbà s'ha incrementat amb els terrenys urbanitzables que en aquests anys han estat urbanitzats o que arribaran aquesta condició a l'ultimar l'execució del planejament, així com els petits ajustos del límit del sòl urbà,

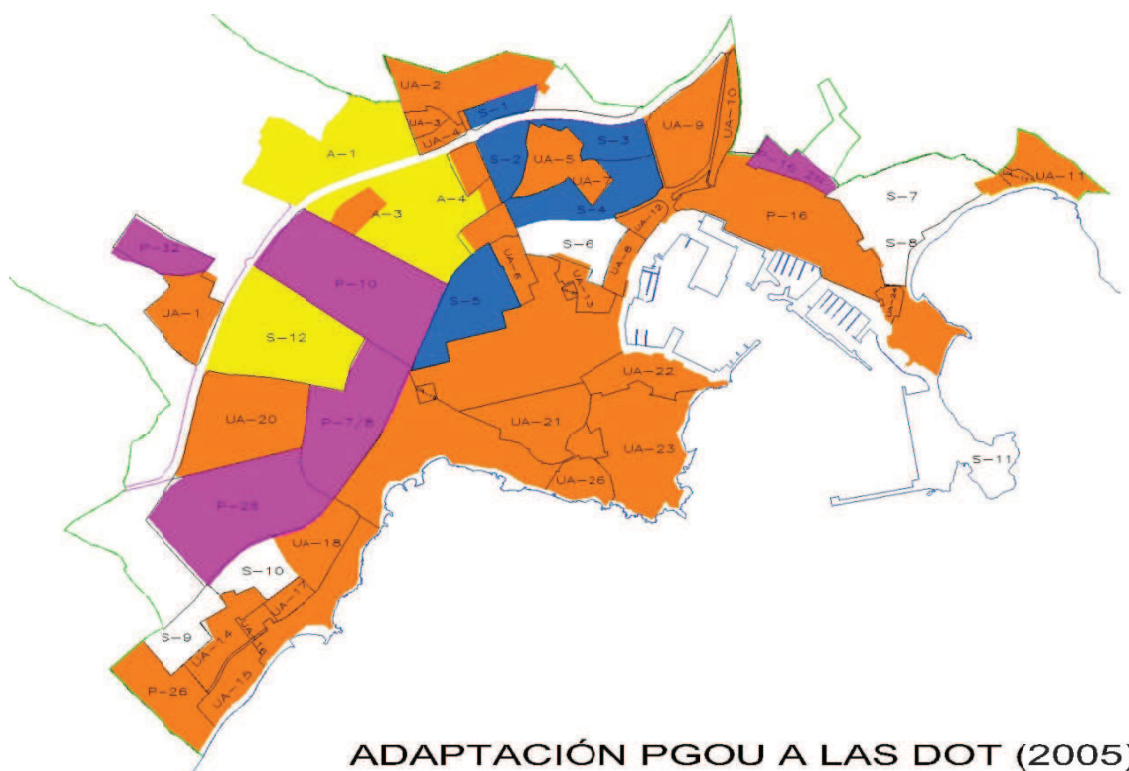


sent ja la classe de sòl majoritària, com correspon a un municipi tan fortament urbanitzat com Eivissa.

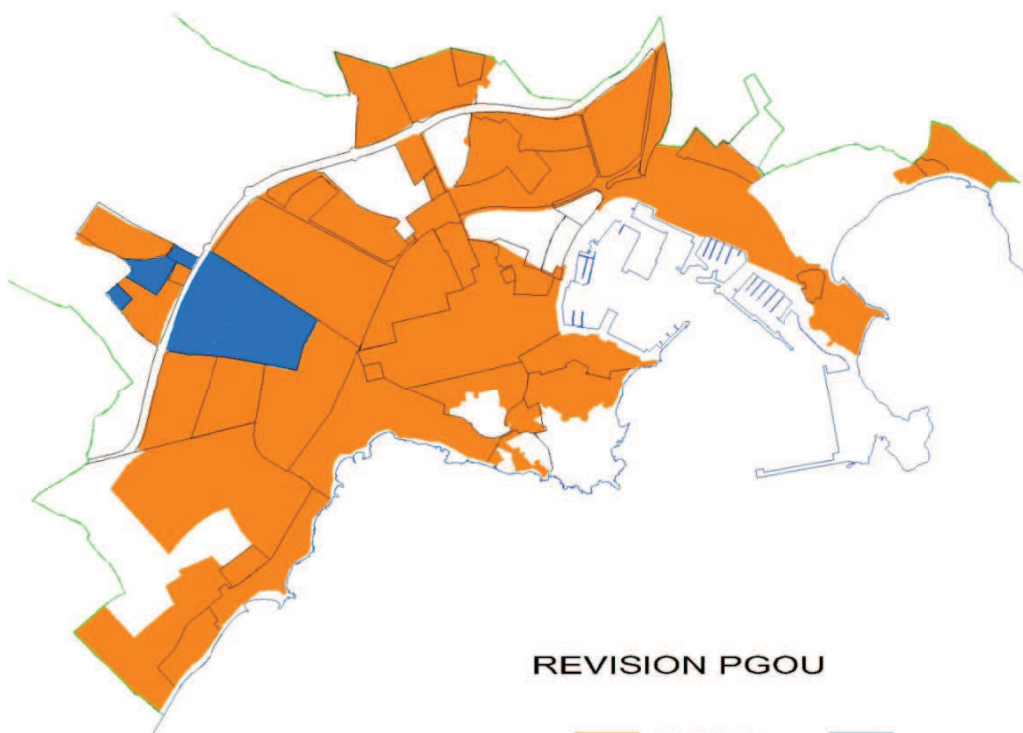
- c) El sòl rústic aconseguirà ja una proporció considerable, arribant gairebé a la meitat del terme municipal. Una lectura més propera a la proposta de la Revisió permetrà comprovar també que no només s'incrementa notablement el sòl rústic, sinó que la major part del sòl rústic està protegit.

En els diagrames sintètics següents es pot observar l'evolució de la classificació del sòl. Les dimensions superficials de cada instrument de planejament (PGOU 87, Adaptació a les DOT 99 i Revisió PGOU 2005) s'han realitzat sobre la base del dibuix de l'ordenació sobre la mateixa cartografia que serveix de base a la Revisió.





ADAPTACIÓN PGOU A LAS DOT (2005)



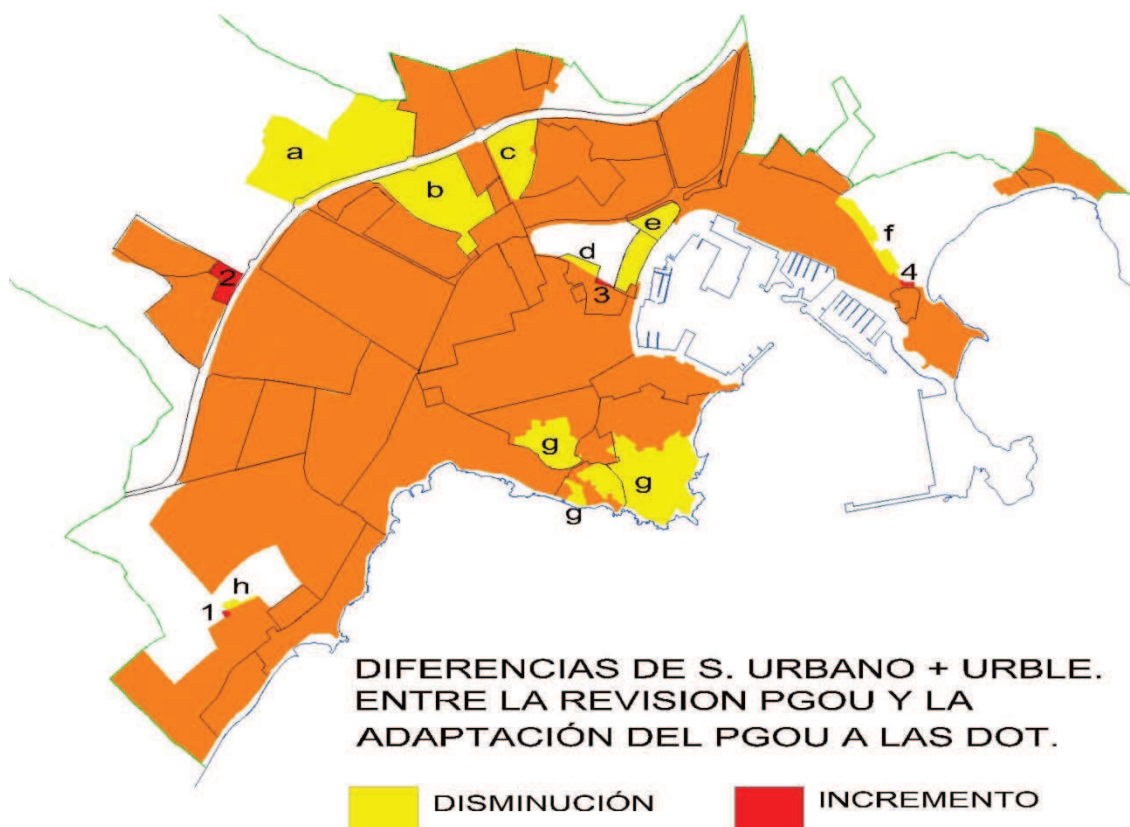
REVISION PGOU



En la proposta de la Revisió no es produeix increment sinó decrement dels sòls classificats amb destinació residencial, turístic o mixt, per la qual cosa no s'arriba als límits establerts per al creixement del sòl urbanitzable. Els petits increments de sòl urbà es justifiquen d'acord amb



el que preveu l'article 28 del PTI i l'art. 24 LOUS. Les superfícies anteriors es grafien en el plànol adjunt:



El sòl urbà + urbanitzable conjunt ("àrees de desenvolupament urbà", en la terminologia de les DOT) disminueixi clarament entre la proposta de la Revisió i l'Adaptació del PGOU a les DOT. Les variacions en més i en menys es detallen en el quadre adjunt:

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 Compliment del límit de la Norma 37 del PTI

El PTI, si Norma 37, modula el creixement de la capacitat d'acollida de les revisions o modificacions del planejament municipal mitjançant la senzilla tècnica de limitar al 10% el



creixement de nou sòl urbanitzable d'ús residencial, turístic o mixt (mesurat sobre la suma de sòl urbà més el sòl urbanitzable amb pla parcial aprovat).

L'única variació significativa a tenir en compte és que nombrosos sectors de sòl urbanitzable han passat a ser urbans per execució del seu planejament. No s'ha d'oblidar que la limitació de les DOT només es refereix a sòls destinats a ús residencial, turístic o mixt, i que s'hauran de treure d'aquests càlculs dels terrenys destinats a altres usos (sistemes generals, equipaments, etc.).

Per tal com amb prou feines hi ha nou sòl urbanitzable (gairebé tot l'urbanitzable ja era al PGOU 87) i, per contra, hi ha una sèrie de sòls que es desclassifiquen i passen a ser rústics, el límit de la norma 37 queda molt per sobre de el que es projecta en la present Revisió, ja que realment es produeix una disminució de les àrees de desenvolupament urbà, tal com es pot comprovar al quadre següent:

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 Projectió de població 2016-2032

9.2.1 Introducció

La finalitat de les projeccions demogràfiques és la de constituir-se en una eina que redueixi el grau d'incertesa sobre el futur, triant del ventall de situacions possibles aquella o aquelles que semblen més previsibles, en funció de l'evolució passada dels components demogràfics i de les hipòtesis que es formulen sobre la seva evolució futura. En les tasques de planificació territorial i urbanística és de vital importància conèixer les tendències futures de població, per planificar en conseqüència.

Les projeccions demogràfiques presenten un marge d'incertesa que depèn de factors diversos: el seu abast temporal, l'àmbit territorial, els grups d'edat considerats i la situació, menys o més clara, en relació als cicles demogràfics de llarga durada. La incertesa de les projeccions creix en funció de l'allargament del seu abast temporal.

En el present apartat procedirem a elaborar la projecció de la població del terme municipal d'Eivissa, perquè serveixi de base a l'hora d'elaborar el planejament. L'objectiu d'aquest estudi és preveure l'evolució dels efectius de població per als propers 15 anys que indica l'article 41.a LOUS (és a dir, fins l'any 2032, si se suposa que la Revisió del PGOU s'aprovarà en 2017).

9.2.2 Hipòtesi d'evolució demogràfica

Si s'observa l'evolució del padró d'habitants durant els últims 15 anys, es constata que l'evolució de la població del municipi va parella amb la del total de la Comunitat Autònoma. Recolzat en aquesta constatació, per dur a terme la projecció de població



es considera acceptable i raonable que es mantindran les proporcions relatives entre la població del municipi d'Eivissa, l'illa d'Eivissa i les Illes Balears en el seu conjunt.

S'aprofita per a això la projecció de població que ha realitzat l'IBESTAT per al conjunt de la comunitat autònoma i que es basa en el mètode clàssic dels components. Aquest tipus de projecció permet obtenir directament les estructures poblacionals per sexe i grup d'edat quinquennal, dels estadis projectats, és a dir que el resultat d'aquestes projeccions serà una piràmide de població. Aquest mètode consisteix a projectar els diferents fenòmens que afecten el creixement d'una població (mortalitat, fecunditat i migracions) per a integrar-se posteriorment en el sistema de la projecció. L'avantatge d'aquest mètode, a diferència dels basats en l'extrapolació de les taxes de creixement, és que permet especificar el comportament futur de cadascun dels fenòmens demogràfics i considerar la interrelació que es produeix entre ells i els canvis en les estructures poblacionals. Un altre avantatge d'aquest mètode és el que comentàvem abans que el "output" desagrega la població per sexe i edat, o per procedència (encara que aquests detalls no estan publicats al seu web).

Es pren com a població de partida la del padró municipal d'Eivissa a dia 1 de gener de 2018, és a dir, **49.727 habitants**, dels quals 24.996 són homes i 24.553 dones. S'han fet algunes extrapolacions per completar el període de referència.

Si s'estudia l'evolució de la població en els últims 15 anys es comprova que la del municipi d'Eivissa ha evolucionat paral·lelament a la del conjunt de les Illes Balears, i s'ha mantingut al voltant del 4,50% de la del conjunt, tot i que ha perdut pes relatiu respecte de l'illa d'Eivissa. Res fa pensar que aquesta situació variarà en els propers anys i en això es basa la hipòtesi de la present prognosi. Els resultats de la prognosi es recullen en el quadre següent:



Any	municipi d'Eivissa					Illa d'Eivissa				Illes Balears		
	població	índex 100=2002	increment interanual %	Eivissa / illa %	Eivissa / Balears %	població	índex 100=2002	increment interanual %	Eivissa / Balears %	població	índex 100=2002	increment interanual %
2002	37.408	100,00	---	37,43%	4,08%	99.933	100,00	---	10,90%	916.968	100,00	---
2003	40.175	107,40	7,40	38,22%	4,24%	105.103	105,17	5,17	11,09%	947.361	103,31	3,31
2004	40.991	109,58	2,18	38,59%	4,29%	106.220	106,29	1,12	11,12%	955.045	104,15	0,84
2005	42.797	114,41	4,83	38,52%	4,35%	111.107	111,18	4,89	11,30%	983.131	107,22	3,06
2006	42.884	114,64	0,23	37,65%	4,28%	113.908	113,98	2,80	11,38%	1.001.062	109,17	1,96
2007	44.114	117,93	3,29	37,48%	4,28%	117.698	117,78	3,79	11,42%	1.030.650	112,40	3,23
2008	46.835	125,20	7,27	37,45%	4,37%	125.053	125,14	7,36	11,66%	1.072.844	117,00	4,60
2009	48.684	130,14	4,94	37,58%	4,44%	129.562	129,65	4,51	11,83%	1.095.426	119,46	2,46
2010	49.516	132,37	2,22	37,33%	4,48%	132.637	132,73	3,08	11,99%	1.106.049	120,62	1,16
2011	49.388	132,03	-0,34	36,73%	4,44%	134.460	134,55	1,82	12,08%	1.113.114	121,39	0,77
2012	49.768	133,04	1,02	36,23%	4,45%	137.357	137,45	2,90	12,27%	1.119.439	122,08	0,69
2013	50.401	134,73	1,69	35,91%	4,53%	140.354	140,45	3,00	12,63%	1.111.674	121,23	-0,85
2014	49.693	132,84	-1,89	35,43%	4,50%	140.271	140,37	-0,08	12,71%	1.103.442	120,34	-0,90
2015	49.975	133,59	0,75	35,45%	4,52%	140.964	141,06	0,69	12,76%	1.104.479	120,45	0,11
2016	49.549	132,46	-1,14	34,88%	4,48%	142.065	142,16	1,10	12,83%	1.107.220	120,75	0,30
2017	49.689	132,83	0,37	34,54%	4,45%	143.856	143,95	1,79	12,89%	1.115.999	121,71	0,96
2018	49.727	132,93	0,10	34,05%	4,37%	146.035	146,13	2,18	12,83%	1.138.130	124,12	2,41
2019	50.129	134,01	1,07	33,82%	4,39%	148.213	148,31	2,18	12,98%	1.141.889	124,53	0,41
2020	50.285	134,42	0,42	33,44%	4,39%	150.392	150,49	2,18	13,13%	1.145.445	124,92	0,39
2021	50.433	134,82	0,40	33,06%	4,39%	152.570	152,67	2,18	13,28%	1.148.825	125,29	0,37
2022	50.575	135,20	0,38	32,68%	4,39%	154.749	154,85	2,18	13,43%	1.152.053	125,64	0,35
2023	50.711	135,56	0,36	32,32%	4,39%	156.927	157,03	2,18	13,58%	1.155.152	125,98	0,34
2024	50.843	135,91	0,35	31,96%	4,39%	159.106	159,21	2,18	13,74%	1.158.146	126,30	0,33
2025	50.970	136,25	0,34	31,60%	4,39%	161.284	161,39	2,18	13,89%	1.161.053	126,62	0,32
2026	51.095	136,59	0,33	31,26%	4,39%	163.463	163,57	2,18	14,04%	1.163.884	126,93	0,31
2027	51.216	136,91	0,32	30,92%	4,39%	165.641	165,75	2,18	14,20%	1.166.652	127,23	0,30
2028	51.412	137,43	0,52	30,63%	4,39%	167.820	167,93	2,18	14,33%	1.171.106	127,72	0,49
2029	51.557	137,82	0,39	30,33%	4,39%	169.998	170,11	2,18	14,48%	1.174.414	128,08	0,36
2030	51.702	138,21	0,39	30,03%	4,39%	172.177	172,29	2,18	14,62%	1.177.722	128,44	0,36
2031	51.836	138,57	0,36	29,73%	4,39%	174.356	174,47	2,18	14,77%	1.180.764	128,77	0,33
2032	51.979	138,95	0,38	29,44%	4,39%	176.534	176,65	2,18	14,91%	1.184.022	129,12	0,36

Així doncs, es pot prendre com a evolució natural de la població actual la xifra de **51.979 habitants en 2032**, el que s'utilitza com a referència per al càlcul de la capacitat de població del planejament en següent apartat:

No obstant això, com qualsevol altra estimació d'aquest tipus, està subjecta a diferents variables impossibles de predir, entre les quals cal esmentar l'evolució del saldo migratori.

9.3 Càlcul de la capacitat de població del Pla General

L'article 41.a de la LOUS obliga el planejament general a introduir els índexs següents a les zones de sòl urbà on aquests usos es permeten:

- * d'intensitat d'ús residencial; i / o
- * d'intensitat d'ús turístic

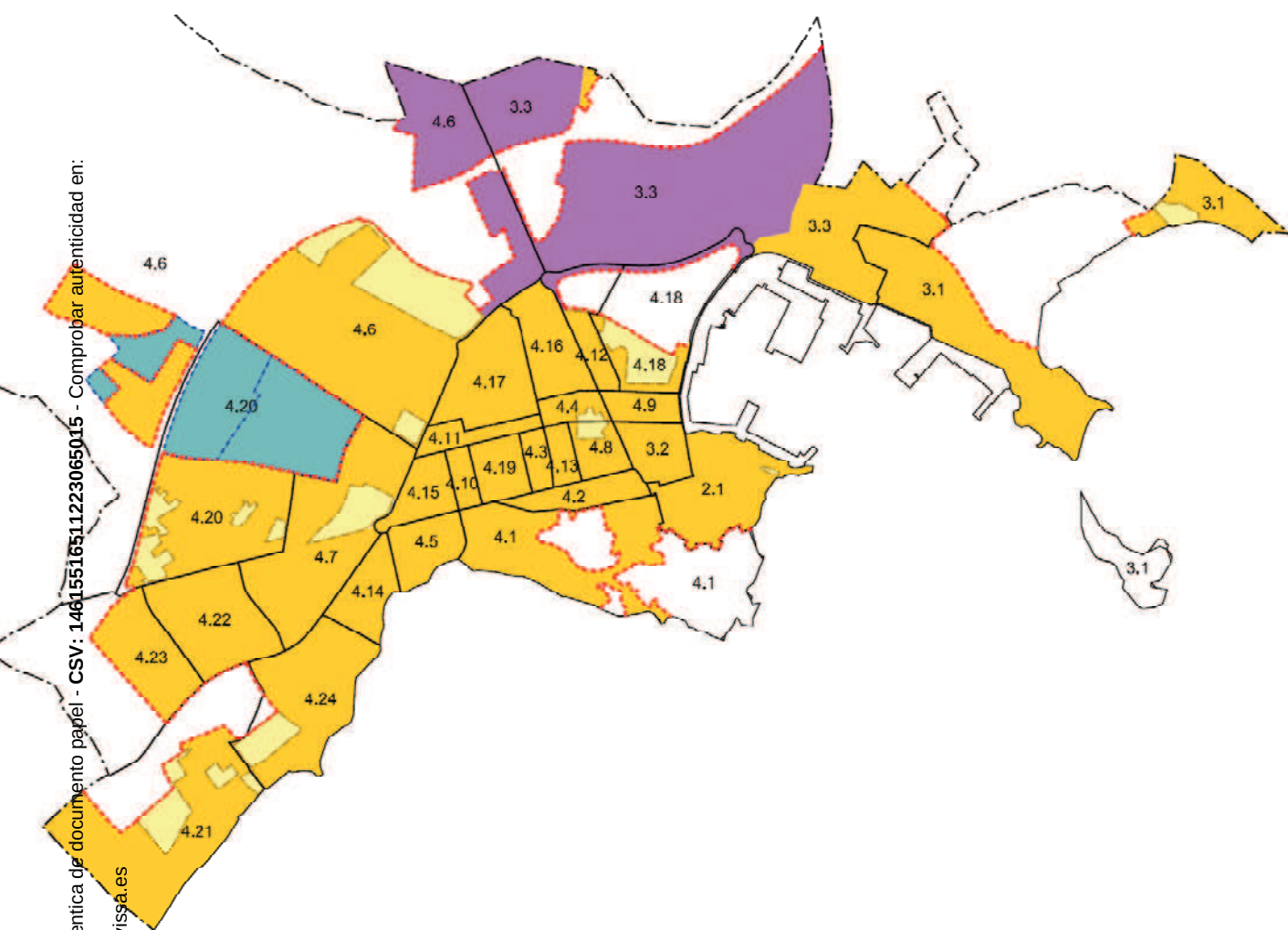
Així mateix, obliga a realitzar un càlcul de la capacitat de població màxima que resulta de l'ordenació proposada per a cada zona de l'ordenança i per al conjunt de l'ordenació aprovada. En relació amb el primer punt anterior, cadascuna de les ordenances de zona de les Normes Urbanístiques de sòl urbà i sòl urbanitzable ordenant directament conté l'índex corresponent d'ús. Per a les actuacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable es fixen els mateixos índexs, així com la densitat global i el nombre màxim d'habitatges corresponents.

L'aplicació del mètode de càlcul de la capacitat de població que estableix l'art. 41.a obliga a distingir tres situacions de partida:



- 1) En àmbits de sòl urbà consolidats per l'edificació en més del 90% i no subjectes a actuacions de transformació urbanística, la capacitat de població es determinarà en funció de l'existent i de les previsions demogràfiques en un horitzó mínim de 15 anys.
- 2) En les actuacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable es prendrà el nombre màxim d'habitatges i / o places turístiques que determina el Pla General per a cadascuna d'elles i se'ls aplicarà l'índex d'ocupació mitjana d'habitants per habitatge.
- 3) A l'anterior, en tot cas, ha de sumar-se la capacitat hotelera existent al municipi.

Per tant, el sostre poblacional de la Revisió a l'horitzó de 15 anys a partir de la seva entrada en vigor s'obtindrà de la suma dels tres sumands anteriors, i té el seu reflex en el territori municipal, d'acord amb el següent pla:



Plànol explicatiu dels diferents àmbits delimitats per al càlcul de la capacitat de població:

** En taronja: sòl urbà residencial consolidat per l'edificació, al qual s'assigna la prognosi de població basada en l'evolució del padró d'habitants;*

** En violeta: sòl urbà no residencial (la seva població es comptabilitza en les respectives seccions censals del punt anterior);*

** En groc: actuacions de transformació urbanística d'ús residencial en sòl urbà;*

** En blau: actuacions de transformació urbanística d'ús residencial en sòl urbanitzable.*



A continuació es detalla el càlcul per a cadascuna de les tres situacions descrites.

9.3.1 Capacitat del sòl urbà consolidat

En el sòl urbà consolidat (mancant una altra referència de la llei, el criteri de consolidació es basa en la superfície de parcel·les d'ús residencial edificades) s'aplica la prognosi d'evolució poblacional calculada en l'Annex a aquesta Memòria, això és **51.979 habitants**. Això representa un increment del **4,01%** sobre el padró de desembre de 2015 (any d'inici de la Revisió).

L'increment de població esperat en aquestes àrees suposadament s'anirà assentant en els solars vacants existents i en les edificacions que siguin substituïdes per altres més grans quan les ordenances de zona ho permetin.

9.3.2 Actuacions de transformació urbanística d'ús residencial

En el marc de l'estratègia de creixement més sostenible, la Revisió del PGOU planifica unes actuacions urbanístiques de sòl, de les quals cal destacar les destinades a ús residencial, que suposen una reforma de l'ordenació de sòl urbà (amb més o menys grau de consolidació per l'edificació) i de noves transformacions de sòl rural. En aquesta línia i atenent a l'art 29 de la LOUS, es distingeixen les següents actuacions:

- Actuacions de transformació de l'art 29.2.a (art 7.1.a.1 del RDL 7/2015, de 30 d'octubre): es tracta d'intervenir en el creixement urbanístic mitjançant la transformació del sòl rural, es a dir, el que comunament s'anomenen sòls urbanitzables. Distingim: Sector 12 Est, Sector 12 Oest, Sector Cas Mut.
- Actuacions de transformació de l'art 29.2.b (art 7.1.a.2 del RDL 7/2015, de 30 d'octubre): es tracta d'intervenir en la reforma integral del sòl urbà que, amb més o menys abast, suposa re-dissenyar l'espai públic, noves o modificacions en les cessions i la compensació lucrativa corresponent per fer viable econòmicament l'operació. Distingim: UA Pere Matutes, UA MARE Nostrum, UA Es Pratet, UA can Cantó, UA Eivissa Centre, UA Besora, UA sa Joveria, UA can Sant, UA sa Punta, UA sa Bassa Rotja, UA Talamanca.
- Per últim, Actuacions urbanístiques emmarcades en l'art 29.3 (art 7.2 del RDL 7/2015, de 30 d'octubre), anomenades de re-ordenació i de compleció de la urbanització, que si bé no suposen una transformació en els termes anteriorment descrits, s'han tingut en compte als efectes d'increment poblacional sense considerar-se nous creixements urbans. Distingim: UA cas Mut, UA Alt-Retir, UA Es Pou Sant, UA Xaloc, UA Sant Francesc i UA Can Rafal.

Cal assenyalar que aquesta proposta de creixement poblacional no es produeix per la planificació de transformar nous sòls rurals, sinó per l'estratègia urbanística d'aprofitar el sòls urbans degradats o no consolidats en el 100% i el sòls urbanitzables no programats del pgou de 1987 i que no han estat desclassificats en el model de la Revisió del PGOU. Dit d'una altra manera, la Revisió no delimita nous sòls objecte de transformació més enllà dels que els tenia el PGOU de 1987.

El resultat anterior suposa les següents dades:

- a) Creixement produït a sòl urbà: $2.130 \text{ vivendes} \times 3 \text{ habit/viv (*)} = 6.390 \text{ habitants equivalents}$
- b) Creixement produït a sòl urbanitzable, $972 \text{ vivendes} \times 3 \text{ habit/viv (*)} = 2.916 \text{ habitants equivalents}$

NOTA: (*) La Revisió estima aquests creixements de població en virtut d'un rati elevat respecte a la dada real d'intensitat d'ocupació residencial del municipi que és de **2,17**



(49.689 habitants / 22.889 habitatges) o fins i tot al rati aplicable pel Reglament aprovat a Mallorca de **2,50**, o fins i tot al rati derivat de la prognosi de població a sòl urbà que és de **2,27** (51.979 habitants / 22.889 vivendes)

Les dades s'exposen en el quadre següent:

Secció censal		Actuació urbanística	superfície	Vivendes
districte	secció		Ha	Nº
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: Tan sols es comptabilitzen les vivendes no edificades (cas de Cas Mut i Eivissa Centre). Illa X tan sols 50% del seu aprofitament

Les actuacions urbanístiques que aporten sòl residencial sumen un total de 3.102 habitatges, la capacitat de població (3 hab / habitatge, en aplicació del Decret 2/1996) seria de **9.306 habitants**.

9.3.3 Capacitat de la ordenació turística

La capacitat turística del municipi d'Eivissa s'ha mantingut gairebé inalterada des de fa diversos lustres al voltant de les 14.000 places, com correspon a un sector productiu madur. L'última dada publicada per l'IBESTAT (*allotjaments turístics per illes i municipis*) correspon a 2019 i llança un total de **13.751** places turístiques (a 2014 es recollia 14.315 places). Per una altra banda, segons es desprèn de les dades facilitades pel Consell Insular (abril 2017) les places turístiques autoritzades ascendeixen a 13.834 (20 en hotel rural, 9.607 en establiments hotelers, 4.091 en establiment d'apartahotels i 116 en habitatges turístics i càmpings). Partim de la hipòtesis més recent contemplada per l'IBESTAT.

Aquesta capacitat turística podria evolucionar a l'alça -sobretot en la modalitat d'hotels de ciutat- si canvien les circumstàncies legals, reguladores o econòmiques. Per això i en nom de la seguretat del present càlcul, es pot considerar que la capacitat turística podria patir el mateix increment que la població. Amb aquesta finalitat se li aplicaria el mateix percentatge d'increment (6,63%). Damunt aquest percentatge, s'hauria de tenir en compte les polítiques de caràcter turístic que poden,



puntualment i tot i que la Revisió prohibeix l'ús turístic a l'ús residencial, establir un règim de compatibilitat d'usos a determinades zones turístiques, el que permetria albirar que l'esmentat percentatge ascendeixi fins a un moderat 10%.

Malgrat l'anterior, atenent a la capacitat flotant del municipi i els efectes negatius en termes de capacitat de subministrament i depuració que es tradueixen en la necessitat de **promoure un ús sostenible de l'aigua, la seva garantia als residents i prendre mesures contra els grans consumidors**, la Revisió aborda aquest problema planificant la congelació de la capacitat turística autoritzada, es a dir, mantenir la capacitat turística actual que ascendeix a les **13.751 places** (dades obtingudes de l'IBESTAT per a l'any 2019).

El resultat reflecteix una capacitat turística planificada de **13.751 places**.

Paral·lelament, ha d'assenyalar-se que l'activitat de comercialització d'estàncies turístiques en habitatges és un fenomen en augment i que té la seva major repercussió en ocupació a complexes residencials plurifamiliars. A la vista de l'argumentació exposada en l'apartat 4.5 de la memòria, aquesta modalitat turística queda regulada amb especial prohibició als complexos immobiliaris citats, atenent la seva forta repercussió als sòls residencials del municipi, al mercat immobiliari residencial i en la seva elevada empremta ecològica.

Per una altra banda, l'escàs sòl residencial unifamiliar que presenta la Revisió del planejament, permet deduir que la citada comercialització se n'hi pugui dur a terme sense tan massa afectació com si es desenvolupés a sòls residencials plurifamiliars. Així doncs, es deprecia en termes de creixement turístic l'escassa comercialització a aquest tipus de sòl.

9.3.4 Resultat global

D'acord amb lo exposat en els anteriors apartats i seguint la metodologia indicada el sostre poblacional de la Revisió del Pla General en l'horitzó de 15 anys a partir de la seva entrada en vigor s'obté de la suma dels tres sumands anteriors, el que llança un total de **76.502 habitants**, d'acord amb el quadre següent:

Màx Població prevista 2032	Habitants
Evolució població prognosi	51.979
Població segons Uas a sol urbà	6.390
Població a sòl urbanitzable	2.916
Estimació places turístiques	13,751
TOTAL	75.036

D'aquesta capacitat de població, 61.285 habitants corresponen a la població resident. Així doncs, aquest serà un límit arribat el qual s'ha de procedir a la Revisió del Pla General.

9.3.5 Evolució comparativa

En desenvolupament del Decret 2/1996, sobre càlcul de la capacitat de població, l'Ajuntament d'Eivissa va tramitar al seu dia una **Norma Complementària del Pla**



General, que va ser aprovada definitivament per la Comissió Insular d'Urbanisme el 17/02/2003 (BOIB 09 / 04/2003). S'hi s'establien per a cada zona els índexs d'intensitat que marcava el decret. En aquesta Norma es calculava en **109.064 habitants** la capacitat de població del PGOU 1987 adaptat a les DOT, ja que la Norma va prendre en consideració les desclassificacions automàtiques que emanaven de les DOT.

Encara que els mètodes emprats en el càlcul de la capacitat de població no són idèntics per a cada instrument de planejament i per tant la seva comparació no és estrictament correcta, en el quadre següent es recull l'evolució del sostre de població del Pla General:

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	CAPACIDAD TOTAL DE POBLACIÓN		
	POBLACIÓN núm. plazas	VARIACIÓN S/ PGOU 1987	
		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	75.036	-42.020	64,10
REFERENCIA IBIZA 2032	61.285	-55.771	52,36

9.4 Limitació del Pla General

La xifra de població màxima prevista per a l'ordenació assenyala el límit de **75.000 habitants** en total (dels quals, 61.285 habitants de dret), arrodonint les xifres més amunt obtingudes, aconseguit el qual s'ha d'estudiar la conveniència o la necessitat de revisar novament el Pla General.

L'ordenació prevista en aquesta Revisió s'estima vàlida per a 15 anys a comptar de la seva aprovació definitiva.

D'altra banda, aquesta xifra indica que l'ordenació del Pla General permet un marge de creixement poblacional de gairebé un 23,24% respecte als 49.727 habitants actuals (recollits a la prognosi), marge necessari per a tot planejament municipal i el corresponent mercat immobiliari.

Tanmateix, una cosa és el límit de creixement i una altra el ritme de creixement. Referent a això, cal recordar que, d'acord amb el que preveuen les DOT, no seria recomanable un creixement superior a l'1% anual (no acumulatiu). Però els sòls ja compromesos fan difícil evitar que eventualment es produeixi un creixement més intens en certs moments, davant la qual cosa, arribat el cas, l'Ajuntament podria aplicar algun altre control en el ritme de concessió de llicències, tant en l'àmbit residencial com turístic.

Eivissa, novembre de 2021.

Angel García de Jalón Lastra
arquitecte (Doc. aprov. inicial)

Co. José Salmerón Díaz, arquitecte

Copia electrònica autèntica de document paper - CSV: 14615516511223065015 - Comprobar autenticidad en: https://seuconsorsid.eivissa.es

Codi Validació: 7ADK1EEF6J6EDS2XK6D72X4K5FTG2Z
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 121 de 121



Firmat digitalment per,
La secretaria CIOTUPHA
Maite Torres Torres
Eivissa, a 13/09/2023