

PLAN DIRECTOR DE **TRANSPORTES**

de la Región de Murcia

RESUMEN DE LA INTEGRACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES Y TOMA EN CONSIDERACION DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO, DEL RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA Y DE LAS CONSULTAS Y DE LA DECLARACION AMBIENTAL ESTRATEGICA.



Contenido

1. OBJETIVO Y ANTECEDENTES. FASE DE INICIO DE LA EVALUACIÓN.....	4
2. INTEGRACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES EN EL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA REGIÓN DE MURCIA.....	5
3. TOMA EN CONSIDERACION EN EL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO, DE LOS RESULTADOS DE LA INFORMACION PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS Y DE LA DECLARACION AMBIENTAL ESTRATEGICA.....	9
3.1. DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO.....	9
3.2. DE LOS RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS REALIZADAS.....	10
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURA. (31/07/2020).....	10
AYUNTAMIENTO DE MURCIA. (08/09/2020).....	11
AYUNTAMIENTO DE LORCA (11/09/2020). CONCEJALÍA DE TRANSPORTES.....	13
AYUNTAMIENTO DE MAZARRÓN (15/09/2020).....	15
AYUNTAMIENTO DE MOLINA DE SEGURA. (16/09/2020).....	17
AYUNTAMIENTO DE MORATALLA (25/09/2020).....	19
AYUNTAMIENTO DE LORQUÍ (01/10/2020).	21
DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL, SERVICIO DE BIODIVERSIDAD, CAZA Y PESCA FLUVIAL. (01/10/2020)	21
AYUNTAMIENTO DE LORCA (02/10/2020). SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANISTICA.....	22
DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL – SERVICIO DE FOMENTO DEL MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. (02/10/2020)	25
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA. (09/10/2020).....	25
DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES-SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO. (09/10/2020).....	26
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE (14/10/2020).....	27
FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS DE LA REGIÓN DE MURCIA. (19/10/2020).....	27
DIRECCIÓN GENERAL DEL AGUA (23/10/2020)	30
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA. (26/10/2020).....	30
SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DIRECCIÓN GENERAL DE TERRITORIO Y ARQUITECTURA (29/10/2020)	31

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS – DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MURCIA. (24/11/2020)	35
DIRECCIÓN GENERAL SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES- SERVICIOS SANIDAD AMBIENTAL. (22/12/2020)	37
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (15/02/2021)	38
3.3. INFORMACIÓN PÚBLICA	38
GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DEL AYUNTAMIENTO DE MORATALLA (17/09/2020).....	38
JUAN VICENTE LARROSA GARRE (30/09/2020)	40
MANOLO TORRES GARCÍA. (30/09/2020)	41
ASOCIACIÓN LORCA BICIUDAD. (02/10/2020).....	45
ASOCIACION PARA LA DEFENSA DEL ENTORNO NATURAL DE LA AZOHIA (ADELA). (07/10/2020)	47
NEX CONTINENTAL HOLDINGS S.L.U. (09/10/2020).....	48
TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A. (09/10/2020)	52
ASOCIACIÓN DE VECINOS DE LA ALBERCA (AVLA). (13/10/2020)	52
RAFAEL ESTEBAN PALAZÓN- DIPUTADO DE PODEMOS. (13/10/2020).....	54
FRANCISCO JOSÉ RUIPÉREZ. (13/10/2020)	59
FROET FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES Y EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN DE MURCIA. (14/10/2020)	63
GINÉS RUIZ MACIÁ - CONCEJAL PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS, MURCIA. (14/10/2020).....	68
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE LA REGIÓN MURCIANA. (16/10/2020)	68
3.4. DE LA DECLARACION AMBIENTAL ESTRATEGICA.	73
4. RAZONES DE ELECCION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	74

1. OBJETIVO Y ANTECEDENTES. FASE DE INICIO DE LA EVALUACIÓN

El presente Extracto se elabora en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 26.b de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En marzo de 2019, la Dirección General de Movilidad y Litoral (anteriormente Dirección General de Transportes, Costas y Puertos) redactó el documento inicial estratégico del Plan Director de Transportes de la Región de Murcia para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y en la Ley 13/2015, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia. Se trata de un Plan que, aunque no detalla proyectos específicos ni dispone de un carácter ejecutivo al tratarse de un instrumento de planificación, establece el marco de futuras autorizaciones de proyectos que legalmente podrían estar sometidos a evaluación de impacto ambiental.

El expediente relativo al Anteproyecto del Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia y el Documento Inicial Estratégico, se remitió en marzo 2019 al órgano ambiental (actual Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente) para continuar con la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Posteriormente, con fecha 25 de agosto de 2019, el órgano ambiental somete el Anteproyecto de este Plan Director, junto con el Documento Inicial Estratégico, a consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas con el fin de elaborar el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 19.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, citada.

Finalizado el trámite de consultas, la Dirección General de Medio Ambiente recibe los informes preceptivos y los que se consideran relevantes, y procede a determinar la amplitud, nivel de detalle y contenido del Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico relativo al Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia.

2. INTEGRACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES EN EL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA REGIÓN DE MURCIA.

El Documento de Alcance a considerar en el Estudio Ambiental Estratégico, regulado en el artículo 20 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se recoge en la Resolución de Documento de Alcance de 28 de enero de 2020 de la Dirección General de Medio Ambiente, expediente EAE20190005 (Anuncio en BORM nº 49, de 28/02/2020), e integraba los siguientes contenidos:

CONTENIDO, OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA REGIÓN DE MURCIA Y RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS PERTINENTES

- *Ámbito territorial y contenido*
- *Principios de sostenibilidad*
- *Objetivos*
- *Análisis de riesgos*
- *Relación con otros planes y programas*
- *Programa de financiación*

ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTES

- *Situación*
- *Geología y Geomorfología*
- *Edafología, calidad y usos del suelo*
- *Climatología*
- *Calidad del aire*
- *Confort sonoro*
- *Hidrología e Hidrogeología. Dominio Público Hidráulico*
- *Elementos clave del medio natural: Biodiversidad, Hábitats y especies de flora y fauna*
- *Paisaje*
- *Socioeconomía. Salud pública*
- *Riesgos naturales y tecnológicos*
- *Patrimonio cultural*
- *Modelo territorial*
- *Otros aspectos ambientales en relación con el cambio climático*
- *Valoración global*

CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA Y SU EVOLUCIÓN TENIENDO EN CUENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO ESPERADO EN EL PLAZO DE VIGENCIA DEL PLAN

CUALQUIER PROBLEMA MEDIOAMBIENTAL EXISTENTE QUE SEA RELEVANTE PARA EL PLAN

LOS OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO, NACIONAL Y REGIONAL QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN

PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN OBJETO DE ESTUDIO

MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN

RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS Y DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN, INCLUIDAS LAS DIFICULTADES ENCONTRADAS A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL Y SEGUIMIENTO

CARTOGRAFÍA DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

RESUMEN NO TÉCNICO

Tras su remisión al órgano promotor por parte del órgano ambiental, se redactó el Documento Ambiental Estratégico (edición inicial de julio de 2020) conforme a los contenidos referidos del Documento de Alcance.

Para la redacción del Documento Ambiental Estratégico, se consideró, además del citado Documento de Alcance, los aspectos ambientales incluidos en las respuestas recibidas en la fase de consultas realizadas conforme al artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como el esquema que se recoge en su Anexo IV.

Elaborada la versión inicial del Plan Director de Transportes de la Región de Murcia, teniendo en cuenta el Estudio Ambiental Estratégico y en cumplimiento del artículo 21.2 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre de 2013, de Evaluación Ambiental, se publicó en el BORM nº 184, de 10 de agosto de 2020, el Anuncio para dar cumplimiento al trámite de Información Pública de la mencionada versión inicial del Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia así como del Estudio Ambiental Estratégico, edición de julio de 2020, abriendo a tal efecto un plazo de 45 días hábiles a contar a partir del día siguiente al de la publicación del citado anuncio en el BORM.

Además, conforme recoge el artículo 22 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el órgano promotor remitió el expediente a los distintos órganos de las Administraciones Públicas afectadas y otras entidades interesadas.

Recibidas las alegaciones, observaciones y propuestas derivadas de la fase de consultas y de información pública referidas, se ha modificado el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia (PDT), en una nueva y definitiva versión del mismo, que pasa a denominarse Versión Final (Revisión 4) de febrero de 2021. De la misma manera, cuando resulta oportuno, se han integrado las alegaciones consideradas en una nueva edición (edición 2ª) del estudio ambiental estratégico (EAE), de marzo de 2021. La integración de las alegaciones se ha realizado de la forma que se detalla a continuación:

1.- Se integra en el PDT la alegación y propuesta de la Dirección General de Carreteras mediante la creación de un nuevo Programa, el 5.2.6 “Creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público” en el Eje 0.2 “Servicios e Infraestructuras” del apartado 5 “Propuestas” (pág. 105 PDT). Esta nueva propuesta se ha considerado en la nueva edición dada al Estudio Ambiental Estratégico (EAE), de marzo de 2021. En el mismo se ha concluido que con esta actuación no se crean nuevas necesidades de infraestructuras de transporte destacables, y que no se trata de ningún supuesto de aplicación del artículo 7 de la Ley 21/2013 (Tabla 26, página 60 del IAE).

2.- Se integran en el PDT las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Murcia respecto de prever, además del Tranvía, otros sistemas de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada, mediante su inclusión en el Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes” (en el que incluso se ha modificado su denominación para dar cabida a este tipo de transporte -pag.118 PDT- y gráficos correspondientes -págs. 132 y 364). Esta nueva propuesta también se ha considerado en la nueva edición del EAE, de marzo de 2021, como alternativa al tranvía y actualizando a lo largo del documento el título del programa 5.2.2.

3.- Se integran en el Estudio Ambiental Estratégico las alegaciones formuladas por la Dirección General de Territorio y Arquitectura respecto a completar el análisis de compatibilidad del PDT con las DPOTL. También se han considerado las determinaciones y las recomendaciones de los instrumentos de ordenación del territorio que actualmente no están en vigor pero que cuentan con aprobación inicial, así como la obligatoriedad de elaboración de un estudio de paisaje conforme a lo establecido en la LOTURM para el proyecto de extensión de la línea

de ferrocarril FEVE hacia Cabo de Palos y La Manga, y hacer extensiva dicha obligatoriedad a otros proyectos, como la ampliación del tranvía de Murcia, la creación de intercambiadores de transporte público o las adaptaciones de estaciones de autobús, en el caso de que dichos proyectos se desarrollen fuera de las zonas urbanas, mediante un nuevo desarrollo al apartado 3.11.8. Instrumentos de ordenación territorial de la Región de Murcia (pág. 89 EAE), así como varios apartados relacionados con el análisis y las propuestas de mitigación de impacto del paisaje (apartados 6.4. Afección al paisaje-pág. 150, y 9.9. Paisaje-pág.181).

4.- Se modificó el PDT en base a las alegaciones efectuadas por Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, suprimiendo el Programa 5.2.6. “Implantación de plataformas reservadas y carriles bus”, que figuraba en la Versión 1 del Anteproyecto que acompañó al Documento Inicial Estratégico, y se han integrado en el EAE las posteriores alegaciones realizadas por este Órgano Administrativo mediante la nueva redacción dada en el apartado 3.2, páginas 40 a 43 del EAE.

5.- Como respuesta al informe del Servicio de Fomento del Medio Ambiente y de Cambio Climático de la Región de Murcia, de fecha 02/10/2020, se da una nueva en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) de los objetivos y medidas relacionadas con el cambio climático, en el apartado 3.2, páginas 40 a 43 del EAE, y en el apartado 9.7 (página 181).

6.- Se consideran las medidas recogidas en el informe de la Dirección General de Bienes Culturales de la Región de Murcia, de fecha 09/10/2020, mediante una nueva redacción del apartado 9.11, página 183, del Estudio Ambiental Estratégico (EAE).

7.- Como respuesta al informe de la Dirección General del Agua de la Región de Murcia, de fecha 23/10/2020, se da una nueva en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) al apartado 9.8, página 182 para incluir las medidas mencionadas por dicho órgano directivo.

En el apartado siguiente, se expone un resumen amplio de las alegaciones realizadas, de su análisis y consideración, explicitando más detalladamente aquellas que se integran en el PDT y en el EAE y aquellas que no, fundamentando las razones por las que se ha optado por una opción o por la otra.

3. TOMA EN CONSIDERACION EN EL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO, DE LOS RESULTADOS DE LA INFORMACION PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS Y DE LA DECLARACION AMBIENTAL ESTRATEGICA

3.1. DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO

En el proceso de elaboración del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia, y en sus distintas versiones se ha ido adaptando el mismo a las conclusiones finales del Estudio Ambiental Estratégico, que además forma parte integrante de dicho Plan, conforme a lo establecido en el artículo 20.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.2. DE LOS RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS REALIZADAS.

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURA. (31/07/2020)

Resumen de la alegación formulada:

De acuerdo con lo expuesto en el informe de dicha Dirección General, de la naturaleza del Documento objeto del presente informe, de su contenido y objetivos se desprende que las determinaciones del Plan no afectan a la capacidad de las carreteras.

No obstante en su tramitación administrativa, se estima que el Plan Director de Transporte, debería acometer la cuestión de las paradas de autobuses en tramos interurbanos, estableciendo las bases para la mejora y adecuación de las paradas existentes, en cuanto a su estudio desde el punto de la seguridad vial, su diseño y financiación para la ejecución de dichas mejoras, así como la definición de los actores que deberán intervenir en ese proceso, estableciendo finalmente una programación para la realización de las actuaciones necesarias.

Igualmente, se deberían establecer las bases para la implantación de las infraestructuras referidas en las concesiones de nuevas líneas o nuevas paradas, igualmente en cuanto al diseño y definición de las paradas, su ejecución y su financiación.

Toma en consideración: Se integra en el PDT la alegación y propuesta de la Dirección General de Carreteras mediante la creación de un nuevo Programa, el 5.2.6 “Creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público” (pág. 105 PDT).

En relación a las últimas alegaciones realizadas por la Dirección General de Carreteras en Informe de 31 de Julio de 2020, se modifica el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia, incluyendo un nuevo Programa de desarrollo del mismo (pág. 105 PDT):

Eje 02. Servicios e infraestructuras

06. Programa de creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público en tramos interurbanos de vías cuyo dominio público corresponda a la CARM, realizando un inventario detallado de las existentes, determinando la necesidad de creación de nuevas, y desarrollando la correspondiente

planificación de las actuaciones de creación, construcción, o mejora o adaptación en su caso, definiendo su diseño y financiación, así como los órganos competentes para llevarlas a cabo, teniendo todo ello como directrices generales la seguridad vial, la accesibilidad en su uso, y la sostenibilidad medioambiental.

Con fecha 16/02/2021 la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, a la vista de la anterior respuesta emite informe favorable.

AYUNTAMIENTO DE MURCIA. (08/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- Existe la necesidad de conectar la ciudad con el principal centro atractor de viajeros que es el Hospital La Arrixaca.

Por ello, actualmente se está estudiando de forma complementaria al Tranvía, la opción de crear infraestructuras asociadas al transporte mediante la ejecución de plataformas reservadas para vehículos eléctricos de transporte colectivo, que permita efectuar un transporte rápido al mayor hospital de la región. Esta circunstancia también sería extensible al municipio de Molina de Segura y demás municipios del entorno de la ciudad de Murcia, como Alcantarilla o Santomera, en un lógico marco de colaboración. Por ello, creemos imprescindible, y este es el motivo de la presente alegación, complementar el actual sistema del tranvía con este tipo de transporte, cuyo coste es sensiblemente inferior y que integrado en la nueva licitación del transporte, supondría dar un mejor servicio a los ciudadanos, sin obviar por su compatibilidad con el tranvía, y eliminación en su caso, cuando éste último fuere puesto en servicio con la colaboración y financiación de la Administración Regional.

2.- Es necesario determinar la influencia del transporte interurbano que circulará por el centro de Murcia atendiendo a:

- a) Dimensión de los recorridos que puedan tener trayecto urbano y estudio de su eficiencia económica respecto del transporte urbano/interurbano.
- b) Unificación de tarifas en los solapamientos de las líneas interurbanas y municipales.

3.- Se requiere precisar las indicaciones a tener en cuenta sobre el sistema tarifario y los medios de pago que se implanten, teniendo en cuenta las innovaciones tecnológicas que se están desarrollando y su compatibilidad con las líneas municipales, para su conocimiento e inclusión en los documentos técnicos que servirán de proyecto para los nuevos contratos.

4.- Sobre las infraestructuras asociadas al transporte público, entendemos que debería detallarse en la medida de lo posible, actuaciones sobre el viario regional que permitan la creación de carriles bus en el área metropolitana de Murcia, con la finalidad de permitir una mayor velocidad comercial y de esa manera hacer más atractivo el transporte entre municipios limítrofes.

Toma en consideración: Se integran en el PDT las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Murcia en el punto 1 mediante su inclusión en el Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes”, modificando también su denominación (pag.118 PDT) y gráficos correspondientes (págs. 132 y 364), y no se integran las demás, en base a las siguientes consideraciones:

1.-Efectivamente, la opción del Tranvía contemplada inicialmente en el Plan Director como consecuencia de su inclusión en el vigente PMUS (2013) del Ayuntamiento de Murcia, puede y debe ser complementada con la previsión e inclusión en el PDT de otro tipo de transporte, tal y como señala esa Corporación Local, que permita a la misma, en el ejercicio de sus competencias, elegir aquella opción que en base a criterios de eficiencia, sostenibilidad y viabilidad resulte más adecuada.

A tal fin, la nueva versión del PDT ya incluye el sistema de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada, bien Tranvía, bien BRT (Transit Rapid Bus) en el Programa 5.2.2 Programa “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes” en el que incluso se ha cambiado su denominación para dar cabida a este tipo de transporte (pag.118 PDT) y gráficos correspondientes (págs. 132 y 364).

2.- En el desarrollo del PDT en este punto (pág. 106 PDT), que se realizará a través del Programa de elaboración de un nuevo mapa concesional (eje 02, Programa 01) y que prevé la creación de un área metropolitana en la zona de influencia y conurbación de Murcia ciudad, se habrán de tener en cuenta y tomar en consideración estas alegaciones.

3.- En la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle y resolución de la problemática expuesta.

4.- Dado que el transporte público en el área metropolitana de la ciudad de Murcia, requerirá de la aprobación y tramitación de un Plan Metropolitano, (Eje 04, Programa 02) (pág. 135 PDT) tal y como exige el artículo 21 de Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, y que de acuerdo con lo previsto en el apartado d) de dicho precepto legal, en el Plan Metropolitano habrán de incluirse las determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico, instalaciones y red viaria de ámbito metropolitano, será durante la tramitación del repetido Plan que se incluye en

el Programa citado, cuando habrán de abordarse los detalles que plantea el Ayuntamiento de Murcia.

AYUNTAMIENTO DE LORCA (11/09/2020). CONCEJALÍA DE TRANSPORTES.

Resumen de la alegación formulada:

- 1.- Pedimos una nueva convocatoria, esta vez telemática, de la Mesa Regional del Transporte, como órgano de participación de los actores del sistema de transporte de viajeros de la Región, para realizar una exposición en profundidad de dicho plan.
- 2.- Solicitamos la actualización de todos los datos estadísticos de este plan, tanto en el número de viajeros como en los poblacionales, ya que aparecen datos del INE de los años 2016 y 2017 y están completamente desfasados, lo que puede inducir a error al no tratarse de datos que muestran la realidad de la situación actual del transporte en la Región.
- 3.- Solicitamos la inclusión del Campus Universitario de Lorca en los centros de Enseñanza Universitaria. La Facultad de Ciencias Sociosanitarias de Lorca está en pleno crecimiento y auge y creemos de vital importancia mejorar la comunicación y conexión de dicho Campus por el aumento de alumnos procedentes de toda la Región de Murcia que experimenta cada curso.
- 4.- Exigimos una conexión directa entre el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia con el municipio de Lorca. Creemos que es de vital importancia que esta infraestructura esté conectada de forma directa con la tercera ciudad de la Región, lo que sería un revulsivo social, económico y turístico para Lorca.
- 5.- Exigimos una mejor coordinación y mayor supervisión y control entre su Dirección General y las empresas concesionarias de las líneas del transporte regular de uso general, en especial las que discurren por las pedanías de Lorca que conectan con el núcleo urbano.
- 6.- Solicitamos que la accesibilidad se convierta en un eje fundamental en la redacción y ejecución del plan, pues debe articularse una estrategia entre empresas, ayuntamientos y Dirección General para hacer un transporte verdaderamente accesible para personas con movilidad reducida en toda la Región. Creemos insuficiente la presencia de la accesibilidad en este Plan Director.

7.-Solicitamos que se incorpore en el Plan la remodelación de la Estación de autobuses de Lorca, ya que desde los terremotos de 2011 presenta diversos daños, tanto estructurales como en la marquesina principal de los andenes, en los aseos en las redes de abastecimiento de agua y saneamiento con averías constantes en los entronques.

8.-Solicitamos que se incorpore como medio de transporte la bicicleta. Debe facilitarse el traslado de las bicis en los autobuses o trenes y que los pasajeros terminen su desplazamiento en bicicleta debe ser fundamental para implantar en la Región de Murcia una movilidad sostenible real, teniendo como eje principal el fomento del uso de la bicicleta.

Toma en consideración: No se integran en el PDT ni en el EAE las alegaciones formuladas, en base a las siguientes consideraciones:

1.- La Mesa Regional del Transporte, constituida en julio de 2017, compuesta por los principales actores (administraciones públicas, operadores y sociedad) ya se ha reunido en numerosas ocasiones hasta conseguir el consenso social sobre el documento.

2.- En las siguientes fases de desarrollo del Plan se revisarán y actualizarán los datos referidos al análisis de la situación actual tal cual expone el Ayuntamiento de Lorca.

3.- El Programa 01.- Elaboración de un nuevo Mapa Concesional del Eje 0.2 Servicios e Infraestructuras del PDT (pág. 106 PDT), incorpora como directriz para su desarrollo, la definición de conexiones específicas en puntos estratégicos regionales como, las Universidades. Habrá de ser en este momento cuando se tome en consideración esta alegación.

4.- El programa 5.1.4 del Plan (pág. 104 PDT) propone la creación de una red que articule el aeropuerto con los núcleos de población más relevantes de la Región. Si bien es cierto que Lorca es la tercera ciudad de la Región, sin embargo, para la determinación de la red se ha tenido en cuenta la naturaleza del turismo de la Región de Murcia, que corresponde al turismo de sol y playa (es la máxima expresión del turismo de masas).

5.- La alegación pone de manifiesto una exigencia, o quizás una queja, que en nada afecta al PDT o al Estudio Ambiental Estratégico. Desde la Dirección General de Movilidad creemos adecuado el nivel de coordinación, supervisión y control de las líneas interurbanas de transportes de viajeros de uso general que discurren por el término municipal de Lorca, y en especial sus pedanías, si bien entendemos que la actual pandemia que estamos atravesando y la necesaria reducción de servicios, por adecuación de la oferta de los mismos a la demanda real de ellos, puede estar en el fondo de la valoración que realiza el Ayuntamiento.

6.- En cuanto a las actuaciones incluidas en el Plan, cumplirán lo dispuesto en la Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia (BORM nº 148 de 29 de junio de 2017) y en la Orden VIV 561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, por lo tanto, se incluirán todas las medidas necesarias para evitar cualquier barrera posible para personas con movilidad reducida.

7.- En el programa 05 del Eje 0.2– adaptación de las estaciones de autobús para asegurar la conexión de las futuras concesiones - del Plan (pág. 122 PDT), se realiza un análisis para determinar la necesidad de actuación en las distintas estaciones de autobús de la Región. Para conseguir una adecuada conectividad entre los correctores del futuro mapa concesional se considera prioritaria la ejecución de nuevas estaciones de autobuses a la remodelación de las existentes. El estado de mantenimiento de las estaciones de autobús, depende de manera directa del concesionario.

8.- Sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, en primer lugar, el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no ha de considerarse como un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo, el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas, por ejemplo. En segundo lugar, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente en los Planes de Movilidad Urbana, y ya son varios los Ayuntamientos de la Región que poseen documentos específicos que contemplan medidas en este sentido.

AYUNTAMIENTO DE MAZARRÓN (15/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- El Municipio de Mazarrón debe de disponer de un servicio de transporte urbano (Regular, a demanda, etc.) de titularidad municipal. La revisión de las características concesionales de las líneas regionales interurbanas debe contemplar las necesidades de la población municipal y los servicios de acceso (Localidades, servicios educativos, sanitarios y generales).

2.- La conectividad debe garantizar la conexión de la población residente y/lo estacional con las infraestructuras ferroviarias (Cartagena Y Totana) y aeroportuarias (Aeropuerto de Corvera).

3.- Para un correcto establecimiento de las necesidades de movilidad interurbana es preciso identificar las necesidades de la población de cada municipio. En el caso de Mazarrón podemos establecerlas del siguiente modo:

CARTAGENA- Hospital Santa Lucía/UPC/FP *
MURCIA- Servicios Generales/UMU/Fp *
LORCA. UMU/FP *

(No podemos sino calificar la actual conectividad con Cartagena como de un DESASTRE).

Línea 30 CARTAGENA.MAZARRÓN

SALIDAS DE CARTAGENA:

LUNES A VIERNES LABORABLES: 9:15 - 18:30

SÁBADOS, Domingos Y Festivos: 10:45 - 18:00

SALIDAS DE MAZARRÓN:

LUNES A VIERNES LABORABLES: 10:30 – 19:45

SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS: 12:15 – 19:30

4.- Establecer una línea en día laborable de Mazarrón con destino a Cartagena a las 10.30 es desconocer las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Mazarrón, motivadas esencialmente por el acceso a los servicios médicos y al estudio.

5.- La Formación Profesional es especialmente importante en el caso de Mazarrón por la escasa oferta de estudios existente en el municipio que obliga a la población estudiante del municipio a buscar alternativas formativas en otras localidades, aspecto que sería facilitado por una correcta ordenación de la movilidad interurbana.

6.- La revisión de las características concesionales de las líneas interregionales debe de contemplar la conectividad de las líneas interurbanas regionales con las líneas interregionales de larga distancia.

7.-El Municipio de Mazarrón debe de ser contemplado tanto en el CORREDOR DEL LITORAL como en el CORREDOR DEL GUADALENTIN.

8.-En cuanto a las infraestructuras de transporte (Estaciones y/o paradas) consideramos NO SON ADECUADAS al volumen de población residente y estacional y que no garantizan la confortabilidad que debe de exigirse a unas infraestructuras que deben de "hacer cómoda y agradable la espera del transporte público".

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1.- El PDT tiene por objeto el análisis del estado actual de las redes de transporte de la Región de Murcia, así como una detallada prognosis del futuro de la misma a nivel

Regional e interurbano. La municipalización de total o parcial de las líneas no se contempla en el mismo.

2.- El Programa 01.- Elaboración de un nuevo Mapa Concesional del Eje 0.2 Servicios e Infraestructuras del PDT (pág. 106 PDT), incorpora como directriz para su desarrollo, la definición de conexiones específicas en puntos estratégicos regionales. Habrá de ser en este momento cuando se tome en consideración este tipo de alegaciones.

3.- El desarrollo del Programa citado en el punto anterior determinará de manera precisa las nuevas líneas de transporte interurbano, basadas estas en los principios expuestos en el propio plan. En la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle.

4, 5 y 6.- Como se ha referido para el punto anterior, en la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle y de resolución de la problemática expuesta.

7.- El Municipio de Mazarrón está integrado en dos propuestas de corredores: el del Litoral, y el de la Costa Occidental en base a que el PDT en el establecimiento de las líneas en ejes principales, tal y como se define Eje 03 “Tarificación y Financiación” del PDT (pág. 124 PDT), pretende conseguir el objetivo de sostenibilidad, eficiencia y utilidad del servicio. No obstante, se trata de Propuestas y el futuro Mapa Concesional podrá separarse fundadamente de las mismas. Es en el desarrollo de este Programa, cuando deberán considerarse y ponderarse los argumentos de Ayuntamiento de Mazarrón para solicitar su inclusión en el corredor del Guadalentín.

8.- Aun cuando en el PDT se configura un Programa, el 5.2.5 del Eje 0.2 (pág. 122 PDT), referente a las Estaciones de Autobuses, y habrá de ser en el desarrollo del mismo cuando estas específicas alegaciones del Ayuntamiento sean tomadas en consideración, ha de dejarse claro desde el inicio que, en el estado de mantenimiento de las estaciones de autobús, depende de manera directa del concesionario.

AYUNTAMIENTO DE MOLINA DE SEGURA. (16/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- Solicitamos que además de la segregación de los servicios urbanos prestados al amparo de concesiones regionales para conformar una red urbana unificada con los servicios municipales, se contemple la posibilidad de segregar, para incorporarse a los municipales, aquellos servicios que, pese a discurrir íntegramente entre dos municipios, no hay una influencia recíproca, sino que discurren en su mayor parte por uno de ellos y sólo acceden al otro porque es el destino de los usuarios, al igual que sólo parten de dicho destino, no para prestar un servicio a ese segundo municipio, sino para recoger a

los viajeros del municipio primero. Nos referimos, por ejemplo, a la línea que une Molina de Segura con la Universidad de Murcia, que discurre en más de un 90% por nuestro término municipal mientras que sólo accede al término de Murcia para dejar a nuestros estudiantes.

Por tanto, igual que se prevé la necesidad de solicitar al Ministerio la segregación de determinados tráficos que discurren por la Región, debería acordarse la segregación de dichos tráficos de las concesiones regionales en favor de los municipios afectados, no sólo cuando discurren íntegramente por un mismo término municipal, sino cuando discurren, además, por un segundo municipio de forma meramente testimonial.

2.- Entendemos que al menos deberían incluirse previsiones respecto a cuál es el desarrollo y objetivos concretos el Programa de Desarrollo de líneas ferroviarias regionales" en el que se habla de la extensión del tranvía hacia el norte para incorporar Molina y su área metropolitana, así como los plazos de ejecución y formas de financiación del mismo.

3.- Debería preverse la creación de un intercambiador en Molina de Segura que garantice la conexión entre los distintos servicios municipales y el tranvía, que permitiera a los molinenses acceder a los servicios de influencia del tranvía a través de dicho intercambiador, evitando así que tuvieran que desplazarse desde la actual estación de autobuses a una futura estación de tranvía.

4.-En lo referente al Programa de Elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte para organizar el transporte público entre municipios con influencia recíproca, debería incluirse previsiones como plazos máximos de ejecución y, al respecto, la determinación de organismos externos a los municipios implicados que aclaren o arbitren soluciones, con carácter ejecutivo, ante previsibles desacuerdos entre los municipios afectados. Todo ello, debería estar vinculado con el programa 5.2.5 "Programa de creación de estaciones de autobús. Ámbito infraestructuras de transporte Propuesta de Programa Red regional de estaciones de autobuses", y, además, debería preverse la solicitud a ADIF de la cesión de la Estación de Tren de Molina de Segura, para adecuarla como intercambiador entre las líneas urbanas de autobús y el tranvía, adecuando y modernizando la misma o, en su caso, la construcción de una nueva, para garantizar unos servicios que la actual estación de autobuses de Molina de Segura no puede llegar a cumplir.

5.- Incluir la perfecta definición de cuales van a ser las fuentes de financiación y cómo van a afectar las mismas a los municipios implicados, dado que esta falta de previsión nos provoca indefensión al no poder conocer de forma previa al trámite de audiencia conferido el alcance que el mismo tendrá para el municipio de Molina de Segura.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1.-Para mejorar la red de transporte urbano del municipio de Molina del Segura, el Programa 5.1.1 de Creación de redes urbanas de transporte público del PDT (pág. 101 PDT) propone la segregación de los servicios urbanos prestados al amparo de las concesiones regionales, de manera que se conforme una red urbana unificada con los servicios municipales (BUM). Sin embargo, dentro de las actuaciones propuestas no se contempla lo expuesto por el ayuntamiento de Molina referente a la segregación de servicios compartidos entre dos municipios. Esta propuesta se tendrá en cuenta y se valorará en fases posteriores, y en concreto habrá de analizarse su compatibilidad en el Programa de creación de Transporte Metropolitano en el área de Murcia y municipios colindantes de influencia reciproca en cuanto a los flujos de movilidad.

2.-Es conveniente no tener dudas del nivel del alcance del PDT, tratándose en documento de un anteproyecto. Por lo tanto, lo que respecta a la definición exacta (trazado, plazos de ejecución, financiación, etc.) de la propuesta de ampliación de la línea del tranvía de Murcia, se desarrollarán en documentos posteriores, y en concreto en el desarrollo del Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes “(pág. 118 PDT).

3.-El programa de creación de intercambiadores propuesto en el PDT (5.2.5 del eje 0.2, pág. 122 PDT) pretende garantizar una correspondencia fluida entre los distintos modos de transporte. Este programa considera prioritario el establecimiento de intercambiadores en estaciones marítimas y ferroviarias ya que estas suelen estar emplazadas en la periferia de las ciudades y disponen de una peor comunicación.

4 y 5.-En la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle y resolución de la problemática expuesta referente al programa de elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte y las fuentes de financiación. La perfecta definición de estos aspectos se realizará en documentos posteriores.

AYUNTAMIENTO DE MORATALLA (25/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Compromiso y apoyo al transporte colectivo público y sostenible, como disuasión al uso del coche particular para conservar la imagen de naturaleza que proyecta este municipio, favoreciendo la conexión con equipamientos sanitarios, especialmente centros de especialidades y hospitales para garantizar el derecho a la asistencia sanitaria, así como la movilidad con finalidad educativa, tanto para centros de formación como universidades.

2.-Todas estas razones nos hacen defender e impulsar un patrón de movilidad, sostenible, basado en el criterio de la accesibilidad universal, precisando que los sistemas de transporte respondan a las necesidades de movilidad de la población, en especial a las personas con movilidad reducida, con escasos recursos o cualquier otra limitación.

3.-Desarrollo de una línea transversal Caravaca de la Cruz-Moratalla-Calasparra, que podría tratarse de una actuación clave, pues revertiría de manera exponencial, no solo en la mejora de vertebración de nuestra comarca, sino también del sistema público de la Región de Murcia.

4.- Acuerdos del Pleno:

- Instar a la Dirección General de Transportes para que realice los trámites oportunos para conectar el transporte público desde Moratalla con la línea de autobús Caravaca Murcia.
- Instar a la Dirección General de Transportes para que adecue los horarios del transporte y garantice la movilidad de estudiantes de la comarca que quieran realizar módulos de formación profesional en Centros ubicados en las poblaciones del Noroeste.
- Instar a la Dirección General de Transportes a que cree una línea de transporte público para que la población de las pedanías de Moratalla pueda acceder a los servicios públicos y que garantice la convivencia con las personas del resto del municipio.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1.- Tal y como se indica de manera explícita en el eje 3 (pág. 124 PDT), así como en el apartado 1 (pág. 6 y siguientes) y apartado 4 (pág. 96 y siguientes), esta consejería apuesta de manera decidida por la promoción de un transporte público, sostenible y de calidad para todos los ciudadanos de la Región de Murcia. El PDT tiene por objeto, el análisis del estado actual de las redes de transporte de la Región de Murcia, así como una prognosis del futuro de la misma a nivel Regional e interurbano. Este estudio concluye con una serie de propuesta de tipo regional que pretender establecer las bases para un nuevo modelo de transporte sostenible.

2.- Las actuaciones incluidas en el Plan, cumplirán lo dispuesto en la Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia (BORM nº 148 de 29 de junio de 2017) y en la Orden VIV 561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el

documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, por lo tanto, se incluirán todas las medidas necesarias para evitar cualquier barrera posible para personas con dificultad de movilidad.

3 y 4.- Es necesario recordar que en la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle y resolución de la problemática expuesta.

AYUNTAMIENTO DE LORQUÍ (01/10/2020).

Resumen de la alegación formulada:

1.-Consideramos que es prioritario la creación de nuevas líneas de transporte público para facilitar el acceso a los polígonos industriales del municipio de Lorquí desde Murcia.

2.-El aumento en el número de horarios del servicio de transporte público determinaría que se pudiera satisfacer la actual demanda de la población, además, conseguiría hacer más atractivo este servicio, y conllevaría por tanto un aumento en la demanda del mismo. Por ello, estamos convencidos de que es necesario aumentar el número de viajes que realizan en nuestro municipio los autobuses.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1.- El PDT en el establecimiento de las líneas en ejes principales, tal y como se define Eje 03 "Tarificación y Financiación" del PDT (pág.124), pretende conseguir el objetivo de sostenibilidad, eficiencia y utilidad del servicio. Ello significa que no cualquier necesidad de movilidad ciudadana ha de traducirse necesariamente y de forma automática en servicios regulares de transporte público colectivo de viajeros. No obstante, se trata de Propuestas y el futuro Mapa Concesional (Programa 5.2.1 del eje 0.2) (pág. 106 PDT) podrá separarse fundadamente de las mismas. Es en el desarrollo de este Programa, cuando deberán considerarse y ponderarse las solicitudes realizadas por el Ayuntamiento.

2.- En la escala actual de planificación que realiza el PDT no resulta posible entrar en este análisis de detalle y resolución de la problemática expuesta.

DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL, SERVICIO DE BIODIVERSIDAD, CAZA Y PESCA FLUVIAL. (01/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

En relación con la solicitud de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, del 10/08/2020, relativo al trámite de alegaciones al “Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia”, este Servicio no tiene alegaciones que presentar a la nueva versión del Plan una vez consultadas las modificaciones sobre la Revisión 2 (mayo-julio de 2020) expresadas en el punto 8 del citado Plan, así como los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente recogidos en el apartado 8 del estudio ambiental estratégico.

Toma en consideración: No se realizan observaciones.

AYUNTAMIENTO DE LORCA (02/10/2020). SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA.

Resumen de la alegación formulada:

1.-El Plan Director deberá ser coherente con el sistema viario establecido en el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, teniendo en cuenta los futuros tramos de ronda previstos. Asimismo, los nuevos servicios o infraestructuras que se desarrollen deberán realizarse conforme a las determinaciones establecidas en dicho instrumento de planificación municipal.

2.-Deberá ser coherente con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca, actualmente en tramitación, que contempla diez líneas estratégicas con el fin de disminuir la utilización del vehículo privado, fomentar los modos más sostenibles e integrar la movilidad motorizada esencial en el entorno urbano mediante la utilización de tecnologías más limpias, además de una transformación urbanística de los espacios:

1. Potenciar los desplazamientos a pie.
2. Incentivar el uso de la bicicleta.
3. Potenciar el transporte público.
4. Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.
5. Gestionar y ordenar la distribución urbana de mercancías.
6. Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes.
7. Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad.
8. Gestión integral de la movilidad: smartmobility.
9. Proporcionar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información.
10. Modelo territorial urbano sostenible.

3.-Se deberá tener en cuenta el proyecto de soterramiento de la vía férrea de alta velocidad a su paso por el Suelo Urbanizable Sectorizado y el Suelo Urbano del municipio. Por otro lado, se deberá considerar el proyecto de la futura autovía Lorca-Caravaca.

4.-Se deberá contemplar la remodelación de la estación de autobuses del municipio, así como la adecuación de su funcionamiento general mediante la mejora de accesos.

5.-Incorporación de la necesidad de mejorar la comunicación entre el núcleo urbano del municipio y sus pedanías, mediante líneas de transporte que conecten ambas zonas, aspecto que derivará en una reducción de demanda en automóvil tanto en el ámbito urbano como interurbano, reduciendo el consumo de energía y la emisión de contaminantes atmosféricos. Asimismo, el Plan Director deberá acometer paradas de autobuses en tramos interurbanos, así como la mejora y adecuación de las existentes.

6.-Creación de una red de aparcamientos disuasorios en la periferia de las ciudades, debidamente comunicado con los cascos urbanos mediante líneas de transporte público. Adaptación de los diferentes medios de transporte para garantizar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.

7.-Con el fin de reducir el impacto sobre el cambio climático, los proyectos que se deriven del Plan Director deberán establecer las medidas necesarias para compensar las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen.

8.-Los proyectos que se deriven del desarrollo del Plan Director deberán someterse al trámite ambiental que les corresponda, adaptándose a las limitaciones y condiciones de las posibles afecciones al medio natural.

9.-Se deberá tener en cuenta la normativa estatal, regional y municipal en materia de contaminación acústica, fomentando sistemas de transporte de menor incidencia acústica y estableciendo itinerarios de líneas de transporte atendiendo a su afección acústica en zonas residenciales o sensibles del municipio.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1, 2 y 3.- Aunque el Plan no detalla proyectos específicos por tratarse de un instrumento de planificación, sí que puede establecer el marco de futuras autorizaciones de proyecto. Estos, sin ninguna duda, se ejecutarán en coordinación a la ordenación integral del territorio donde se emplacen, teniendo en cuenta otros proyectos que por parte de otras Administraciones Públicas se pretendan ejecutar y que puedan verse afectados, y serán coherentes con los objetivos del PMUS.

Por otra parte, uno de los objetivos del Plan es apostar por la sostenibilidad ambiental (pág. 140 PDT) claramente desarrollado y especificado en detalle en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien la evaluación que se realiza en el mismo se centra en los modos autobús y automóvil dada la magnitud y relevancia de las medidas del Plan Director sobre estas demandas, favoreciendo el uso de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado.

Sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, en primer lugar, el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no ha de considerarse como un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo, el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas, por ejemplo. En segundo lugar, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente como sostiene el Ayuntamiento en los Planes de Movilidad Urbana.

4.- Aun cuando en el PDT se configura un Programa, el 5.2.5 del Eje 0.2, referente a las Estaciones de Autobuses (pág. 122 PDT), y habrá de ser en el desarrollo del mismo cuando estas específicas alegaciones del Ayuntamiento sean tomadas en consideración, ha de dejarse claro desde el inicio que, en el estado de mantenimiento de las estaciones de autobús, depende de manera directa del concesionario.

5.- En el servicio de transporte de Lorca coexisten los servicios urbanos de titularidad municipal con líneas interurbanas regionales que prestan servicio urbano de forma complementaria con el servicio municipal. La comunicación del municipio con sus pedanías es competencia del servicio municipal. Por otra parte, y respecto de las paradas, ha de dejarse constancia que el Plan incluye, en su programa 06-Eje 02 la creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público (pág. 105 PDT) en tramos interurbanos de vías cuyo dominio público corresponda a la CARM.

6.- El ámbito competencial del PDT no permite desarrollar proyectos que influyan de manera directa en la ordenación urbanística de un municipio, por lo que tanto la construcción de parking disuasorios, debe nacer y ser desarrollados en el seno municipal.

7, 8 y 9.- Cabe destacar que se trata de un Plan que no detalla proyectos específicos ni dispone de carácter ejecutivo al tratarse de un instrumento de planificación. Sin embargo, debido a que podría establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a evaluación e impacto ambiental, el PDT va acompañado tanto de un Documento de Evaluación Ambiental Estratégica (redactado conforme al procedimiento regulado en la Ley 21/2013), que incluye las medidas

ambientales generales, y de cambio climático específicas, entre las que se encuentran las referidas por el Ayuntamiento y que han sido consideradas favorables para su aprobación por la Dirección General de Medio Natural de la Región de Murcia en sus informes de 01/10/2020 (Servicio de Biodiversidad) y 02/10/2020 (Servicio de Fomento del Medio Ambiente y de cambio Climático).

DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL – SERVICIO DE FOMENTO DEL MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. (02/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Cada uno de los aspectos señalados en negrita han sido desarrollados y forman parte del Estudio Ambiental estratégico presentado. En el apartado correspondiente a las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, desarrolladas en la página 175 y siguientes del Estudio Ambiental Estratégico se han incorporado adecuadamente en el propio Plan en su página 10.

Se solicita que se incorporen una serie de precesiones a las medidas de integración del cambio climático, y que otras se eliminen.

Por último, se señala que se informa favorablemente el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia.

Toma en consideración: La nueva redacción de objetivos y medidas se incluye en la nueva edición dada al Estudio Ambiental Estratégico (EAE), de marzo de 2021, en el apartado 3.2, páginas 40 a 43 del EAE, y en el apartado 9.7 (página 181).

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA. (09/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Cuando se puedan ver afectados cauces públicos, se deberá garantizar la protección del dominio público hidráulico y su régimen de corrientes, valorar la incidencia de la actuación en el estado de las masas de aguas superficiales o subterráneas, así como tener en cuenta las posibles afecciones a infraestructuras propiedad de esta Confederación Hidrográfica.

Toma en consideración: Se integran las alegaciones efectuadas por la Confederación Hidrográfica del Segura, en el EAE (apartado 9).

Cabe destacar que se trata de un Plan que no detalla proyectos específicos ni dispone de carácter ejecutivo al tratarse de un instrumento de planificación. Sin embargo, debido a que podría establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a evaluación e impacto ambiental, el PDT va acompañado tanto de un Documento de Evaluación Ambiental Estratégica (redactado conforme al procedimiento regulado en la Ley 21/2013), como de una serie de recomendaciones ambientales.

En este sentido, se incluye que respecto del desarrollo de algunos Programas contenidos en el PDT, “en el caso de que se puedan ver afectados cauces, escorrentías o masa de agua superficial y/o subterránea, estarán a lo dispuesto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico”. Por lo tanto, se velará por la protección del DPH y sus zonas de protección, garantizando una protección para los recursos hídricos y su ecosistema. (Apartado 9.8 del EAE, pág. 181).

DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES-SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO. (09/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Se trata de un Plan que, aunque no detalla proyectos específicos ni dispone de un carácter ejecutivo al tratarse de un instrumento de planificación, establece el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Estimamos como correctos y adecuados los aspectos de diagnóstico de posibles afecciones al patrimonio cultural reflejados en los documentos consultados. En general se han tenido en cuenta las recomendaciones efectuadas previamente por la Dirección General de Bienes Culturales. Creemos bien evaluada la incidencia a nivel estratégico debiendo desarrollarse ya estudios de protección concretos a partir de los proyectos que lo desarrollen.

Por otro lado, de entre las acciones propuestas en el Plan Director, el documento inicial ambiental ya estima que aquellas que pudieran tener un mayor impacto ambiental, por ser acciones de nueva construcción, serían: Nuevos tramos de líneas de ferrocarril: ampliación de la línea FEVE a Cabo de Palos; y Nuevas estaciones de autobús. Las últimas, ubicadas en entornos urbanos, deberán desde el punto de vista del patrimonio cultural contemplarse en relación con los bienes ya reflejados en planeamiento, por lo que consideramos que no suponen un problema grave a priori y, en su caso, podrán fácilmente solventarse mediante los estudios previos futuros. Se advierte, por otra parte, sobre la previsible afección de la línea FEVE a Cabo de Palos a una zona

especialmente sensible desde el punto de vista cultural, lo que deberá ser tenido en cuenta en la redacción definitiva de los documentos.

A la vista de todo lo expuesto informamos favorablemente el documento desde el punto de vista del Patrimonio Cultural, siendo innecesaria la presentación de alegaciones o nuevas observaciones al mismo.

Toma en consideración: Estas medidas se incluyen en la nueva edición dada al Estudio Ambiental Estratégico (EAE), de marzo de 2021, en el apartado 9.11, página 183 del EAE

OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE (14/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Un aspecto importante a destacar es el completo estudio sobre el Cálculo detallado de la Huella de Carbono de las actuaciones previstas en el Plan Director de transporte de Viajeros de la Región de Murcia (Anexo II, 30 págs.)

El documento integra los planes secundarios y los programas pertinentes diseñados por otras entidades (municipios, apartado 3.10), proponiendo figuras de diferente peso analítico, como es el caso de la preponderancia del sector del Plan Director de la Bicicleta, con un análisis interesante de este modo de transporte, actuando en los principales nodos de comunicación en el municipio de Murcia en función de la intermodalidad de esta alternativa.

Desde la perspectiva de esta OECC las propuestas, contenidos, objetivos y análisis evolutivos son adecuados, ajustándose a los ejes, programas y acciones presentadas, por lo que esta dirección General no tiene nada que aportar.

Toma en consideración: No se realizan observaciones

FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS DE LA REGIÓN DE MURCIA. (19/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- Las siete alegaciones de contenido general, extensible a todos los municipios, se pueden resumir así:

- a). - Convocatoria de la Mesa Regional del Transporte.
- b). - Actualización de los datos estadísticos sobre población y viajeros.
- c). - Mayor control y supervisión del cumplimiento de los contratos por las concesionarias de las líneas.
- d). - Incorporar la accesibilidad para personas con movilidad reducida como eje fundamental del Plan.
- e). - Incorporar la bicicleta como medio de transporte y nuevo elemento de intermodalidad.
- f). - Previsión de plazos máximos de ejecución de los planes metropolitanos de transporte, así como de órganos externos que resuelvan las diferencias entre los municipios afectados.
- g). - Definición concreta de las fuentes de financiación del Plan y de su afectación a los municipios implicados.

2.- Específicamente habría de tenerse en cuenta las alegaciones presentadas por los siguientes ayuntamientos:

- a) BULLAS:
 - 1) Que se supervise la ejecución de contratos a las empresas concesionarias haciendo cumplir los servicios recogidos en los mismos.
 - 2) Recuperar el servicio La Copa- Bullas.
- b) MORATALLA: conectar con transporte público entre los municipios colindantes y la capital de la Región.
- c) LORCA:
 - 1) Inclusión en la Red de Transporte Público (TO) el Campus Universitario de Lorca.
 - 2) Conexión TP Lorca-Aeropuerto Internacional de Murcia.
 - 3) Remodelación Estación Autobuses de Lorca.
- d) MOLINA DEL SEGURA:
 - 1) Segregación de líneas. Incorporación a las redes municipales.
 - 2) Apoyo al desarrollo de la línea norte del tranvía hasta Molina.
 - 3) Área metropolitana.
 - 4) Creación intercambiador en Molina de la Segura.
 - 5) Concreción elaboración de los Planes Metropolitanos de transporte.
 - 6) Concreción del sistema de financiación.
- e) LORQUÍ: Potenciar la demanda del TP precisa de incremento de frecuencia y creación real del área metropolitana del transporte.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

Las alegaciones presentadas por la Federación de Municipios de la Región de Murcia constituyen, tanto las de contenido general como las específicas de los distintos Ayuntamientos que relaciona, casi en su práctica totalidad, una réplica de las presentadas por los Ayuntamientos que han formulado alegaciones, por lo que hemos de remitirnos a las respuestas que se dan a cada una de ellas a lo largo del presente documento.

No obstante, algunas de ellas se exponen por la FEMRM por primera vez, por lo que se consideran y responden a continuación:

1.a - Convocatoria de Mesa Regional del Transporte.

La Mesa Regional del Transporte, aun no siendo un órgano colegiado ni perteneciendo por tanto a los entes institucionales de participación colectiva de la administración pública, ha intervenido de forma muy directa en el Plan Director de Transportes pues a lo largo del ejercicio 2018 y parte del 2019 fue convocada en numerosas ocasiones para darle cuenta y consultarle sobre la elaboración del borrador de anteproyecto del Plan. En la actual fase de tramitación del Plan, y después de haber sido sometido a un proceso de información pública y de evacuación de consultas por Administraciones, entidades y personas interesadas no tiene ya mucho sentido otra convocatoria de los componentes de la misma para considerar de nuevo el PDT.

2.a -Las alegaciones presentadas por el ayuntamiento de Bullas, al estar presentadas únicamente a través de la Federación de Municipios de la Región de Murcia, se tratan en este punto:

En lo que respecta a la supervisión de la ejecución de los contratos de las concesiones de transporte público regular de viajeros, y al cumplimiento de los servicios concertados mediante los mismos, ha de señalarse que es una obligación inexcusable de la Administración Pública, que la Dirección General de movilidad y Litoral entiende que realiza de forma adecuada. Es posible que esta alegación del Ayuntamiento pueda estar afectada por la actual situación de pandemia en la que la movilidad ciudadana se ha visto muy restringida y a veces hasta casi ha desaparecido, dependiendo de la evolución epidemiológica, pero lo cierto es que siempre se ha garantizado una oferta de servicios concesionales superior a la demanda existente en todo momento.

En lo que respecta al servicio de transporte público de Bullas-la Copa de Bullas, ha de ponerse de relieve que desde la aprobación de la Ley 10/2015 de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, este transporte es puramente urbano, y corresponde al Ayuntamiento de Bullas su servicio.

DIRECCIÓN GENERAL DEL AGUA (23/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Dentro del ámbito de las competencias de esta Dirección General del Agua, no existe ninguna consideración que sea especialmente relevante respecto del trámite de consultas sobre la versión inicial del “Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia” (exp. EAE20190005) y el Estudio Ambiental Estratégico asociado.

En cualquier caso, los proyectos específicos en desarrollo del Plan Director, en su caso, deberán considerar los aspectos normativos relativos al saneamiento y abastecimiento de agua, así como las medidas de minimización del consumo de agua conforme a lo establecido en la Ley 6/2006, de 21 de julio, sobre incremento de las medidas de ahorro y conservación en el consumo de agua en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Toma en consideración: Estas medidas se incluyen en la nueva edición dada al Estudio Ambiental Estratégico (EAE), de marzo de 2021, en el apartado 9.8, página 182 del EAE

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA. (26/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1- Este instrumento de planificación, al incluir en su ámbito líneas férreas, ha de cumplir las condiciones de protección establecidas al efecto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo, (aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre). Además, se deberán solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias las autorizaciones que sean precisas y cumplir las limitaciones a la propiedad prevalentes en dichos terrenos colindantes al ferrocarril.

2.-Los proyectos constructivos que se desarrollen en lo sucesivo para concretar las actuaciones previstas en el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia se tendrán que coordinar con los estudios y proyectos que en la actualidad se están desarrollando por esta Unidad y por el administrador de infraestructuras ferroviarias, para eliminar posibles interferencias que pudieran surgir.

3.-Así mismo, hay que tener en cuenta que la planificación ferroviaria concerniente a las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En este sentido, actuaciones que se mencionan en el Plan Director, como la extensión de la línea 08-360-Cartagena Plaza

Bastarrece-Los Nietos o el establecimiento de los servicios de la denominada línea diametral Albacete – Hellín – Calasparra - Cieza - Murcia – Cartagena, al ser parte integrante de la RFIG, corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana su análisis y evaluación últimas. De hecho, actualmente la línea ferroviaria que pasaba por Calasparra se encuentra fuera de servicio.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1 y 2.- Aunque el Plan no detalla proyectos específicos por tratarse de un instrumento de planificación, sí que puede establecer el marco de futuras autorizaciones de proyecto. Estos se ejecutarán en coordinación con los estudios y proyectos que desarrollen la red ferroviaria de la Región de Murcia, de manera que no se interpongan y se complementen. Además, obvio es decirlo, las actuaciones que deriven del PDT cumplirán como no puede ser de otro modo, con la normativa vigente referente al sector Ferroviario.

3.- Tal y como se indica en el propio documento, el transporte de viajeros se encuadra en un marco competencial diverso, dado que se desarrolla en función del emplazamiento y ámbito geográfico en el que se encuentra y desarrolla.

De esta forma, es sencillo exponer que el solapado de dichas competencias en entornos regionales o intermunicipales, puede llegar a situaciones en las que la realidad geográfica y funcional no se correspondan con la administración titular. Es precisamente por esta diversidad competencial por la que se hace necesario efectuar instrumentos de planificación de amplio espectro que permitan coordinar los ámbitos competenciales de los distintos niveles que, con pleno respeto a la autonomía de cada uno de ellos, establezca las líneas de actuación conjunta que permitan proporcionar un servicio integral.

Es por este motivo por el cual este Plan Director no tiene un carácter directamente ejecutivo, y establece únicamente líneas de trabajo encaminadas a proporcionar un servicio de calidad a todos los usuarios de la Región de Murcia.

En este sentido, es posible indicar que las consideraciones expuestas por la D.G. DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA son acertadas y como tal, serán tenidas en cuenta para las siguientes fases del desarrollo propuesto, pero no en la actual escala de planificación que realiza el PDT.

**SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DIRECCIÓN GENERAL
DE TERRITORIO Y ARQUITECTURA (29/10/2020)**

Resumen de la alegación formulada:

1.-Entendemos que el análisis de la compatibilidad del Plan Director con las DPOTL realizado en el Estudio Ambiental Estratégico debería completarse con la justificación de la forma en que el Plan Director ha considerado cada una de las determinaciones y recomendaciones recogidas en dicho instrumento en materia de transporte de viajeros.

Respecto a los instrumentos de ordenación territorial que se citan en el párrafo anterior, se informa que los mismos cuentan únicamente con aprobación inicial, por lo que no se encuentran actualmente en vigor. No obstante, se indican a continuación las directrices y recomendaciones que en materia de transporte figuran en dichos instrumentos.

En la normativa de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial de la Comarca del Noroeste se plantean los siguientes aspectos:

- *Artículo 51. Las Administraciones competentes impulsarán, en el ámbito de sus competencias, las estrategias de desarrollo que favorezcan la mejora y adecuación al modelo territorial del noroeste de las políticas de sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones.*
- *Artículo 52.1. En la planificación y la acción administrativa sobre sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones las Administraciones competentes tendrán en consideración los objetivos generales formulados en el artículo 6, así como los objetivos operativos para las correspondientes Áreas Funcionales señalados en los artículos 14, 15 y 16.*
- *Artículo 52.2. Como principales estrategias con incidencia territorial, tendrán en cuenta las siguientes consideraciones: b) Sobre transporte público:*
 - b.1 Las Administraciones competentes reforzarán el papel del transporte público por carretera en la integración comarcal, mejorando las relaciones al menos entre los asentamientos de primer y segundo orden, estudiando el rediseño de la red y facilitando la movilidad en cuanto al acceso a los servicios comarcales ubicados en las cabeceras municipales.*
 - b.2 La Administración competente en materia de transporte estudiará la ruptura de la unimodalidad de carretera en las relaciones externas de la comarca, intentando ganar centralidad para la estación de Calasparra, y/o analizando la viabilidad de una nueva conexión de tipo ferroviario (tren de vía estrecha, monorraíl, o similares) entre los diferentes núcleos de 1er orden de la comarca y la capital regional.*

En la normativa de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial de la Comarca del Altiplano las referencias al transporte son las siguientes:

- *Artículo 27 y Propuesta 2.01 del Anexo III: Creación de una Vía Parque sobre la N-344 (Actuación Estructurante). La creación de la vía parque sobre la N-344, supondrá la conversión de la misma en una vía de comunicación más amable, que permita incrementar las relaciones entre la población vecina favoreciendo la movilidad sostenible, rodeada de arbolado, carril bici, senda peatonal, plataforma*

reservada para transporte público, con zonas de sombra y remansos en puntos estratégicos (vistas, vegetación cambiante, equipamientos...).

- *Artículo 45. Las Administraciones competentes impulsarán, en el ámbito de sus competencias, las estrategias de desarrollo que favorezcan la mejora y adecuación al modelo territorial del Altiplano de las políticas de sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones. - Artículo 46.1. En la planificación y la acción administrativa sobre sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones las Administraciones competentes tendrán en consideración los objetivos generales formulados en las presentes Directrices, así como los objetivos operativos para las correspondientes Áreas Funcionales.*
- *Artículo 46.2. Como principales estrategias con incidencia territorial, tendrán en cuenta las siguientes consideraciones: ii. Sobre transporte colectivo: 1. Las Administraciones competentes en materia de Transporte reforzarán el papel del transporte público por carretera en la integración comarcal, mejorando las relaciones al menos entre los asentamientos de primer y segundo orden, estudiando el rediseño de la red y facilitando la movilidad en cuanto al acceso a los servicios comarcales ubicados en Jumilla y Yecla. En particular se reforzará el transporte colectivo entre los núcleos urbanos de primer orden y los polígonos industriales dependientes.*

2. Las Administraciones competentes en materia de Transporte establecerán medidas para fomentar y mejorar el transporte público urbano de cada municipio (Jumilla y Yecla) como medida disuasoria para equilibrar el reparto modal.

- *Propuesta 4.15 del Anexo III: Mejora de la movilidad sostenible y la accesibilidad al transporte (Acción Dinamizadora). Objetivos: Establecer estrategias de mejora de accesibilidad al transporte y de desarrollo urbano para avanzar hacia la movilidad sostenible de los municipios del Altiplano. Mejorar la accesibilidad al transporte entre núcleos principales y secundarios. Descripción: se propone la realización de un plan de movilidad para Jumilla y otro para Yecla.*

Por último, en la normativa de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial de Río Mula, Vega Alta y Oriental, las referencias al transporte son las siguientes:

- *Artículo 30: Corredor Turístico, Cultural y Paisajístico del Valle de Ricote: El Ecobulevar (Actuación Estructurante). La Actuación deberá ser concretada y proyectada a detalle, incluyendo, al menos, acciones en las siguientes líneas. j) Puesta en marcha de un transporte con paradas turísticas (tipo mini-bus) para conectar Archena y Cieza por el Valle de Ricote, bien en régimen anual de fines de semana, bien en periodos, fechas o eventos especiales.*
- *Artículo 70. Las Administraciones competentes impulsarán, en el ámbito de sus competencias, las estrategias de desarrollo que favorezcan la mejora y adecuación al modelo territorial de las áreas afectadas por las presentes Directrices y Plan de las políticas de sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones.*

- *Artículo 71.1. En la planificación y la acción administrativa sobre sistema viario, transporte colectivo y telecomunicaciones las Administraciones competentes tendrán en consideración los objetivos generales formulados en las presentes Directrices, así como los objetivos operativos para las correspondientes Áreas Funcionales.*
- *Artículo 71.2. Como principales estrategias con incidencia territorial, tendrán en cuenta las siguientes consideraciones: b) Sobre transporte colectivo. Las Administraciones competentes reforzarán el papel del transporte público por carretera en la integración del área geográfica afectada por las presentes Directrices, mejorando las relaciones al menos entre los asentamientos de primer y segundo orden, estudiando el rediseño de la red y facilitando la movilidad en cuanto al acceso a los servicios supralocales ubicados en las cabeceras municipales. La Administración competente en materia de transporte estudiará la ruptura de la unimodalidad de carretera en las relaciones externas e internas de las áreas afectadas por las presentes Directrices y Plan, intentando recuperar y reforzar el papel drenante de las estaciones existentes de la red convencional, procurando desarrollar las infraestructuras complementarias necesarias para garantizar la multimodalidad. c) En relación, tanto al sistema viario, como al transporte colectivo, la Consejería competente en materia de transportes llevará a cabo estudios de movilidad que precisen las actuaciones a llevar a cabo en las áreas afectadas por las presentes Directrices y Plan.*

En relación a la consideración del paisaje, en el apartado 5.6 del Estudio Ambiental Estratégico se considera que en principio no habrá incidencias sobre la fragilidad paisajística de las diferentes unidades homogéneas del paisaje de la Región de Murcia dado que el Plan Director se apoya principalmente en infraestructuras ya existentes.

2.-Asimismo, en el apartado 6.4, se considera que únicamente la nueva línea de FEVE tiene potencialidad de afectar al paisaje y que las medidas a adoptar deberán contemplarse en los proyectos constructivos y en el estudio de impacto ambiental de dicha infraestructura.

3.-El Plan Director debería establecer la obligatoriedad de elaboración de estudio de paisaje para el proyecto de extensión de la línea de ferrocarril FEVE hacia Cabo de Palos y La Manga, y hacer extensiva dicha obligatoriedad a otros proyectos, como la ampliación del Tranvía de Murcia, la creación de intercambiadores de transporte público o las adaptaciones de estaciones de autobús, en el caso de que dichos proyectos se desarrollen fuera de zonas urbanas.

Toma en consideración: Se integran en el Estudio Ambiental Estratégico las alegaciones formuladas por la Dirección General de Territorio y Arquitectura.

El análisis de la compatibilidad del Plan Director con las DPOTL se ha completado en el estudio ambiental estratégico, en su segunda edición, que se acompaña en el expediente. En el mismo, también se han considerado las determinaciones y las

recomendaciones de los instrumentos de ordenación del territorio que actualmente no están en vigor pero que cuentan con aprobación inicial, así como la obligatoriedad de elaboración de un estudio de paisaje conforme a lo establecido en la LOTURM para el proyecto de extensión de la línea de ferrocarril FEVE hacia Cabo de Palos y La Manga, y hacer extensiva dicha obligatoriedad a otros proyectos, como la ampliación del tranvía de Murcia, la creación de intercambiadores de transporte público o las adaptaciones de estaciones de autobús, en el caso de que dichos proyectos se desarrollen fuera de las zonas urbanas.

Para la inclusión de todos estos nuevos contenidos, la segunda edición del Estudio Ambiental Estratégico ha dado un nuevo desarrollo al apartado 3.11.8. Instrumentos de ordenación territorial de la Región de Murcia (pág. 89 EAE), así como varios apartados relacionados con el análisis y las propuestas de mitigación de impacto del paisaje (apartados 6.4. Afección al paisaje - pág. 150, y 9.9. Paisaje-pág. 182)

Con fecha 10/02/2021 el Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Territorio y Arquitectura de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, a la vista de la anterior respuesta y examinadas las modificaciones realizadas en el Estudio Ambiental Estratégico, emite informe favorable.

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS – DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MURCIA. (24/11/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- Se Informa favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región De Murcia (ago. 2020), con las prescripciones/medidas recogidas en su punto 3.2.- Modificaciones Introducidas en el Plan Director de Transporte de la edición anterior (Revisión 1).

2.- No obstante, se propone que el citado punto 3.2 Modificaciones Introducidas en el Plan Director de Transporte de la edición anterior (Revisión 1) se complete con lo siguiente:

Se deberán estudiar las modificaciones oportunas que deban introducirse en el Plan Director, o las adaptaciones necesarias, con el fin de evitar la inviabilidad de las actuaciones propuestas en la Red de Carreteras del Estado en la Región de Murcia, dada la actual configuración y la alta IMD que soporta. En el caso de que se proponga alguna modificación deberá contar con el visto bueno de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Asimismo, se deberá presentar un Estudio de Tráfico y Capacidad que garantice el cumplimiento del *Artículo 36.9 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras*. Este estudio deberá contar con el visto bueno de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El programa que desarrolle el diseño y ejecución de plataformas reservadas para transporte público, donde se materialicen propuestas concretas en itinerarios específicos de acceso a las grandes ciudades, deberá plantear actuaciones preferentemente en vías que no conecten con las carreteras estatales, y, si lo hacen, acompañar sus propuestas de un Estudio de Tráfico y Capacidad”, que analice la incidencia en el nivel de servicio de la Red de Carreteras del Estado para el año de puesta en servicio y su año horizonte (20 años según el apartado de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras), todo ello independientemente de la distancia entre la actuación y las carreteras Estatal más próxima.

Si como consecuencia del Estudio de Tráfico y Capacidad se deduce una afección significativa al nivel de servicio de la Red de Carreteras del Estado, se deberá aportar una propuesta de medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas, según lo establecido en el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Toma en consideración: Se integra en el EAE la alegación y propuesta de la Dirección General de Carreteras (pág.40):

1.- El Informe favorable emitido ha de entenderse referido no solo al Estudio Ambiental Estratégico sino al propio Plan Director de Transporte en su Versión Inicial, pues en relación con el Anteproyecto que acompañó al Documento de Inicio y sobre el que la Demarcación de Carreteras emitió en su día informe desfavorable, se realizó una modificación esencial en dicho Plan, que es la que recoge el Estudio Ambiental Estratégico y sobre la que ahora dicho órgano emite informe favorable:

En concreto, y como se ha referido, en relación a aquellas alegaciones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Estado (Demarcación de Carreteras de Murcia) al anteproyecto que acompañó al Documento de Inicio, se modificó el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia, suprimiendo de la versión inicial del Anteproyecto del PDT la propuesta 5.2.6. “Programa de implantación de plataformas reservadas y carriles bus” que figuraba en el apartado 5.

Las razones de tal supresión residen en la indefinición que actualmente pesa sobre la futura responsabilidad de la gestión de los tramos de vías que, siendo de titularidad estatal por pertenecer a la red de carreteras del Estado, se pueden ver afectadas por este Programa que ahora se suprime.

Las alegaciones al PDT realizadas por la Dirección General de Carreteras del Estado, y en concreto por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, han puesto de manifiesto la existencia de circunstancias especiales sobre los tramos de las vías que podrían verse afectadas por la construcción de plataformas reservadas y carriles bus, que actualmente gestiona la Administración Estatal, pero sobre las que recae una posible futura titularidad autonómica, en virtud del Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras y para el cambio de titularidad de algunos tramos de esas redes, suscrito el 22 de Junio de 2006.

Además, habrían de tenerse en cuenta igualmente como podrían verse afectadas las competencias de los distintos Ayuntamientos por cuyo ámbito territorial discurren dichas vías, y por tanto de qué forma también podrían intervenir en la elaboración e implantación de este Programa.

El hecho de que la solución de la problemática descrita, cuya complejidad se hace evidente por las razones expuestas, pueda verse diferida en el tiempo a bastante largo plazo, hace aconsejable la supresión de la Propuesta 5.2.6 "Programa de implantación de plataformas reservadas y carriles bus" de este Plan Director, a fin que el mismo no quede paralizado sine día, y puedan acometerse las demás actuaciones previstas en el mismo que redundaran claramente en mejoras evidentes de la movilidad de los ciudadanos y del medioambiente de la Región de Murcia.

Llegado el momento en el que pueda quedar clarificada la titularidad definitiva y a futura de las vías que pueden estar afectadas por el desarrollo del Programa que ahora se suprime, podría retomarse de nuevo el mismo, mediante una posible adenda al Plan Director, que obviamente habría de pasar por la tramitación administrativa y medioambiental que correspondiese.

2.- En la segunda edición del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia se reflejan los comentarios presentados por la Demarcación de Carreteras del Estado mediante la nueva redacción dada en el apartado 3.2, páginas 40 a 43 del EAE.

DIRECCIÓN GENERAL SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES- SERVICIOS SANIDAD AMBIENTAL. (22/12/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Revisado el documento estratégico con las modificaciones realizadas, y al ser objetivo del Plan Director el aumento de la demanda de transporte público, respecto de los niveles actuales, en detrimento del vehículo privado, con la consiguiente reducción en

la emisión de contaminantes atmosféricos, no se observan factores ambientales con potencial impacto en la salud humana, en lo que es competencia de este Servicio de Sanidad Ambiental.

Toma en consideración: No se realizan observaciones.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (15/02/2021)

Resumen de la alegación formulada:

En referencia a su consulta formulada de conformidad con el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental respecto del proyecto de “*Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia*”, indicar que la Dirección General de Transporte Terrestre no tiene ninguna observación que realizar.

Toma en consideración: No se realizan observaciones.

3.3. INFORMACIÓN PÚBLICA

GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DEL AYUNTAMIENTO DE MORATALLA (17/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.- Siendo este municipio un enclave de referencia a nivel turístico y en especial en el ámbito rural, desde la administración pública, debemos comprometernos y apoyar el transporte colectivo público y sostenible, y disuadir el uso del coche particular para conservar la imagen de naturaleza que proyecta este municipio, añadiendo así otro valor diferencial a este tipo de turismo.

Son por tanto actuaciones esenciales para atender la movilidad de turistas de corto desplazamiento y ocasional para favorecer el turismo de interior, que a día de hoy se encuentra en alza.

2.-El municipio de Moratalla cuenta con un núcleo de población con carácter urbano que ha sufrido un notable descenso de población en los últimos años. La deficitaria conexión con los municipios limítrofes y los grandes núcleos empujan a la población más joven a tener que modificar sus residencias con fines principalmente laborales, arrastrando al municipio a un estado actualmente conocido como el de "España vaciada".

A esto, cabe sumar que la dificultad para acceder a nuestra localidad, también deriva en que no haya trabajadores cualificados de otros municipios colindantes que apuesten por trabajar en el municipio.

El hospital comarcal del Noroeste se encuentra a unos 12,88 km de Moratalla. Es indispensable favorecer la conexión con los equipamientos sanitarios sobre todo en un núcleo rural donde el índice que población mayor es muy alto. Por consiguiente, el derecho universal a la asistencia sanitaria de los ciudadanos de nuestro municipio se encuentra notablemente mermado por el déficit de las líneas de conexión de transporte a la red de los diferentes servicios sanitarios.

Por otro lado, la movilidad con finalidad educativa, ya sea a los diferentes centros de formación y/o universidades, hacen que los estudiantes del municipio no puedan acceder a la oferta educativa en las mismas condiciones que los habitantes de otros núcleos con mejor conexión de transporte, creándose por lo tanto un agravio comparativo en perjuicio de la población municipio, dando lugar, en muchas ocasiones, a que se produzca un abandono temprano de la formación.

Para mitigar los problemas derivados de las diferentes situaciones expuestas anteriormente, solicitamos el desarrollo de una línea transversal Caravaca de la Cruz - Moratalla – Calasparra que, en nuestra opinión, podría tratarse de una actuación clave, pues revertiría de manera exponencial, no solo en la mejora de vertebración de nuestra comarca, sino también del sistema público de la Región de Murcia.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1.- Tal y como se indica de manera explícita en el eje 3 (pág. 124 PDT), así como en el apartado 1 del PDT, el mismo constituye una apuesta decidida por la promoción del transporte público. El PDT tiene por objeto, el análisis del estado actual de las redes de transporte de la Región de Murcia, así como una prognosis del futuro de la misma a nivel Regional e interurbano. Este estudio concluye con una serie de propuesta de tipo

regional que pretender establecer las bases para un nuevo modelo de transporte sostenible.

2.- En el programa 5.2.1 del PDT (pag.106 PDT), se proponen nuevos corredores transversales y radiales. Para su determinación, se ha tenido en cuenta tanto las principales zonas de movilidad de la Región como los lugares estratégicos y áreas de gran de influencia.

Mediante los adecuados desarrollos de la ruta transversal T1 (Corredor Sierras pág. 114 PDT) y de la ruta radial R03 (Corredor Noroeste pág. 110 PDT) se prevén las conexiones de movilidad necesarias para el municipio de Moratalla. No obstante, será en el desarrollo de estas rutas, englobadas todas ellas en el Programa 5.2.1, "Elaboración de un nuevo mapa concesional" (pág. 106 PDT) cuando habrán de analizarse y ponderarse la concreta problemática que expone el ayuntamiento.

JUAN VICENTE LARROSA GARRE (30/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-MUR-093 - Murcia y cercanías, donde se concentra el 68% de los pasajeros de los usuarios a nivel regional ya que supone más de 10 millones de viajeros, sin embargo, en el análisis que se hace de las líneas de la concesión anteriormente se comete el error de la inclusión de líneas que no existen en la actualidad y se omiten otras que en la actualidad si están prestando su servicio, es decir que la lista de las líneas está desactualizada.

La lista de líneas está basada en las originales de la concesión, antes del recorte que se produjo en 2012, por lo cual se parten de datos erróneos, los cuales se deben resolver con carácter previo.

2.-Propuesta de formas de financiación de infraestructuras de las soluciones planteadas.

3.-Se debe dar respuesta al acuerdo plenario del ayuntamiento del año 2017, por el cual se pedía que cediese la gestión de las líneas interurbanas que unen las diferentes pedanías del municipio de Murcia, para que se gestionen por el Ayuntamiento de Murcia, y que además esta cesión debe ir acompañada de la financiación que va recogida en los presupuestos regionales.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1.-Los datos que se manejan en el PDT correspondientes tanto al listado de líneas como al número de viajeros de la concesión MUR 093 han de considerarse en su aspecto básico, no de detalle coyuntural, y en este sentido la Orden de 17 de septiembre de 2012

de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio por la que se lleva a cabo una reestructuración de los servicios de transporte público regular permanente de viajeros, de uso general entre Murcia y Pedanías (MUR 093) y Valle de Ricote-Playas de Mar Mayor y Menor (MUR 092) tenía una vocación temporal, nacida de la crisis económica de 2008, como se hace constar en su exposición de motivos. Por igual motivo, el PDT tampoco se puede basar en la actualidad en los datos referentes a las líneas y a los viajeros que se puedan obtener de 2020, pues la situación de la pandemia por COVID 19 ha afectado gravemente tanto a unos como a otros. Es por esto que es preferible usar en este tipo de estudios que sirven a una planificación genérica como la que realiza el PDT, datos generales y básicos del funcionamiento del transporte público lo menos afectados posibles por situaciones coyunturales, aun cuando estas puedan alargarse más o menos en el tiempo.

No obstante, en el desarrollo del Programa “Elaboración de planes Metropolitanos de Transporte” del eje 04 (pag.135 PDT), que en el área de Murcia en concreto vendrá a sustituir a los servicios de transporte público que actualmente se prestan por la concesión MUR 093, se deberán tener en cuenta de forma detallada y precisa tanto líneas como número de viajeros en cada momento y etapa, a la hora de establecer con eficacia dicho Plan Metropolitano.

2.- De igual forma, será en el desarrollo del Programa 5.3.1 del eje 03 “Definición de un nuevo sistema tarifario” (pág. 125 PDT) en el que las consideraciones y propuestas vertidas en estas alegaciones deberán ser analizadas y ponderadas.

3.-En cuanto a la gestión de líneas interurbanas, precisamente la diversidad competencial existente hace necesario efectuar instrumentos de planificación de amplio espectro que permitan coordinar los ámbitos competenciales de los distintos niveles. El Plan no tiene carácter directamente ejecutivo, y establece únicamente líneas de trabajo encaminadas a proporcionar un servicio de calidad a todos los usuarios de la Región de Murcia.

MANOLO TORRES GARCÍA. (30/09/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Se hace imprescindible el diseño de un mapa concesional que recoja las necesidades reales de movilidad en el territorio, teniendo en cuenta futuros proyectos de desarrollo y de expansión, como sucede en Cartagena y comarca donde la dispersión territorial es notoria y donde se hace necesario establecer proyectos propios de movilidad y vertebración del territorio. Especial mención al Hospital de Santa Lucía perteneciente al Área 2 de salud que da servicio a muchos municipios.

2.-El fomento de la interconexión de todos los municipios costeros de la zona litoral debe ser una pieza clave en el diseño de las futuras infraestructuras de transporte. En este sentido, no se han tenido en cuenta las interconexiones de los distintos núcleos urbanos del Mar Menor con la ciudad de Cartagena, así como de las ciudades costeras de la provincia de Alicante. De cara a subsanar las deficiencias detectadas en el presente plan propongo una serie de actuaciones prioritarias para mejorar la interconexión del litoral de la región:

- a. Extender la línea FEVE hasta Cabo de Palos y La Manga y crear una segunda línea que conecte las localidades del Mar Menor (Los Urrutias, Los Nietos, Los Narejos, San Javier, Lo Pagán y San Pedro del Pinatar), así como su conexión con las cercanías de la Comunidad Valenciana a través de la estación de Pilar de la Horadada. Con este proyecto se conectaría todo el litoral murciano con Valencia.
- b. Integración inmediata de Cartagena en el circuito de Cercanías con Murcia, Lorca, Águilas y Alicante y su conexión con el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- c. Incremento de las líneas de autobuses para permitir una conexión real entre las distintas localidades costeras de la región desde Águilas a San Pedro, teniendo como nodo de unión la estación de Cartagena la cual deberá ser ampliada y dotada de los servicios necesarios.
- d. Incrementar la frecuencia del transporte público, especialmente durante la crisis sanitaria producida por la COVID-19 para evitar aglomeraciones de viajeros.
- e. Si bien, el presente plan hace un gran hincapié en la conexión de los grandes municipios de la región con el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, es importante incrementar a su vez las conexiones de los municipios de la zona litoral con el aeropuerto de Alicante, dado que este es uno de los aeropuertos de España con mayor número de turistas y a su vez ha experimentado un gran crecimiento. Por este motivo, debería tenerse en cuenta una línea de autobús que una Cartagena con el aeropuerto de Alicante.
- f. Creación de un Consorcio del Transporte Comarcal que permita la Organización unificada del sistema de transporte a nivel Comarcal, Mar Menor y Regional, a través de la creación de ORGANISMOS y CONSORCIOS, con la participación de todos los organismos, públicos y privados, implicados, dotándolos de una política de transporte unificado, de una planificación común, de una integración tarifaria en todo el ámbito de actuación y de una imagen común de todo el sistema de transporte, dando cohesión a una red de transporte público que permita el acceso a todos los “puntos vitales” de movilidad con la máxima eficiencia.

3.- Sería importante proporcionar las infraestructuras necesarias para fomentar medios de transporte alternativos no contaminantes, en este sentido se propone:

- a. Potenciar los carriles bici para lograr la conexión de los municipios costeros de la región, para ello proponemos la creación de un carril bici que una todos los

municipios costeros del Mar Menor, desde San Pedro del Pinatar hasta La Manga. También proponemos la conexión de todos los tramos existentes en el municipio de Cartagena, los cuales actualmente se encuentran desconectados entre sí para crear una auténtica red de carriles bici que permitan la circulación en toda la ciudad.

b. Falta una clara apuesta por el transporte público no contaminante, en este sentido sería interesante fomentar el uso de autobuses 100% eléctricos en al menos las ciudades más pobladas de la región, estableciéndose un plazo de 10 años para la completa transición de los autobuses.

4.-El Plan no incluye detalle sobre la financiación, se pide la modificación de este aspecto de forma que incluya una perfecta definición de las fuentes de financiación.

Toma en consideración: No se integran las alegaciones y propuestas en el PDT ni en el EAE en base a las siguientes consideraciones:

1.- El PDT tiene por objeto, el análisis del estado actual de las redes de transporte de la Región de Murcia, así como una prognosis del futuro de la misma a nivel Regional e interurbano. Y efectivamente, en base justamente a los argumentos expuestos en el punto 1 por el interesado, que han de considerarse válidos para toda la región de Murcia y no solo para el área de Cartagena, se prevé el desarrollo del Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional” en el Eje 02 (pág. 106 PDT) que constituya un sistema más vertebrado, equilibrado y conectado. Aun cuando en el PDT se menciona solo al Hospital Virgen de la Arrixaca, es claro que solo se hace a título enunciativo, y ha de entenderse que los grandes Hospitales de la Región, en cuanto que centros atractores de movilidad, habrán de ser contemplados en las nuevas concesiones.

2.- El PDT apuesta decididamente por el desarrollo de la franja costera de la Región y en particular hacia el litoral-Mar Menor, ya que es considerada como una zona de gran influencia y punto estratégico de la Región.

En este aspecto, el Plan proponen diversos programas de actuación como:

- La ampliación de la línea FEVE de manera que se conecte con otros núcleos de fuerte demanda turística (Cabo de Palos), en el Programa 5.2.2 (pág. 118 PDT).
- La previsión del establecimiento del Corredor de la Costa Oriental (pág. 113 PDT), del corredor Litoral (pág. 116 PDT) en el Programa 5.2.2, de la creación de un área metropolitana en el litoral-Mar Menor entre San Pedro del Pinatar y La Manga (pág. 135 PDT) y de la creación de un área metropolitana en la zona de influencia de Cartagena (pág. 135 PDT) en el Programa 5.4.2 del eje 4, consideramos que da cumplida respuesta a las necesidades de movilidad expuestas por el interesado. Ha de destacarse que para la gestión de los planes

de transporte metropolitanos citados la previsión es la creación de entidades supramunicipales, (tipo consorcio o similares, tal y como señala el interesado)

- Además, ha de tomarse en consideración que el desarrollo de las líneas marítimas mediante servicios rápidos entre el litoral del Mar Menor, Cabo de Palos y La Manga. (líneas Cabo de Palos – Santiago de la Ribera; Cabo de Palos-San Pedro del Pinatar-Lo Pagán; y líneas La Manga – Santiago de la Ribera; La Manga-Lo Pagán; La Manga Los Alcázares; La Manga – Los Urrutias), en el Programa 5.2.3 (pág. 119 PDT) añaden adicionalmente servicios de movilidad para cubrir necesidades de tal carácter, que complementan las expuestas.
- Igualmente, el PDT realiza la previsión de más servicios de transporte ferroviario de viajeros para esta zona geográfica con la creación de nuevo servicio mediante la línea ferroviaria Albacete-Hellín-Calasparra-Cieza-Murcia-Cartagena, en el Programa 5.2.2 del Eje 2 (pág. 118 PDT).
- El PDT, prevé la creación de puntos intercambiadores en Cabo de Palos (intercambiador autobús – Puerto), Cartagena (intercambiador autobús- AVE) y Águilas (intercambiador autobús – tren regional) en el Programa 5.2.4 (pág., 120 PDT)
- Creación de nuevas estaciones de autobús en los municipios Cabo de Palos y La Manga del Mar Menor (Puerto Tomás Maestre) en el Programa 5.2.5 (pág. 122 PDT).

Se considera que la implementación de las actuaciones expuestas anteriormente, es apropiada para el fomento de la interconexión de los municipios costeros y la puesta en valor de la zona litoral de la Región, atendiendo los flujos de movilidad tanto actuales como de futuro.

Ciertamente, y tal y como señala el interesado en sus propuestas podrían establecerse otras previsiones distintas que “idealmente” podrían calificarse de más ambiciosas y completas (segunda línea FEVE, conexión con Cercanías de Valencia, integración de Cartagena en Cercanías de Murcia, etc.) pero es necesario traer a colación que el PDT persigue un modelo de transporte público sostenible, y no cualquier propuesta ideal de movilidad de viajeros encaja en un sistema de tal carácter, que forzosamente ha de tener sus límites.

2 y 3.- Uno de los objetivos del Plan es apostar por la sostenibilidad ambiental (pág. 140 PDT) claramente desarrollado especificado en detalle en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien la evaluación que se realiza en el mismo se centra en los modos autobús y automóvil dada la magnitud y relevancia de las medidas del Plan Director

sobre estas demandas, favoreciendo el uso de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado.

Sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, en primer lugar, el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no ha de considerarse como un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo, el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas, por ejemplo. En segundo lugar, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente en los Planes de Movilidad Urbana, y ya son varios los Ayuntamientos de la Región que poseen documentos específicos que contemplan medidas en este sentido (Ayuntamientos de Murcia, Alhama, Molina de Segura, Lorca).

No puede admitirse la alegación de que falta una apuesta clara por un transporte público no contaminante: El Plan Director de transporte establece claramente como objetivos (pág. 98) la reducción de la huella de carbono producida por el sistema de transporte, la reducción de los niveles de emisiones de contaminantes producidos por el sistema de transporte, la mejora de la calidad del aire en las áreas urbanas, y la reducción de los niveles de ruido ocasionado por los sistemas de transporte; y su Estudio Ambiental Estratégico toma en consideración los efectos del cambio climático, incluyendo objetivos específicos para la lucha contra el mismo, muy particularmente en lo relativo a la reducción de huella de carbono, a la transición a una economía baja en carbono y a la promoción paulatina de vehículos eléctricos.

Ha de añadirse en este punto, por último, que será en el desarrollo del Programa 5.2.1 de elaboración de un nuevo mapa Concesional, (en su fase de licitación) donde habrán de concretarse los requerimientos técnicos de la flota de vehículos destinados a servir los tráficos de viajeros de cada una de las nuevas concesiones.

4.-Finalmente, como en los casos anteriores, cabe tener claro el nivel del alcance del PDT, y la escala de planificación que en el mismo se efectúa.

Todo el Eje 0.3 del PDT (pág. 124 PDT) y los tres Programas que en desarrollo del mismo se establecen van dirigidos precisamente a afrontar la financiación de las medidas contempladas en el mismo, bajo el principio de sostenibilidad financiera. Será en esos Programas donde se especificarán con detalle las fuentes de financiación, su estructura, sistemática y metodología.

ASOCIACIÓN LORCA BICIUDAD. (02/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Implementar e integrar con el resto de medios, TAMBIÉN EN MURCIA, otros modelos de transporte público como los sistemas de préstamo público de bicicletas, que este Plan no contempla, y deberían estar dotados de colaboración a los ayuntamientos en la financiación por parte de la Comunidad Autónoma, integrándolos también con los sistemas tarifarios de otros medios.

Favorecer el cicloturismo.

La Red de transporte público debe considerar la intermodalidad tren + autobús + tranvía + bicicleta.

En un radio de 8 o 10 km. de los núcleos urbanos, debería contarse con carriles bici segregados para acceder a ellos tanto con bicicletas como con VMP con potencia máxima de 250w y que no alcance una velocidad superior a los 25 km/h.

2.-Además de la INTERMODALIDAD, los centros escolares deben convertirse en "Entornos Escolares Seguros y Saludables", estableciéndose un perímetro en las entradas de los centros no menor de 100 metros libres de vehículos motorizados.

En cuanto al resto de edificio públicos o privados destinados a la atención a la ciudadanía, deberán contar de espacios con cierto nivel de vigilancia y seguridad para el aparcamiento de bicicletas. Además, los nuevos edificios deberán contar con un porcentaje de plazas de garaje destinadas al aparcamiento de bicicletas equivalente al 20% de las plazas construidas para los automóviles.

Integrar los servicios públicos de bicicletas en los futuros abonos de transporte.

Deberá contarse con la promoción de la bicicleta. Para lograrlo se invertirán las partidas adecuadas para sufragar campañas publicitarias en las que se ofrezcan imágenes positivas del uso de la bicicleta y de sus bondades.

3.-En los centros de enseñanza y otras entidades, como asociaciones de vecinos o sociales, se facilitarán y financiarán cursos de aprendizaje tanto para menores como para adultos, con el fin de aprender a mantener el equilibrio en la bicicleta.

Se incentivarán los Planes de Movilidad al Trabajo en las empresas.

Se crearán programas de ayudas a particulares para la compra de bicicletas de pedaleo asistido o normales.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1 y 3.- Como se ha referido respecto de las alegaciones o propuestas consideradas anteriormente, y sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, en primer lugar, el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no ha de considerarse como un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo, el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas, por ejemplo. En segundo lugar, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente en los Planes de Movilidad Urbana, y ya son varios los Ayuntamientos de la Región que poseen documentos específicos que contemplan medidas en este sentido (Ayuntamientos de Murcia, Alhama, Molina de Segura, Lorca). En este tipo de medidas de ámbito más local y urbano, se suelen tener en cuenta los aspectos citados por la Asociación Lorca Biciudad. (En los Ayuntamientos en los que se ha regulado de forma competente el uso de la bicicleta como medio de transporte individual -Murcia o Alhama de Murcia- se define la red de carriles bici existente, se proponen ejes ciclables, estacionamientos, conexión con pedanías, intermodalidad y demás servicios de movilidad relacionados con la bicicleta).

2.- El Plan Director no contempla tampoco medidas de este carácter, que pertenecen más bien a otros ámbitos distintos, como el de los transportes generales de uso especial (escolar y trabajo, en este caso) o al de la seguridad vial, o la ordenación urbana, por cuanto dichas medidas para ser adoptadas necesitan estudios y requerimientos específicos en dichos aspectos concretos, que escapan tanto al objeto como al nivel de planificación que realiza el PDT.

ASOCIACION PARA LA DEFENSA DEL ENTORNO NATURAL DE LA AZOHIA (ADELA). (07/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Creación de una nueva línea de autobuses de transporte público en la Bahía de Mazarrón, desde el Puerto de Mazarrón hasta Isla Plana y La Azohía.

2.-Peatonalización de todo el núcleo urbano de La Azohía, y permitir, únicamente el tráfico de vehículos particulares de los residentes y varias empresas allí radicadas.

Construcción de parkings disuasorios. (Poblado de la Azohía, poblado de La Chapineta y urbanización de San Ginés).

La carretera RM-E35, que se encuentra junto al paseo marítimo, se debería complementar con otro vial alternativo de interior para la eliminación del tráfico rodado causante de las retenciones y aparcamientos sobre aceras y márgenes.

Se considera necesario la existencia de un aparcamiento disuasorio a la entrada del pueblo de Isla Plana desde Cartagena por la carretera E22.

Proyectar un nuevo vial de circunvalación de la población por una nueva avenida en la parte alta del pueblo (en parte ya construida), respetando los límites y banda de amortiguación del LIC de Sierra de La Muela, Cabo Tiñoso y Roldán, y recuperar parte de la vía pecuaria para su peatonalización y carril bici.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1. El nivel de planificación del PDT no permite considerar la creación específica de las líneas de transporte propuestas. Será en el desarrollo del Programa 5.2.1 del Eje 02 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional” (pág. 106 PDT) cuando las mismas habrán de ser analizadas y ponderadas, con criterios derivados de los análisis exhaustivos de la demanda esperada, y de sostenibilidad tanto medioambiental como financiera. No obstante, ha de tenerse en cuenta en este caso concreto, que la propuesta trata de líneas de transporte que han de considerarse urbanas, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por lo que el ámbito competencial de la decisión final de su establecimiento reside en el Ayuntamiento de Mazarrón. En cuanto a la creación de nuevas líneas de transporte, la justificación de las mismas, debe estar basada en los principios de sostenibilidad presupuestaria, así como en el análisis exhaustivo de las demandas.
2. El ámbito competencial del PDT no permite desarrollar proyectos que influyan de manera directa en la ordenación urbanística de un municipio, por lo que tanto la construcción de parking disuasorios, como la ejecución de nuevas circunvalaciones o la peatonalización de entorno urbanos, deben nacer y ser desarrollados en el seno municipal.

NEX CONTINENTAL HOLDINGS S.L.U. (09/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

- 1.- Se solicita modificar el programa 5.1.1- “creación de redes municipales de transporte público como servicios diferenciados en municipios de más de 25.000 habitantes”, en el sentido de no forzar necesariamente la prestación del servicio con carácter diferenciado, sino dejarla abierta a que en cada caso se analice la forma de prestación más óptima en

coste-beneficio y que se aprovechen las sinergias con servicios de transporte ya existentes. La redacción actual del Plan Director establece esta recomendación para 13 municipios, sin aportar dato alguno de coste o dotación presupuestaria que implicará la medida.

2.- En cuanto al programa 5.1.2 “creación de servicios urbanos en zonas de interés turístico en municipios con incremento de población en época estival superior a 25.000 personas”, se propone analizar para cada caso el modelo de prestación que sea óptimo y que se aprovechen los servicios y recursos existentes. La redacción actual del Plan Director establece esta recomendación para 10 municipios, sin aportar dato alguno de coste o dotación presupuestaria que implicará la medida.

3.- Se solicita eliminar el programa 5.1.3 donde se propone la segregación de tráficos regionales actualmente integrados en concesiones estatales.

4.-No es coherente la elaboración de un nuevo mapa concesional (programa 5.2.1) sin tener en cuenta la evidente consideración de la ciudad y comarca de Cartagena como nodo de atracción de viajes. Debería de tener una entidad diferenciada a las concesiones radiales con nodo central en Murcia.

Es crítico reconsiderar la estructura de corredores del nuevo mapa concesional, dando entrada a un corredor específico conformado por las líneas de CARTAGENA y su comarca, aprovechando las sinergias y el uso intensivo de recursos de transporte en esta área.

5.- Se solicita que el Plan Director no incluya la propuesta de una nueva infraestructura de transporte, en concreto la extensión de la línea de ferrocarril de ancho métrico hacia Cabo de Palos y La Manga (programa 5.2.2), sin, al menos, un análisis básico de coste-beneficio.

6.- Se solicita cambiar la redacción del Programa 5.3.2, de forma que, y en cumplimiento de la normativa de transporte, cada Concesión de nueva creación sea objeto de un estudio previo e individualizado de sus Costes e Inversiones, incluyendo un estudio de viabilidad económico – financiera que asegure el equilibrio de los futuros contratos y la cobertura adecuada de todos los gastos requeridos.

7.-En cuanto al programa 5.4.1 “Nuevos mecanismos de gestión y coordinación”, se solicita eliminar esta propuesta, incluyendo una nueva en que se fomente el aprovechamiento y el uso conjunto de recursos entre servicios de las diferentes Administraciones implicadas, tomando decisiones individualizadas, caso por caso, en cuanto a posibles segregaciones de tráficos.

8.-Se considera que el Plan no aporta ningún análisis que justifique la creación de las áreas Metropolitanas (programa 5.4.2) en cuanto a su viabilidad funcional ni en cuanto

a la evidencia de vínculos de proximidad y dependencia. Se considera que tan solo el área de Murcia tiene necesidad real de hacer este tipo de actuación.

9.- Por último, referente al impacto esperado, se considera que la conclusión no se basa en ninguna referencia que permita contrastar la bondad de las cifras. No se aporta una Memoria económico-financiera. Se solicita que el Plan Director aporte un estudio de justificación técnica y económica de viabilidad.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1.-Como la misma alegación expresa, el PDT (conforme al nivel de planificación que el mismo realiza), establece directrices a nivel de recomendaciones, por lo que no se fuerza necesariamente la prestación del servicio. Es por este motivo por el cual este Plan Director no tiene un carácter directamente ejecutivo, y establece únicamente líneas de trabajo encaminadas a proporcionar un servicio de calidad a todos los usuarios de la Región de Murcia. Por lo tanto, será en el desarrollo del 5.1.1 “Creación de redes municipales de transporte público como servicios diferenciados en municipios de más de 25.000 habitantes” (pág. 101 PDT) cuando habrán de analizarse y ponderarse de forma específica la caustica de cada uno de esos servicios urbanos, incluidos todos los aspectos relacionados con su coste y viabilidad económica.

2.-Efectivamente, y por las mismas razones en cuanto a la escala de planificación que realiza el PDT, cuando haya de abordarse el desarrollo del Programa 5.1.2 “Creación de servicios urbanos en zonas de interés turístico en municipios con incremento de población en época estival superior a 25.000 personas” habrá de analizarse específicamente cada caso, para adoptar la decisión más eficiente, sin descartar a priori ninguna, y es evidente que ello incluirá los correspondientes estudios de viabilidad económica.

3.- La segregación de los tráficos regionales que actualmente están incluidos en concesiones estatales (Programa 5.1.3 “Segregación de tráficos de las concesiones del Estado”, pág. 103, es totalmente coherente con los objetivos del Plan Director de Transportes, pues se trata de engrosar la potencial demanda de las nuevas concesiones que habrán de implantarse en desarrollo del Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional” (pág. 106 PDT) en busca de una mayor sostenibilidad financiera de las mismas, y teniendo en cuenta que en la mayoría de los supuestos existirá previsiblemente una coincidencia de tráficos.

4.-Respecto al municipio de Cartagena ha de tenerse en cuenta que en el PDT figuran varias actuaciones que lo contemplan como una de las áreas de mayor influencia en cuanto a movilidad de la Región de Murcia, y así no solo en el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional” (pág. 106 PDT), figura el corredor de la

Costa Oriental (pág. 113 PDT) como una zona de gran movilidad, asignándole dos rutas radiales, sino también figura el corredor Litoral (pág. 116), además del Programa 5.4.2 (pág. 135 PDT) con la previsión de la creación de un área metropolitana.

5.- Efectivamente, el desarrollo del Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes” (pág. 118 PDT) habrá de acometer, indudablemente, los estudios de viabilidad económica para cada una de las actuaciones previstas en el mismo, no siendo un argumento suficiente en este momento para renunciar a las mismas, el hecho de dichos estudios no se hayan realizado.

6.- El Estudio económico de las condiciones de explotación de cada servicio público de transporte que se prevén en los distintos Programas del PDT y no solo en el 5.3.2, será un elemento inexcusable que debe acompañar a los Anteproyectos de creación de tales servicios cuando dichos Programas se vayan desarrollando, tal y como determinan imperativamente los artículos 63 y 64 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Resulta impropio e incoherente con la escala de planificación que realiza el PDT pretender que los detalles de la tramitación de los procedimientos administrativos que habrán de aplicarse legalmente en el desarrollo de cada Programa se hagan figurar en el PDT.

7.- El Programa 5.4.1 “Nuevos mecanismos de gestión y coordinación” (pág. 132) del PDT prevé dos alternativas para su desarrollo “Creación de un Consorcio Regional de Transporte o similar, o Nuevo mapa competencial y coordinación mediante convenios”. En cualquiera de las dos alternativas el sentido de las actuaciones será precisamente el fomento del aprovechamiento y el uso conjunto de recursos entre servicios de las diferentes Administraciones implicadas, por lo que no se entiende bien que se proponga precisamente la anulación del Programa.

8.-En cuanto a la propuesta de áreas metropolitanas del PDT, se realiza tas establecer unos criterios de influencia, proximidad y/o dependencia entre los municipios colindantes.

La afirmación de la alegación de que sólo el área de Murcia tiene necesidad real para esta actuación se considera aventurada. En el desarrollo del Programa 5.4.2 “Elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte” (pág. 135 PDT) se habrá de determinar fielmente la viabilidad de las áreas metropolitanas propuestas y se establecerán aquellas que lo sean.

9.- El propio PDT integra el estudio técnico de la justificación de sus propuestas y del impacto esperado, a lo largo del desarrollo de sus cinco primeros capítulos (páginas 1 a 99).

Para contrastar la bondad de sus cifras solo es necesario el estudio del contenido del mismo, y la oposición a sus Propuestas e Impacto esperado debiera fundamentarse en

un estudio similar al realizado en el mismo que arrojase cifras y conclusiones diferentes a este.

Respecto de la memoria económica, es necesario volver a poner de manifiesto que estamos ante un documento de planificación a una escala genérica que “fijará el marco de desarrollo del sistema general de los transportes en todo el territorio regional” según dispone el art. 22 de la Ley 10/2015 de 24 de marzo que lo regula, correspondiéndose su contenido con lo preceptuado en dicha norma. Las memorias económicas y los estudios de viabilidad económica y técnica habrán de acompañar a los proyectos que los requieran, y que se pongan en marcha como consecuencia de los distintos Programas de actuación que prevé el PDT.

TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A. (09/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Las alegaciones formuladas son idénticas a las expuestas por Nex Cotinental Holdings S.L.U, por lo que no se reproducen, al igual que las respuestas dada a las mismas, reemitiéndonos en estos extremos a aquellas.

ASOCIACIÓN DE VECINOS DE LA ALBERCA (AVLA). (13/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-El Plan Director debe contemplar medidas concretas para reducir las emisiones en el sentido marcado por los objetivos europeos a 2030. Así como también medidas de prevención ante los impactos previstos del cambio climático.

2.-El Plan Director establezca planes de acción y control para reducir los elementos relacionados con el tráfico que sean causa de contaminación acústica.

3.-El Plan Director debe, pues, contemplar medidas que estimulen un cambio modal en el transporte de viajeros siguiendo criterios de sostenibilidad, junto con otras de disuasión del uso excesivo del automóvil privado.

4.-Necesidad de un Plan de Fomento del Uso de la Bicicleta como modo de transporte y un sistema integrado de carril bici intermodal.

5.-Desarrollar medidas específicas de ahorro y eficiencia energética en los diferentes modos de transporte.

6.-Proyectar modelos de transporte más eficiente orientados al consumo de energías renovables.

7.-Pedimos, pues, que el Plan Director tenga en cuenta el origen-destino dentro de cada zona a la hora de establecer criterios para fijar la tarifa del billete, en otras palabras, proponemos que la tarifa del billete sea escalonada en pequeños saltos en cada una de las zonas.

8.-El Plan Director denomine a esta Autoridad del Transporte como el nombre de Consorcio Regional del Transporte, como en tantas otras comunidades autónomas de este país. También podría denominarse Entidad Pública del Transporte.

Toma en consideración: No se integran las contenidas en los puntos 3, 4, 7 y 8, entendiéndose que las demás ya se encuentran contempladas en el PDT o en el EAE. Las consideraciones que justifican estas afirmaciones son las siguientes:

1.-En el Estudio Ambiental Estratégico, además de realizar una aproximación del cálculo de la huella de carbono de las diferentes propuestas del Plan Director de Transporte de Viajeros, se establecen una serie de medidas con el fin de prevenir posibles efectos no deseados sobre el cambio climático. (apartado 8.5 y Anexo 2 del EAE).

2.- Las apreciaciones relativas al ruido y a la calidad del aire ya han sido contempladas en el Estudio Ambiental Estratégico mediante diversos apartados como el 2.21.2 “Consideraciones en el Plan Director”, pág. 32, o el apartado 9.10.3, donde se especifica que las futuras líneas que se desarrollen a partir del Plan, se plantearán de forma que favorezcan una menor generación de ruidos, ya sea mediante el empleo de trayectos que eviten zonas con fuerte contaminación acústica como con el empleo de vehículos con baja emisión de ruidos o incluso eléctricos.

3 y 4.- Como se ha referido respecto de las alegaciones o propuestas consideradas anteriormente, y sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, en primer lugar, el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no ha de considerarse como un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo, el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas, por ejemplo. En segundo lugar, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente en los Planes de Movilidad Urbana, y ya son varios los Ayuntamientos de la Región que poseen documentos específicos que contemplan medidas en este sentido (Ayuntamientos de Murcia, Alhama, Molina de Segura, Lorca).

5.- El Plan Director de transporte y su Estudio Ambiental Estratégico toman en consideración los efectos del cambio climático, que incluye objetivos específicos para la lucha contra el mismo (incluidos en el apartado 1.3 PDT y en el apartado 6.2 EAE).

6.- Tal y como se indica en el apartado 1.3 del PDT (pág.8), igualmente en los futuros proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental, se llevará a cabo, la instalación de energías renovables, fotovoltaicas o de cualquier otro tipo, en el ámbito del proyecto o del término municipal.

7.- En el Eje 03 “Tarificación y Financiación” del PDT, el desarrollo del Programa 5.3.1 “Definición de un nuevo sistema tarifario” (pág. 125), tendrá que determinar, los extremos expuestos por la Asociación de Vecinos de La Alberca.

8.- La denominación de la futura autoridad del transporte, puede ser denominada así, o como propone la Asociación, como Consorcio Regional de Transporte o como Entidad Pública de Transporte. En este caso la denominación no se constituye en un elemento importante, sino más bien el ente al que quiere denominar. Así en el Programa 5.4.1 (pág. 132 PDT) se utilizan los términos “Consorcio Regional del Transporte o similar” y “Autoridad Regional del Transporte” solo en un sentido meramente enunciativo.

RAFAEL ESTEBAN PALAZÓN- DIPUTADO DE PODEMOS. (13/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

Se considera que el Plan presentado no se puede considerar como modelo, ya que no contiene las líneas maestras de actuación, ni la exposición de los retos en materia de movilidad, ni las pautas temporales para que el mismo pueda trasponerse a la realidad. Tampoco aborda temas como en transporte de mercancías y otros temas.

1.- Se proponen algunas claves que debe acoger el modelo:

Intermodalidad. Para que pueda hacerse realidad un transporte eficiente resulta imprescindible la conexión de las diferentes redes, de tal forma que las personas puedan diseñar sus itinerarios de movilidad teniendo en cuenta las conexiones entre red viaria (vehículos privados, autobuses, taxis), red ferroviaria (trenes, tranvías) y transporte aéreo.

- Se necesita diseñar con urgencia estaciones intermodales de trenes (cercanías, media y larga distancia), tranvías, autobuses, con acceso sencillo por carretera y conectadas con carriles bici.
- La estación intermodal del Carmen debe hacerse realidad.
- Resulta imprescindible diseñar una estación intermodal en Cartagena.

- Deben diseñarse nuevos planteamientos intermodales de cada comarca de la Región.
- Es necesario incluir un nodo de comunicación basada en el transporte público en el entorno del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- Urge el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas de Cartagena de manera que se asegure la intermodalidad marítima/viaria/ferroviaria.

Operabilidad. El principio de operabilidad implica la existencia de un transporte coordinado, fijado en función de los flujos de desplazamiento de las personas y adaptado a las necesidades de las mismas. La operabilidad debe trazarse de acuerdo a las demandas ciudadanas, a cuyo fin debe existir una Mesa del Transporte donde se den cita administraciones, operadores, usuarios y otros actores del sector a fin de poder evaluar de forma permanente la situación del transporte y efectuar las correcciones que procedan.

- Resulta imprescindible una Mesa del Transporte de mercancías en la que se encuentren representados todos los actores del sector a fin de conocer ofertas y demandas, coordinar actuaciones y favorecer así la cadena productiva.

Sostenibilidad ambiental.

- Urge promover desde la administración pública una transición hacia los vehículos híbridos y eléctricos. Deben articularse cuantas medidas sean necesarias para incentivar a los ciudadanos al uso de este tipo de vehículos.
- La extensión del tranvía como medio de transporte, así como unos trenes de cercanías eléctricos también contribuirían enormemente a la reducción de emisiones.
- Debe estudiarse la transición hacia la generalización de autobuses y microbuses de operadores públicos híbridos o eléctricos.
- Los trazados de las redes viarias y ferroviarias, y en general la movilidad humana a pie deben hacerse respetando las zonas protegidas ambientalmente y reduciendo al máximo los impactos sobre los ecosistemas
- Debe reforzarse también en las rutas y caminos rurales, los senderos, las zonas de movilidad para la práctica de la actividad física en el entorno natural, etc.

Funcionalidad y billete único. Resulta imprescindible igualmente la existencia de un billete único que homologue los transportes públicos (autobús, tren, tranvía, etc.), a fin de facilitar a los usuarios del transporte la aplicación de la intermodalidad y la gestión razonable de los medios de transporte.

Vertebración territorial. el transporte público debe tratar de remover los obstáculos que existen a la conexión de las personas y su movilidad, para evitar que éstas tengan que cambiar el destino elegido para sus vidas por motivos relacionados con los desplazamientos.

Las actuaciones que se consideran imprescindibles son las siguientes:

2.-Infraestructuras de la Red Viaria

- Construcción arcos Norte y Noroeste de la ciudad de Murcia.
- Restauración y mejora de la red viaria autonómica y municipal

3.-Infraestructuras de la Red Ferroviaria

Construcción de la vía de ancho internacional por la que pueda discurrir el Corredor Mediterráneo de Mercancías.

- Construcción de la vía de ancho internacional Murcia-Cartagena, contando con el bypass de Beniel, y pactando una solución para la entrada en la ciudad de Cartagena evitando los suelos contaminados del Hondón y asegurando una conexión ferroviaria con la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos.
- Electrificación y mejora de la línea ferroviaria Lorca-Águilas
- Reconstrucción de la red ferroviaria electrificada de la línea de Cercanías Murcia-Caravaca.
- Electrificación y desdoble de la Variante de Camarillas con vía interoperable que concluya con la construcción y ejecución de un intercambiador de ancho de vía (ibérica, internacional) en el municipio de Murcia.
- Culminación del soterramiento de la red ferroviaria a su paso por la ciudad de Murcia, otorgando a Murcia del Carmen del carácter intermodal con autobuses, tranvía, taxis y transporte privado.
- Soterramiento total o parcial de la red ferroviaria a su paso por los municipios de Lorca y Alcantarilla.

4.-Transporte Urbano e Interurbano

- Reformulación de la Entidad de Transporte de la Región de Murcia.
- Establecimiento de un mínimo de frecuencias diarias de autobuses entre todos los núcleos poblacionales de más de 20.000 habitantes en la Región de Murcia.
- Regulación conjunta y coordinada del transporte en la zona metropolitana de Murcia y los municipios de Molina del Segura, Alcantarilla, Las Torres de Cotillas, Archena, Santomera, Beniel, Ceutí, Alguazas y Lorquí.
- Construcción y puesta en marcha del tranvía en la ciudad de Murcia, asegurando la conexión del eje norte-sur y la llegada a los municipios de Alcantarilla y Molina de Segura, combinando sus frecuencias con las de los autobuses en los que coincidan en ruta.
- Creación de una Entidad de Transporte Regional de microbuses que asegure la conexión de todos los núcleos de población dispersa en cada una de las comarcas de la Región de Murcia, así como en municipios de menos de 20.000 habitantes.

5.-Movilidad

- Establecer líneas de avales de créditos y subvenciones directas para la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos.
- Establecimiento de una cadena de valor, utilizando incentivos fiscales, para la producción de energías renovables en relación a los vehículos híbridos y eléctricos y la fijación de puntos de recarga eléctrica de vehículos.
- Construcciones de carril bici en todos los núcleos urbanos.
- Aseguramiento de aceras, paseos y rutas alternativas a pie para aquellos trazados de carreteras que no permitan la circulación de peatones.
- Puesta en valor de los senderos de la Región de Murcia.

6.-En cuanto a la financiación, resulta imprescindible para que un Plan Director pueda considerarse realizable, que vaya acompañada de una Memoria económica en la que se prevean, junto a las actuaciones enunciadas, las administraciones competentes para su desarrollo, el plazo previsible de ejecución de esas actuaciones y por supuesto la valoración razonada de su coste económico.

Toma en consideración: El PDT ya incorpora las alegaciones y propuestas contenidas en el punto 1, 4 y 5. No se integran las contenidas en los puntos 2 y 3. Las consideraciones que justifican ambas afirmaciones son las siguientes:

1.-Es sabido que la intermodalidad es la clave de una buena movilidad, tanto urbana como interurbana. Los intercambiadores entre distintos tipos de transporte flexibilizan el sistema otorgándole una mayor potencia.

Por ello, en el Plan Director se plantea el Programa 5.2.4 “Creación de intercambiadores de transporte público” (pág. 120) cuyo criterio principal de desarrollo es establecer intercambiadores en los nodos principales del sistema de transporte, articulando la red de transporte por carretera con otros modos de transporte. Dentro de los objetivos descritos en el PDT (pág. 97), se encuentra la coordinación de los distintos modos de transporte. Además, se pretende implementar un nuevo sistema tarifario (mediante títulos de transporte combinado) capaz de promover el uso del transporte colectivo, como prevé el Programa 5.3.1 “Definición de un nuevo sistema tarifario” (pág. 125 PDT) cuyo objetivo es introducir un sistema único de tarifas para todos los modos de transporte público de viajeros en la Región, de modo que pueda crearse un título único multimodal.

Adicionalmente, en cuanto a conseguir una gran operabilidad del sistema, se considera necesaria la gestión y actuación coordinada entre las distintas autoridades de transporte, de manera que exista un modelo que coordine y actúe de forma unificada en cuanto al desarrollo de las infraestructuras de transporte público y la ordenación y

gestión de servicios, y para ello, el Programa 5.4.1 “Nuevos mecanismos de gestión y coordinación” (pág. 132 PDT) propone como mecanismo de gestión y coordinación, la creación de la Autoridad Regional del Transporte, cuyo objetivo es la gestión de todos los modos de transporte, urbano e interurbano, de la Región de Murcia.

Uno de los principales objetivos del propio Plan Director de Transporte es apostar por la sostenibilidad ambiental, por lo que se plantean propuestas de Programas de actuación cuya aprobación, desarrollo e implantación tiene un impacto favorable sobre la sostenibilidad ambiental (extensión de la red de tranvía, transición planificada hacia vehículos eléctricos y/o combustibles fósiles, etc.) En el Punto 6.2 delo PDT (pág. 140) “Ecoeficacia ambiental” se expone que “Las propuestas de los Programas que integran el Plan Director pretenden, como se ha expuesto, dar un mejor servicio a los viajeros, mejorar el medio ambiente, luchar contra el cambio climático reduciendo la huella de carbono, generar nueva demanda y lograr un sistema de transporte público cohesionado, vertebrado, más rápido, más eficaz y financieramente equilibrado.”

2 y 3.- En cuanto a las propuestas referentes a las infraestructuras de la red viaria y ferroviaria ha de ponerse de manifiesto que la escala a la que realiza la planificación el PDT no posibilita la definición de proyectos tan específicos.

El PDT, en su Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes” (pág. 118) establece que los criterios de desarrollo de este Programa se fundamentan en:

- Crear servicios de transporte ferroviario de carácter regional aprovechando la infraestructura existente (vías y estaciones)
- Ampliar la potencialidad de líneas ferroviarias periurbanas o equivalentes

Los programas de actuaciones asociados a infraestructuras demandarán estudios y proyectos previos y en una fase posterior se abordarán inversiones para la creación o adaptación de estas.

4 y 5.- Respecto a la reformulación de la Entidad de Transporte de la Región de Murcia o a la creación de una Entidad de Transporte Regional de microbuses, han de tenerse en cuenta que de una parte, la autoridad regional de transporte regional que se cree como consecuencia del desarrollo del Programa 5.4.1 (pág. 132 PDT) esta lo será ex novo, es decir, no hay reformulación posible, sino creación de nueva planta, y por tanto la configuración de la misma, sus funciones, potencialidades y límites se encuentran por definir, y de otra, no parece muy coherente crear dos entidades regionales de transporte, una de ellas dedicada a los microbuses, pues las concesiones de transporte público de viajeros de uso general se crean por imperativo legal con exclusividad de tráficos de viajeros sobre la zona en la que operan. Ello quiere decir que la misma concesión (todas las concesiones de transporte de viajeros serán gestionadas de futuro por la autoridad regional de transporte) tendrá que atender la demanda de servicio público de transporte en los núcleos de población dispersa o en aquellas poblaciones que no dispongan de transporte urbano. La solución a la problemática expuesta vendrá

por desarrollar el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional (pag.106 PDT) con ejes radiales y con el establecimiento de líneas que lo doten de la suficiente capilaridad como para llegar al mayor número de población atendida posible, y ello bajo los criterios de sostenibilidad económica y medioambiental.

En lo concerniente al Tranvía, el PDT contempla (Programa 5.2.2 pág. 118 PDT) la ampliación de la línea de tranvía de Murcia hacia espacios de fuerte demanda, es decir, hacia el sur (para equilibrar la línea y dotar de mejor comunicación con el barrio del Carmen y el Hospital de la Arrixaca) y hacia el norte (incorporando al municipio Molina del Segura y su área metropolitana, si bien la previsión es de carácter enunciativa y no limita la posibilidad de la extensión de este medio de transporte, o cualquier otro sistema de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada, hacia otras zonas geográficas, siempre que se den los requerimientos necesarios para ello. Será en el desarrollo de tal Programa cuando hayan de analizarse y ponderarse las necesidades existentes y las propuestas de solución en este sentido.

6.- De igual manera, no resulta posible entrar en el análisis de detalle de las fuentes de financiación y de los estudios económicos-financieros resultado del PDT ya que no es objeto de este documento, sino que se desarrollará en fases posteriores.

FRANCISCO JOSÉ RUIPÉREZ. (13/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Se debería indicar la obligatoriedad de una web única para todo el transporte de uso general, urbano o no.

2.-Se debe incidir más en mejorar este servicio para lo que últimamente se ha denominado la “España vaciada” (por ejemplo, los términos municipales de Lorca, Caravaca, Mula y Moratalla), pequeñas poblaciones, cortijadas, que necesitan medios de transporte adecuados a sus singulares características.

3.-Habría que invertir en reformas en muchas de las estaciones (de ferrocarril) hoy abandonadas o en otros usos (Alcantarilla, Blanca-Abarán, Tobarra, Alguazas, Torres de Cotillas y Alcantarilla) a la que habría que añadir pronto la de Calasparra si no se remedia.

Aún con una eficaz coordinación de rutas y horarios, por el emplazamiento de algunas, alejadas de los centros urbanos, serían ineficaces para un servicio de cercanías.

4.-Programa de creación de un servicio de transportes de estudiantes de Enseñanzas Regladas no obligatorias (Universitarios, Escuela de Idiomas, Conservatorios): Este tipo

de estudiantes necesitan de un servicio adecuado en horario y frecuencia y coordinado con el resto de líneas “normales” e intercambiadores cómodos y eficaces.

Programa de creación de un servicio de transportes mixto General y de estudiantes de ESO y Bachiller. Su uso puede venir dado en zonas rurales donde el servicio de ESO sea obligatorio (y por lo tanto de otra Consejería) pero necesario para dar SERVICIO a esas poblaciones y que de otro modo tendrán que desplazarse por sus propios medios. Su falta puede facilitar el despoblamiento de la población afectada por esa falta de movilidad.

Al hacer esto pienso en Benizar (Casa Requena, Otos, Mazuza) que no dispone de servicio de autobús. Los estudiantes de ESO han de desplazarse a Moratalla. Bien calculado el número dará lugar a que el resto de las plazas sean usadas por el resto de estudiantes y viajeros ordinarios, todo previo pago del billete correspondiente. Se daría un servicio vital y se optimizarían los recursos.

5.-Creación de un servicio de transportes con estaciones AVE. Al igual que se contempla estas relaciones con intercambiadores o estaciones, hay ciudades que están ya cerca de estaciones AVE fuera de la región. Por ejemplo, Jumilla y Yecla disponen a poca distancia de la estación AVE de Villena y sería interesante que dispusieran de un enlace en autobús entre estas ciudades y los trenes que allí tienen parada y para volver desde esa ciudad alicantina.

6.-Tarificación: Veo excesivamente grande la zona 1 (Murcia y área metropolitana). Su puesta en funcionamiento será gravosa para la mayoría de los habitantes de esa zona al tener un precio único para un espacio tan amplio.

El transporte público debe ser accesible económicamente, y por eso todas las líneas deben costar lo mismo en una zona a pesar de que el coste de explotar unas zonas sea más caro que otras por razones de economía de escala. Las zonas han de ser más pequeñas e interrelacionadas entre sí. Mi propuesta (de tarificación) es la siguiente: toda la Región incluida. Las zonas limítrofes de otras CCAA por acuerdos entre comunidades o ayuntamientos correspondientes.

- Zona A. Término municipal de Murcia. Por optimización de recursos, Santomera, Beniel y Alcantarilla, podrían ser incluidos.
- Zona A1. Los municipios citados con anterioridad (si no procede la propuesta) y el resto de los que en la actualidad conforman la tarifa metropolitana de LAT, Torres de Cotillas, Alguazas, Molina, Ceutí y Lorquí.
- Zona A2. Valle de Ricote.
- Zona A3 Pliego, Mula, Albudeite y Campos del Río.
- Zona A4 Alhama y Librilla.
- Zona A5 Fortuna y Abanilla incluidas en la zona B2.
- Zona B1.1 Altiplano (Jumilla y Yecla).

- Zona B1.2 Vega Alta (Cieza, Abarán. Blanca)

7.-En cuanto a subvenciones:

- Incluir el epígrafe “A ENTIDADES SIN FIN DE LUCRO.AYUDAS TRANSP. PERSONAS CON DISCAPACIDAD PSIQUICA 20.000” no es correcto por cuanto esa subvención es para entidades, no concesionarias, no es para transporte de uso general. Es transporte muy específico que no se debe incluir aquí.
- Por ser una subvención del Ayuntamiento de Murcia este epígrafe “A EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA FOMENTO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS LIN. 78 y 30-MUR-093”, se deben incluir todas las subvenciones municipales actuales en los distintos bonos (sociales y universitarios) y billetes para líneas que no son municipales.
- También falta, precisamente, las aportaciones municipales a las líneas de su competencia. Pienso en Murcia además con el tranvía.

8.-A favor de un Consorcio por la implicación de manera estable de todas las administraciones implicadas; el convenio puede ser un sistema variable que perjudicaría los planes a corto y medio plazo.

9.-Respecto al Programa de creación de servicios urbanos en zonas de interés turístico, veo excesivas las líneas indicadas para estas poblaciones y además que no se indican aquí la singularidad de La Manga de San Javier que debería estar integrada con la de Cartagena, Cabo de Palos y posible hasta El Algar.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones o propuestas en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

De forma previa, ha de dejarse constancia de que el extenso escrito recoge numerosas opiniones sobre aspectos legales, metodológicos y de contenido del Plan Director, y adolece de críticas no fundadas sobre contenidos normativos y contenidos técnicos del estudio ambiental estratégico. Aun a pesar de ello se ha procurado considerar aquellas alegaciones o propuestas que parecen más objetivables:

1.- Resulta obvio que en el desarrollo de los distintos Programas que integran el PDT, la incorporación de las tecnologías de la comunicación y todos sus avances serán ineludibles. No se hace mención de ello expresamente por su obviedad, precisamente.

2.- La solución a la problemática expuesta vendrá por desarrollar el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional (pag.106 PDT) con ejes radiales o concesiones zonales, que conlleven el establecimiento de líneas y medios apropiados

que lo doten de la suficiente capilaridad como para llegar al mayor número de población atendida.

En igual medida, el resto de Programas que atañen directamente al establecimiento de servicios de transporte (urbano o metropolitano) habrán de basarse en estos criterios.

3.- El detalle de las infraestructuras ferroviarias citado, no pueden ser abordadas por el PDT por dos razones fundamentalmente, la primera por la propia escala de planificación en la que se mueve el PDT, y la segunda porque pertenecen en exclusiva al ámbito competencial de Estado, quien es responsable de su mantenimiento.

4.- Es evidente que la problemática expuesta habrá de ser solucionada bajo el principio de coordinación de las Administraciones y órganos administrativas con competencia en la materia. Este principio se convierte en uno de los objetivos del PDT, que puede y debe alcanzarse a través de los distintos Programas que abordan el servicio de transporte público de viajeros, sin necesidad de creación de Programas específicos tal y como se propone.

Ha de tenerse en cuenta especialmente que no parece muy coherente crear los programas específicos propuestos, por cuenta los servicios de transporte público de viajeros de uso general se crean por imperativo legal con exclusividad de tráficos de viajeros sobre la zona en la que operan (artículo 72 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres). La solución a la problemática expuesta vendrá por desarrollar el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional (pag.106 PDT) con ejes radiales o con concesiones zonales, o cualquier otra fórmula legalmente admitida (como puede ser el transporte regular de uso especial escolar), que permita el establecimiento de líneas que lo doten de la suficiente capilaridad como para llegar al mayor número de población atendida posible.

5.- No es posible abordar en el PDT esta propuesta por cuanto los transportes regulares de viajeros que exceden del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma son de competencia Estatal, y en concreto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6.- La propuesta no es coherente en su formulación, y en si misma encierra su propia respuesta: si por un lado no se aprecia excesivamente grande la Zona 1 (Murcia y su área Metropolitana) más grande aun es la zona si lo que se propone es todo el territorio de la Región de Murcia. En este caso, sí que sería gravoso y posiblemente injusto el establecimiento de una sola y única tarifa de autobús, con independencia del recorrido realizado por el mismo.

7.- Se incluyen correctamente todas las cantidades consignadas para el transporte de viajeros, en los propios Presupuestos de la CARM, por la Consejería de Fomento, pues de lo que se trata es de la consignación del total de dinero público destinado al transporte por este Departamento.

8.- Llegado el momento del desarrollo del Programa correspondiente 5.4.1 (pág. 132 PDT) y dada la participación en el mismo que tienen todas las Administraciones Públicas Territoriales con presencia en la Región de Murcia, habrá de analizarse que fórmula es la más viable para alcanzar el objetivo que con el mismo se pretende.

9.- El PDT ha sido elaborado bajo criterios técnicos, y constituye en sí mismo un documento técnico en el que no se vierten opiniones personales, sino que materializa propuestas fundadas. Respecto de la singularidad de La Manga de San Javier ha de tenerse en cuenta que el PDT, contempla por un lado en el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional” (pág. 106) la concesión Corredor Litoral que engloba a esta zona geográfica y Cartagena, y el corredor Costa Oriental en el que ambas zonas se encuentran igualmente incluidas

FROET FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES Y EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN DE MURCIA. (14/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Dada la situación totalmente adversa en nuestro país a consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID-19, entendemos que no es el momento idóneo para el desarrollo de un plan de movilidad, ya que, en el mejor de los casos, puede derivar en una situación incluso peor que la que existe actualmente en la Región de Murcia, en cuanto al transporte de viajeros por carretera.

2.-Creación de una Autoridad Regional del Transporte con la implicación, como mínimo, de una forma coordinada, de todos los ayuntamientos de la Región de Murcia, para configurar el Plan Director definitivo y, por supuesto, para elaborar cualquier nuevo Mapa Concesional.

3.-En cuanto a todo el tema de actuaciones sobre infraestructuras, tanto sobre las existentes o sobre nuevas, consideramos imprescindible el poder actuar sobre las distintas entradas a las dos localidades más densamente pobladas de la Región de Murcia, como son Murcia y Cartagena y en menor medida a Lorca.

Todas las previsiones, tanto de servicios como de incremento de ingresos, serán imposibles si antes no se cuenta con la utilización de estas plataformas reservadas al autobús.

4.-No consideramos adecuado mezclar el ferrocarril de largo recorrido para dar un servicio propiamente regional. Los posibles tráficos regionales que se podrían cubrir se están realizando en la actualidad por las distintas concesiones de autobús, sin el menor problema y con amplia oferta de servicios.

5.-Los 6.940.000,00 euros de ayudas al transporte regular presupuestados actualmente son totalmente insuficientes y, además, de los más bajos de todas las Comunidades Autónomas de España.

6.-Respecto a la creación de un servicio en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Consideramos que ni la actual ocupación ni las previsiones de futuro justifican un servicio rentable a riesgo y ventura.

7.-Estamos de acuerdo en la elaboración de un nuevo mapa concesional, pero sobre la base de los siguientes supuestos:

Dentro de los corredores radiales, las rutas que no se puedan sostener con un beneficio lógico, deben de contar con la aportación de la administración competente los corredores transversales se pueden poner en marcha de manera independiente con un estudio económico claro, en el que la Administración se haga cargo del déficit de explotación de los mismos y no trate de compensarlos con alguno de los corredores radiales que puedan ser rentables económicamente.

Un nuevo mapa concesional a riesgo y ventura exclusivo de los operadores en las circunstancias actuales, sin plataformas reservadas y una política financiera basada en contener las aportaciones de la Administración, creemos que no es lo apropiado para un servicio público esencial.

8.-Por lo que respecta al ferrocarril de vía estrecha (FEVE), de Cartagena a Los Nietos, con una ampliación hasta Cabo de Palos, No vemos en Murcia focos de demanda estables que justifiquen las millonarias inversiones de los sistemas ferroviarios.

9.-En cuanto al Programa de desarrollo de líneas Marítimas (5.2.3.) creemos que no hay entidades de población tan importantes como para demandar un servicio estable como el que se propone.

10.-En lugar de construir intercambiadores o grandes estaciones de autobuses, lo que hay que plantear es la puesta en marcha de apeaderos céntricos en las localidades, donde la llegada y salida de autobuses, así como la subida y bajada de viajeros, se realice de forma rápida y cómoda.

11.-Por lo que respecta a la financiación, lo primero que hay que tener en cuenta es que con los importes que se reflejan en el Plan Director no se pueden acometer verdaderas políticas de transporte colectivo de viajeros. Las dotaciones presupuestarias tienen que ser muy superiores si se quieren ofertar unos descuentos importantes sobre las tarifas de referencia.

12.-En cuanto al impacto esperado, entendemos que se parte de hipótesis erróneas, todos los resultados obtenidos sobre la base de estas hipótesis dejan de ser válidos, ya

que estimamos que éstas no lo son. Incluimos en estos resultados los cálculos realizados para concretar la huella de carbono.

13.-En cuanto a la accesibilidad universal, para cumplir este objetivo no sólo son suficientes las estaciones de autobuses y los vehículos adaptados, también se necesita adecuar las paradas intermedias en las que no se cuenta con una acera elevada, un poste adecuado y una marquesina que proteja de la intemperie.

14.-En cuanto al transporte regular de uso especial (escolares y trabajadores), es un transporte tan esencial como el regular de uso general y si se quiere mejorar debe también ser contemplado en este Plan Director para coordinar las políticas de fomento del mismo para que sean tan eficientes como las concesionales.

Toma en consideración: No se integran en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1 y 2.- El PDT lleva elaborándose desde 2017, en el que se iniciaron los primeros estudios para su elaboración, y fue terminado como Anteproyecto técnico en febrero de 2019, es decir bastante antes de que se declarase la pandemia y sufriésemos sus efectos. En el proceso de elaboración, y a través de la Mesa Regional de Transporte pudieron participar en su elaboración los Ayuntamientos de la Región, las empresas de transporte de la Región de Murcia y sus entidades asociativas, y las organizaciones de usuarios. Una vez finalizado ese primer documento, igualmente fue abierto un periodo de debate a través de dicha Mesa, e incluso llegó a publicarse en el BORM a los exclusivos efectos de su difusión y conocimiento (BORM 16 de marzo de 2019) por la ciudadanía en general. Igualmente fue comunicado a distintos órganos y entidades de la Administración del Estado.

No puede admitirse una vinculación como la que se pretende entre la previa creación de la autoridad regional de transporte y la posterior elaboración del PDT, pues es justamente, al contrario: El anteproyecto del PDT ha sido elaborado por el Departamento competente (artículo 21.3 de la Ley 10/2015 de 24 de marzo) con el mayor grado de difusión, divulgación y participación posibles, y uno de sus Programas a desarrollar, será la creación de una autoridad regional del transporte.

Efectivamente, el Eje 04 “Instrumentos de Gestión” del Plan Director propone como mecanismo de gestión y coordinación, la creación de la Autoridad Regional del Transporte, cuyo objetivo es la gestión de todos los modos de transporte, urbano e interurbano, de la Región de Murcia.

Esta actuación contempla, en primer lugar, la vinculación de los principales ayuntamientos y de aquellos que conformen una zona funcional de movilidad, y posteriormente, se irán integrando el resto de municipios, siendo la pretensión u objetivo final la implicación de todos los municipios de la Región.

3.- La apreciación de condición imprescindible de la existencia de plataformas reservadas al autobús, para el desarrollo de las previsiones de incremento de servicios como de ingresos, carece de fundamento. Es posible tanto lo uno como lo otro a través de los distintos Programas y actuaciones que se contemplan el PDT. Es evidente que la existencia de las plataformas reservadas supondrían un factor más de mejora del sistema, pero su no abordaje en la versión definitiva del PDT, por las razones que se exponen en el punto 8 “Modificaciones sobre la Revisión 2 de la Versión Inicial del PDTV de Mayo de 2020” (pág. 146 de aquel documento), no significa que no pueda abordarse con éxito la ejecución del PDT, tal y como finalmente ha quedado configurado.

4.-La línea Madrid-Murcia-Cartagena, además de conectar la Región con ciudades con las que presenta una relación social y económica importante, ofrece servicios internos a la Región, conectando importantes municipios como son Cieza, Archena y Alcantarilla con Murcia y Cartagena, por lo tanto, se considera que esta línea es complementaria a las líneas de autobús existentes y propuestas en el presente Plan.

Se considera prioritario la existencia de un servicio coordinado entre los distintos modos de transporte.

5 y 11.- La apreciación del presupuesto destinado en la actualidad al transporte regular de viajeros de uso general, como insuficiente o lo bajo que pueda ser en comparación al resto de España, no supone un condicionamiento de la efectividad del PDT. El Programa 5.3.3 (pág. 129 PDT) “Reasignación del presupuesto de la Administración Regional” es solo un punto de partida inicial de carácter enunciativo, y no presupone a priori una limitación para los posibles o futuros recursos económicos que puedan destinarse al desarrollo de los Programas correspondientes.

6.-En cuanto a la ocupación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, al igual que en el resto de modos de transporte está siendo mermada por la crisis sanitaria mundial que estamos viviendo. Sin embargo, tanto en el estudio de viabilidad del aeropuerto como en las previsiones del propio Plan, se estima un gran incremento de pasajeros (de 1,3 millones para el año 2025 respecto a los niveles actuales), por lo que se hace necesaria el establecimiento de servicios de transporte de viajeros que cohesionen este con los principales núcleos de población de la Región. Este establecimiento puede realizarse bien con la creación de un nuevo servicio exclusivo, bien con la creación de nuevos servicios que integren el servicio al Aeropuerto, creación que en cualquier caso se inspirará en los principios de vertebración territorial, eficacia y equilibrio financiero, predicables respecto de todo el sistema de transporte de viajeros en general.

7.-Para la definición del nuevo mapa concesional se han tomado como referencia las principales zonas de movilidad actuales de manera que se garantiza una adecuada accesibilidad a la totalidad de la Región de Murcia y en particular a sus áreas de mayor influencia, teniendo en cuenta siempre los flujos de movilidad estudiados, y a ello hay que añadir evidentemente el factor legítimo de búsqueda de la sostenibilidad financiera del sistema, por lo que tanto el tanto el Programa 5.2.1 (pág. 106 PDT) que se refiere al mapa concesional, como el Programa 5.3.2 de “Revisión de los costes concesionales”

(pág. 128 PDT) pretenden conseguir estos objetivos. Las aportaciones de la Administración Regional están por decidir una vez se aborde el desarrollo de tales Programas, siendo el presupuesto actual un punto de partida o previsión inicial para ello.

8.-En lo que respecta a la línea FEVE Cartagena-Los Nietos, esta da servicio a aproximadamente 300.000 viajeros/año. El número de viajeros sería ampliamente incrementado si el sistema conectase con la conexión a otros núcleos de fuerte demanda turística como es La Manga del Mar Menor.

Con la ampliación de la infraestructura y servicio en aproximadamente 10 km, se daría respuesta al aumento de demanda además de descongestionar la concurrida autovía de La Manga.

9.-El programa de desarrollo de líneas Marítimas (5.2.3.) (pág. 119 PDT), como el resto de programas se ha desarrollado tras un diagnóstico de las necesidades y la situación futura. Es importante tener en cuenta que en la Región tiene un peso propio el turismo, con tendencia al alza, y en consecuencia se genera gran movilidad de población visitante durante su estancia.

10.- Ambas infraestructuras de transporte de viajeros son compatibles, y teniendo en cuenta la escala de planificación que realiza el PFT, no le es posible entrar en el análisis de detalle de los apeaderos céntricos en las localidades, a las que se refiere FROET, que además afectan a la ordenación urbana y por tanto son de competencia de la administración local. El PDT prevé los Programas 5.2.4 “Creación de intercambiadores de transporte público” (pág. 120 PDT) y 5.2.5 “Creación de estaciones de autobús” (pág. 122 PDT) considerándolas como infraestructuras básicas que deben tomarse, en este primer nivel de planificación, en consideración.

12.- El Impacto esperado, incluida la huella de carbono, que también se aborda en el Estudio Ambiental Estratégico, se encuentran debidamente fundamentados en los dos documentos técnicos (PDT y EAE). La afirmación de descalificación de ambos, sin más, y sin contraponer estudios del mismo carácter técnico que refuten las conclusiones obtenidas, carece del valor suficiente para ser tenida en cuenta como alegación fundada al PDT o al EAE.

13.- Las actuaciones incluidas en el Plan, cumplirán lo dispuesto en la Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia (BORM nº 148 de 29 de junio de 2017) y en la Orden VIV 561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, por lo tanto, se incluirán todas las medidas necesarias para evitar cualquier barrera posible para personas con dificultad de movilidad.

14.- Ha de tenerse en cuenta que los transportes de uso especial tienen otra regulación específica distintos de los de uso general y sus límites y flexibilidad son totalmente distintos a estos. No ha de olvidarse que los servicios de transporte público de viajeros de uso general se crean por imperativo legal con exclusividad de tráficos de viajeros

sobre la zona en la que operan (artículo 72 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres), y esta radical limitación de mercado que conllevan son los que los hace susceptibles de una planificación a medio y largo plazo, cosa que no sucede con los transportes de uso especial.

Coincidimos en lo esencial que resultan estos transportes, pero su vertebración y fomento en el sistema de transporte que configura el PDT puede y debe realizarse sin necesidad de Programas específicos. No obstante, y a fin de aprovechar sinergias y lograr la optimización del sistema, pueden ser considerados incluso para, en determinados casos, articularse e integrarse dentro de los distintos Programas de transporte de viajeros que contempla el PDT, y en especial en el Programa 5.2.1 “Elaboración de un nuevo Mapa Concesional (pag.106 PDT), a través de fórmulas legalmente admitidas.

GINÉS RUIZ MACIÁ - CONCEJAL PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS, MURCIA. (14/10/2020)

Las alegaciones formuladas son idénticas a las ya expuestas por D. Rafael Esteban-Diputado de Podemos, por lo que no se reproducen, al igual que la toma en consideración da las mismas, remitiéndonos en estos extremos a aquellas.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE LA REGIÓN MURCIANA. (16/10/2020)

Resumen de la alegación formulada:

1.-Es necesario la integración, a través de estos procedimientos de autorización, medidas concretas para reducir las emisiones en el sentido marcado por los objetivos europeos a 2030. También, hay que integrar las medidas de prevención ante los impactos previstos del cambio climático.

2.-La Directiva europea 2002/49/EC 2002 (transpuesta como Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido), requiere que se establezcan planes de acción y control para reducir sus efectos nocivos elementos que debieran detallarse en el Plan Director de Transportes.

3.-Los diferentes modos de transporte, excepto el desplazamiento peatonal, requieren **reservas de espacio** en destino para estacionamiento, ya que de otra forma se disuade o dificulta su uso.

4.-El Plan Director de Transportes debe inscribirse en un concepto más amplio como es el de **Movilidad Sostenible Regional**. La movilidad sostenible significa, en la práctica, la promoción de alternativas al automóvil privado y, a la vez, potenciar un uso más eficiente del coche. Hay que establecer medidas que estimulen un cambio modal hacia medios más sostenibles, junto con otras de disuasión del uso excesivo del automóvil.

5.-Es necesario, además, un Plan de fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte y un sistema integrado de carril bici intermodal en las ciudades y pueblos de la región, eliminando barreras para acceder con ella a otros modos de transporte.

6.- Para lograr una movilidad más sostenible es necesario **reducir las necesidades de movilidad generales**, con un urbanismo de proximidad, evitando modelos urbanos e interurbanos orientados al uso predominante y hegemónico del vehículo privado.

7.-Se han señalado desde diferentes ámbitos las graves carencias que presenta la región en materia de trenes de cercanías. Es necesario vertebrar una red que permita conectar las principales poblaciones de nuestra región. Se hace más palpable una reforma en profundidad de la flota de trenes con la urgente necesidad de sustituir los obsoletos por ferrocarriles modernos que se encuentren en buen estado. La electrificación de las vías es una tarea urgente, porque de este modo se conseguiría reducir los problemas de contaminación y disminuir el gasto energético en alrededor de un 30%

Creemos también en la necesidad de la creación de servicios específicos internos y desarrollar elementos de intercambio modal. Planteamos la necesidad de crear una red de cercanías Cartagena que permita la salida de trenes con una frecuencia de alrededor de 45 minutos.

8.-Es necesaria y urgente la rehabilitación y adecuación de las estaciones, dando prioridad a los servicios más esenciales, como sales de espera, iluminación adecuada en los andenes, servicios, información personal y pantallas, acabar con las barreras arquitectónicas para personas con diversidad funcional, bicicletas, etc.

9.-Reiteramos la reclamación a las entidades estatal Adif y Feve para que cumplan con la legislación y garantice la seguridad de las personas, suprimiendo todos los pasos a nivel como, por ejemplo, en Cartagena, los de Pozo Estrecho-La Palma, Alumbres, Vista Alegre y Los Mateos. Un elemento fundamental de reforma es la adaptación de las líneas actuales de cercanías para tener en cuenta las necesidades de la población, prolongar líneas, reestructuración que faciliten la posibilidad de comunicar las poblaciones de todos los derechos con las capitales administrativas, los centros de trabajo y académicos e inversiones en la electrificación de todas las líneas que todavía no lo están y duplicación de los tramos que sean necesarios

10.-En síntesis, además de lo anterior, demandamos:

- *Trenes de cercanías potenciada su calidad entre*
 - Murcia y Águilas vía Totana y Lorca
 - Murcia y Cartagena
 - Murcia y Alicante vía Orihuela
 - Murcia y Albacete vía Calasparra, Cieza y Hellín por la variante de Camarillas.
- *Trenes regionales que nos conecten con*
 - Almería, Jaén y Granada en Andalucía
 - Alcázar de San Juan en Castilla - La Mancha
 - Valencia en la Comunidad Valenciana
- *Trenes de medias y grandes distancias que nos relacionen con*
 - Noroeste, Norte, Nordeste, Centro y Oeste de España
 - Portugal y Francia
- *Trenes de mercancías que potencien*
 - Puerto de Cartagena y nuestra producción agroalimentaria
- *Reapertura de la línea*
 - Lorca-Almendricos-Almanzora-Baza-Guadix
- *Creación de nuevos corredores ferroviarios que unan Murcia con*
 - El Altiplano (Jumilla y Yecla) a través de Fortuna y Abanilla
- El Noroeste (Cehegín, Bullas, Caravaca y Moratalla) por Alguazas y Las Torres de Cotillas, a través de la Universidad de Murcia (UMU)
- *Potenciar y mantener el ferrocarril de vía estrecha*
 - Cartagena-Los Nietos

11.-En lo que se refiere a la adecuación de la oferta y la demanda, se necesitan **estimaciones rigurosas y no caer en sobreestimaciones exageradas** que provoquen un crecimiento ilimitado de la oferta de las cuales hemos tenido ejemplos evidentes en la Región de Murcia (las previsiones de viajeros de la AP-7 Cartagena- Vera, Paramount Alhama y Aeropuerto de Corvera).

12.- Establecimiento del **área metropolitana de Murcia** (Ciudad de Murcia, Alcantarilla, Molina de Segura y Santomera)

13.- Acuerdo y coordinación común de cada operador de transporte que actúa en la región para ofrecer como alternativa también un **título único de transporte multiviaje** (que incluya descuentos y transbordos).

14.-Desarrollo de un Programa específico que, en coordinación con asociaciones y las administraciones competentes garantice accesibilidad universal al sistema de transporte público de viajeros, suprimiendo las barreras de acceso a las paradas, estaciones trenes y vehículos

15.-Desarrollar **medidas específicas de ahorro y eficiencia energética** en los diferentes modos de transporte en una época de emergencia climática. Es necesario Impulsar la

sustitución del petróleo en el transporte por energías renovables, disminuir el consumo energético y proyectar modelos de transporte más eficiente.

16.-Se configura como necesario un Programa de control y disminución de accidentes en coordinación con la Dirección General de Tráfico.

Toma en consideración: No se integran estas alegaciones en el PDT ni en el EAE, en base a las siguientes consideraciones:

1.-El Plan Director de transporte toma en consideración los efectos del cambio climático, que incluye objetivos específicos para la lucha contra el mismo (incluidos en el apartado 5.3, 5.5 y 6.2). En base a estos objetivos establecidos se realiza un análisis detallado sobre el efecto de la aprobación y desarrollo sobre el cambio climático (Anexo 2 y apartado 8.5 del EAE), así como se establecen medidas concretas (apartado 9.7 EAE), muy particularmente en lo relativo a la reducción de huella de carbono, a la transición a una economía baja en carbono y a la promoción paulatina de vehículos eléctricos.

En el Estudio Ambiental Estratégico, además de realizar una aproximación al cálculo de la huella de carbono de las diferentes propuestas del Plan Director de Transporte de Viajeros, se establecen una serie de medidas con el fin de prevenir posibles efectos no deseados sobre el cambio climático (apartado 8.5).

2.- Tal y como viene indicado en el apartado 6.6.2 del EAE, el desarrollo del Plan Director de Transportes permitirá reducir el tráfico de vehículos por las carreteras de la Región con objeto de reducir las emisiones sonoras y así cumplir la normativa en esa materia.

3.-En cuanto a los impactos en el territorio y las reservas de espacio para las distintas actuaciones que pudieran desprenderse de este Plan, será en los programas de desarrollo donde tengan que concretarse éstas y, en su caso, evaluar las medidas concretas aplicables. No obstante, este Plan Director no contempla la ejecución de grandes infraestructuras ni incluye determinaciones que puedan traducirse en grandes reservas de espacio, por lo que los impactos en el territorio desde esta perspectiva son, a priori, muy reducidos.

4.- Es necesario poner de manifiesto que el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región no puede como, ni considerarse ni confundirse con un Plan General de Movilidad, concepto bastante más amplio, por lo que no se contemplan en el mismo el transporte en general de mercancías o productos, o el transporte individual en bicicleta, o en vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, o los desplazamientos a pie en rutas urbanas etc.

El Plan Director de Transportes tiene unos contenidos que vienen predeterminados legalmente y a estos límites se ha ajustado su elaboración (Art. 22 de la Ley 10/2015 de 24 de marzo)

5.- Uno de los objetivos del PDT es apostar por la sostenibilidad ambiental (pág. 140 PDT) claramente desarrollado y especificado en detalle en el Estudio Ambiental

Estratégico, si bien la evaluación que se realiza en el mismo se centra en los modos autobús y automóvil dada la magnitud y relevancia de las medidas del Plan Director sobre estas demandas, favoreciendo el uso de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado.

Sin poner en discusión el empleo de la bicicleta como transporte ecológico, es necesario poner de manifiesto que, al igual que ocurre, como se ha dicho anteriormente, con vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos o equivalentes, la movilidad en bicicleta y todo su potencial de desarrollo, son factores que se integran más adecuadamente en los Planes de Movilidad Urbana y ya son varios los Ayuntamientos de la Región que poseen documentos específicos que contemplan medidas en este sentido (Ayuntamientos de Murcia, Alhama, Molina de Segura, Lorca).

6.-EL PDT apuesta por una movilidad sostenible, de hecho, pretende promover la utilización del transporte colectivo frente al vehículo privado, pero no es el documento apropiado para establecer pautas que deben ser contempladas en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de las administraciones locales (PMUS).

7.- En la actual escala de planificación que realiza el PDT, no puede entrar en el desarrollo en detalle de lo que alega Ecologistas en Acción, pero el PDT prevé el Programa 5.2.2 “Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes” (pág. 118) en cuyo desarrollo se pueden implementar perfectamente los objetivos y requerimientos expuestos.

8.- Al igual que ocurre con el punto anterior, el PDT prevé el desarrollo del Programa 5.2.5 relativo a las estaciones de autobuses (pág. 122), así como el Programa 5.2.4 sobre intercambiadores de transporte público (pág. 120). Una vez que se aborde tal desarrollo y se lleven a ejecución dichos programas, pueden incorporar igualmente los objetivos y requerimientos expuestos.

9 y 10.- Las líneas de transporte ferroviario RENFE-Cercanías, al tratarse de conexiones interregionales, dependen directamente del Estado.

En cuanto a la línea Cartagena-Los Nietos, la infraestructura es titularidad de ADIF, y, por lo tanto, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Es precisamente por la diversa competencial de los servicios ferroviarios, por lo que se considera necesario efectuar instrumentos de planificación de amplio espectro que permitan coordinar los ámbitos competenciales de los distintos niveles que, con pleno respeto a la autonomía de cada uno de ellos de manera que se establezcan líneas de actuación conjunta que permitan proporcionar un servicio integral.

Es por este motivo por el cual este Plan Director no tiene un carácter directamente ejecutivo, y establece únicamente líneas de trabajo encaminadas a proporcionar un servicio de calidad a todos los usuarios de la Región de Murcia.

11.- El PDT es un documento técnico, en cuya elaboración se ha basado en análisis, estudios y herramientas técnicas. Ciertamente que en la prognosis que realiza, pueden cometerse errores, pero en principio no hay, salvos estudios y análisis técnicos que demuestren y refuten las conclusiones del PDT, razones para poner en dudas sus estimaciones.

12.- El PDT contempla esta previsión en su Programa 5.4.2 (pág. 135).

13.- El Plan ya contempla en su Programa 5.3.1 este objetivo. (pag.125).

14.- Las actuaciones incluidas en el Plan, cumplirán lo dispuesto en la Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia (BORM nº 148 de 29 de junio de 2017) y en la Orden VIV 561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, por lo tanto, se incluirán todas las medidas necesarias para evitar cualquier barrera posible para personas con dificultad de movilidad.

15.- El Plan Director de transporte y su Estudio Ambiental Estratégico toman en consideración los efectos del cambio climático, que incluye objetivos específicos para la lucha contra el mismo (incluidos en el apartado 1.3 PDT y en el apartado 6.2 EAE). Si bien, no es objeto del plan, el de establecer medidas concretas en relación a estos aspectos, sí que se establecen las bases para que así sea.

16.- El Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia tiene potencialidad para afectar a la seguridad vial de las diferentes carreteras que discurren por la Región de Murcia, ya que incide directamente sobre el tráfico que circula por las mismas. En este sentido, una forma directa de evaluar la evolución de la seguridad vial en las diferentes carreteras afectadas es realizar un seguimiento sobre el número de accidentes que se producen en las mismas.

3.4. DE LA DECLARACION AMBIENTAL ESTRATEGICA.

La Resolución de la Dirección General de Medio Ambiente de 30 de julio de 2021 formulando la Declaración Ambiental Estratégica del Plan director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia (BORM 17/8/2021) determina en su apartado 4 que no se esperan de este Plan efectos o impactos adversos significativos para el medio ambiente, concretando en el apartado 5 las “Determinaciones, medidas y condiciones finales” que deben incorporarse al Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia para ello.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.1 de la Ley 4/2009, de 14 de Mayo, de Protección Ambiental Integrada de la Región de Murcia, se han incorporado al Plan Director dichas determinaciones, medidas y condiciones a través de la corrección del apartado 1.3 del mismo, así como de la adición al documento de un nuevo apartado (el 8). Por último, se incorpora la Declaración Ambiental Estratégica al propio Plan, como

Anexo II del mismo, en cumplimiento del artículo 26 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de Evaluación Ambiental.

4. RAZONES DE ELECCION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Tal y como establece el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Estudio Ambiental Estratégico que forma parte del Plan Director de Transporte de Viajeros, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno el 16 de Septiembre de 2021, incluye «un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida». Por otro lado, en la Resolución de Documento de Alcance para el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Director de Transportes de la Región de Murcia se indicó que, «entre las alternativas planteadas se deberá tener en cuenta la propuesta de actuaciones que los organismos consultados indican en sus informes y valorar si estas actuaciones que se sugieren son ambientalmente viables, justificando la alternativa adoptada».

En resumen, en el Estudio Ambiental Estratégico se describieron y analizaron las diferentes alternativas contempladas en la elaboración del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia, expresando sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente y justificando detalladamente la solución adoptada en relación con el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos.

En los criterios manejados para elegir la alternativa final que traduce el plan Director de Transporte de Viajeros se han incluido aquellos que minimizan el consumo de recursos naturales, los que maximizan los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reducen las alteraciones ambientales considerando los diferentes elementos integrantes del Plan Director en sus diferentes etapas de ejecución y los valores ambientales existentes; y todo siguiendo las «Recomendaciones para la Evaluación Económica, Coste-Beneficio, de Estudios y Proyectos de Carreteras» del Servicio de Planeamiento del extinto Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (1990) , que sigue la pauta teórica recogida en la «Metodología para la evaluación de proyectos de inversión en carreteras» de la Dirección General de Carreteras del extinto Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (1980) , así como las recomendaciones de la «Guía del análisis costes-beneficios de los proyectos de inversión» de la Comisión Europea (2003) .

En concreto, mediante dicho análisis se calculan los posibles beneficios que justifican las inversiones consiguientes obtenidas, derivados de la reducción de costes de funcionamiento, ahorro del tiempo recorrido y de la disminución de los costes ambientales (emisiones contaminantes y calentamiento global). Entre los costes se consideran los de construcción y mantenimiento de la nueva actuación y su diferencia en relación a los de mantenimiento de las infraestructuras actuales. Se consideraron las siguientes variables en cada uno de los escenarios analizados:

- Costes de funcionamiento. Se consideran los consumos de carburante, la amortización, el mantenimiento y la conservación. No se contemplan aquellos que son independientes de la longitud recorrida;
- Costes sociales. Se valora el tiempo recorrido, las emisiones contaminantes atmosféricas, y la contribución al cambio climático por las emisiones de CO₂;
- Costes de inversión y mantenimiento. Se ha considerado el coste de inversión de cada escenario de actuación, junto con los costes de mantenimiento de las infraestructuras;
- Afección ambiental que supone la aprobación y ejecución de cada una de las actuaciones consideradas.

Por consiguiente, las razones que apoyan la alternativa elegida, se pueden resumir de la siguiente forma:

En primer lugar, el Plan Director de Transporte de Viajeros sin duda aliviará la presión existente en la actualidad sobre las infraestructuras que discurren por la Región de Murcia, por medio de una correcta ordenación y el establecimiento de un marco regional para futuros planes y proyectos que permitan controlar y dirigir su uso. Con esto se logra alargar su vida útil y establecer medidas que permitan prever futuros problemas y saturación de los servicios.

Desde el punto de vista del Modelo Territorial, el Plan Director de Transporte de Viajeros ofrece la oportunidad de aprobar una serie de medidas y diseñar alternativas que permitan una correcta reordenación del territorio, permitiendo la agrupación de la población entorno a núcleos urbanos y rurales, permitiendo, de esta forma un modelo de ciudad más compacto, lo cual a su vez favorece la prestación de servicios por parte del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma.

Adicionalmente, la gran mayoría de las propuestas del Plan Director de Transporte de Viajeros van encaminadas a una reducción del tráfico en las carreteras que discurren por la Región de Murcia, lo cual sin duda mejorará notablemente los niveles de emisiones acústicas en dichas infraestructuras, reduciendo la contaminación acústica en el entorno de las mismas. Esta reducción del tráfico también dará lugar a una mejora en la calidad del aire y en las emisiones de gases de efecto invernadero en la Región de Murcia.

En lo que respecta a la fauna, una reducción del tráfico en las carreteras que discurren por la Región de Murcia, implicará una menor probabilidad de atropello de la fauna, contribuyendo de esta forma al cumplimiento de los objetivos de conservación de la fauna y de los espacios naturales protegidos de la Región de Murcia. Por otro lado, una reducción del tráfico en las carreteras regionales, también supondrá una reducción del riesgo de incendios en las zonas próximas a las carreteras, contribuyendo de esta forma también al cumplimiento de los objetivos de conservación.

La valoración ambiental de las tres alternativas contempladas, considerando los diferentes aspectos y factores ambientales analizados a lo largo del documento se expone a continuación:

La escala de valoración propuesta va de 0 a 3 puntos en función de los posibles impactos que pueda generar cada una de las alternativas, de tal forma que un impacto positivo tiene una valoración de 0 y un impacto alto tiene una valoración de 3.

FACTOR AMBIENTAL	AFECCIONES POTENCIALES	AFECTACIÓN		
		0	1	2
Usos del suelo	Mejora de la interconexión con las pedanías	3	0	0
	Creación de barreras por nuevas infraestructuras	0	2	0
	Limitación de los usos en las parcelas restantes tras las obras	0	2	0
	Mejora en la capacidad del tráfico en las principales carreteras afectadas	3	0	0
Hidrología e hidrogeología	Interceptación de cauces por las infraestructuras	0	2	0
Biodiversidad, hábitats y especies de flora y fauna	Posibles afecciones a ENP RN2K	0	2	0
	Riesgo atropello de fauna	3	0	3
	Ocupación de zonas de interés para la fauna	0	2	0
	Interferencia flujos de materia y energía	0	2	0
Calidad del aire	Reducción de las emisiones generadas por el tráfico	2	0	2
Cambio climático	Reducción de las emisiones generadas por el tráfico	2	0	2
	Pérdida de la capacidad de sumidero de CO ₂ del suelo en la zona ocupada por las obras	0	2	0
	Generación de nuevas emisiones durante las obras	0	2	0
Bienestar sonoro	Reducción generalizada de los niveles sonoros en las principales carreteras de la Región de Murcia afectadas	3	0	2

FACTOR AMBIENTAL	AFECCIONES POTENCIALES			
		0	1	2
Generación y gestión de residuos	Generación de nuevos residuos durante las obras de construcción	0	1	0
	Aparición de nuevos elementos en el paisaje que pueden alterar y/o ocultar partes del paisaje	0	2	0
Paisaje	Mejora de la interconexión entre las pedanías y las capitales municipales, así como entre los municipios de la Región de Murcia	3	0	2
	Atracción de turismo y nuevos negocios tanto desde el ámbito nacional como desde el internacional	3	0	2
Salud pública	Mejora de la calidad del aire	3	0	2
	Mejora del bienestar sonoro	3	0	2
	Agrupamiento de la población, incrementando el riesgo de contagios	0	2	1
Riesgos naturales y tecnológicos	Intercepción de cauces	0	2	0
	Reducción del riesgo de incendio en las carreteras	3	0	2
	Generación de nuevos focos de incendio en las líneas férreas	0	2	0
	Reducción de las consecuencias derivadas de un terremoto	3	0	2
	Reducción de las consecuencias derivadas de un accidente químico	3	0	2
	Reducción de las consecuencias derivadas de un accidente debido al transporte de mercancías peligrosas	3	0	2
	Vías pecuarias	Intercepción de varias vías pecuarias	0	2

FACTOR AMBIENTAL	AFECCIONES POTENCIALES	AFECCIONES POTENCIALES		
		0	1	2
Modelo territorial	Mejora de la interconexión entre las pedanías y las capitales municipales, así como entre los municipios de la Región de Murcia	3	0	2
	Potenciación de diversas barreras urbanísticas y el crecimiento urbano disperso	3	0	2
Seguridad vial	Reducción del riesgo de accidentes de tráfico en las carreteras de la Región de Murcia	3	0	2
TOTAL		49	27	32

La Alternativa 0 (opción de no aprobación del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia) supone el mantenimiento de una situación que, en la actualidad implica una presión importante sobre los servicios de transporte colectivo de la Región de Murcia, así como sobre las infraestructuras existentes en la actualidad. En caso de no aprobarse el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia, esta situación se vería agravada debido al esperable incremento de la presión existente en la actualidad, además del hecho de que no se generan oportunidades para poder introducir nuevas medidas sobre el modelo territorial. Ambientalmente se puede considerar que la no aprobación del Plan Director de Transporte de Viajeros no consigue reducir los riesgos existentes en la actualidad para la fauna o para la flora, debido a que no sólo se mantiene el tráfico existente en la actualidad, sino que, además, con el previsible incremento del tráfico, se puede suponer un incremento de los riesgos antes mencionados. Adicionalmente, tampoco se logra la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ni tampoco una mejora de la calidad del aire, así como tampoco se logra reducir la contaminación acústica en el entorno de las carreteras más importantes.

La Alternativa 2 (aprobación solo de determinadas medidas, priorizando las propuestas relacionadas con la gestión de los servicios existentes en la actualidad, así como sobre la tarificación), tampoco supondrá una reducción sobre el tráfico, al menos de forma directa, por lo que se seguirá manteniendo la presión sobre dichas infraestructuras. Asimismo, se mantienen los riesgos existentes en la actualidad en lo que se refiere a los atropellos de fauna o riesgos de incendio en el entorno de las carreteras. Manteniéndose igualmente los niveles de contaminación acústica, calidad del aire y emisiones de gases de efecto invernadero.

Por tanto, tal y como se puede comprobar, la alternativa ambientalmente más favorable resulta la alternativa 1, que es la que se ha materializado con la aprobación del Plan



Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Movilidad y Litoral

PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA REGIÓN DE MURCIA

Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia por Consejo de Gobierno el 17/8/2021.