



RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, POR LA QUE SE FORMULA INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LORCA (EAE20170018).

Visto el expediente EAE20170018, en el que ha actuado como órgano promotor y órgano sustantivo el Ayuntamiento de Lorca, y de conformidad con las determinaciones establecidas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el **“Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca”** debe someterse previamente a su aprobación al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, al encontrarse encuadrado entre los supuestos previstos en el artículo 6.2 b), por establecer el uso, a nivel municipal, de una zona de reducida extensión.

A través del procedimiento de evaluación ambiental estratégica **simplificada** se determinará si el **“Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca”** no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos que se establezcan en el Informe Ambiental Estratégico, o bien, es preciso el sometimiento del mismo al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

De acuerdo con todo lo expuesto, se procede a emitir este **informe ambiental estratégico** de conformidad con las determinaciones establecidas en la legislación vigente en la materia, según lo enunciado anteriormente.

1. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN

Según la documentación aportada por el Ayuntamiento de Lorca relativa al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de la ciudad de Lorca, en el nuevo modelo de movilidad de Lorca se apuesta por una Lorca resiliente, es decir, con voluntad de crear un sistema de movilidad y socioeconómico sostenible en el tiempo, en base a garantizar la calidad urbana tanto para los residentes de la ciudad como para sus visitantes. Para ello, se ha de apostar de forma prioritaria por un espacio público de calidad en que se priorice al peatón como elemento vector, y principal actor del escenario urbano.

El sistema de movilidad también se ha de adaptar a esa Lorca diversa en cuanto a territorios, (núcleo urbano, pedanías y barrios altos), sociedad (diversas edades y procedencias) y variaciones temporales (Semana Santa, ferias...).

El sistema de movilidad ha de funcionar en red, permitiendo la accesibilidad a todos los territorios y personas, interactuando con el ciudadano y con el resto de administraciones.





Por último, el sistema de movilidad de Lorca ha de garantizar la sostenibilidad económica de la ciudad en base a una distribución urbana de mercancías eficiente y unos niveles de servicio aceptables de todos los desplazamientos.

Objetivos sistema de movilidad de Lorca relacionados con el “modelo de ciudad” definido en el documento “Estrategias para el desarrollo económico y empleo, mejora de la calidad de vida y bienestar en el municipio de Lorca” Ayuntamiento de Lorca, 2015.

1. Lorca Milenaria	<ul style="list-style-type: none"> - Espacio público “amable” y atractivo: agradable para vivir y visitar - Disminución contaminación y consumo energético - Disminución ruido - Menor uso del coche
1. Movilidad sostenible	
2. Lorca diversa	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptación a los distintos segmentos de población - Adaptación a escenarios especiales de demanda (feria, semana santa, emergencias/terremoto): - Adaptación a la diversidad territorial
2. Movilidad flexible	
3. Lorca abierta	<ul style="list-style-type: none"> - Participación e iteración con el ciudadano - Colaboración entre administraciones - Coordinación en los instrumentos de planificación
3. Movilidad compartida	
4. Lorca conectada	<ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la conexión entre las distintas zonas de la ciudad, independientemente del modo utilizado - Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico
4. Movilidad en red	
5. Lorca productiva	<ul style="list-style-type: none"> - Tiempos en transporte público competitivos - Disuasión para evitar la congestión de la movilidad esencial. - Logística urbana eficiente. - Fomento uso responsable del coche
5. Movilidad competitiva	

Todas las medidas propuestas pretenden responder a alcanzar un sistema de movilidad más sostenible, flexible, compartido, seguro y competitivo.

El PMUS consta de 10 líneas estratégicas con sus respectivas medidas:





23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e4ddc-9174-7711-0050569b34e7



Línea Estratégica	Medida	
	Nº	Descripción
1 Potenciar los desplazamientos a pie	1	Habilitar una red básica de itinerarios peatonales
	2	Priorización peatonal de la red viaria local
	3	Garantizar y mejorar las condiciones de accesibilidad
	4	Mejorar la calidad estancial
	5	Mejorar la conexión peatonal de la ciudad con su periferia
	6	Reducir el efecto barrera de las grandes Infraestructuras de comunicación
	7	Facilitar el acceso peatonal al Castillo
	8	Crear un clima positivo para el vandantes
	9	Convertir el casco histórico en zona de prioridad peatonal
	10	Mejora de la conexión peatonal entre barrios
2 Incentivar el uso de la bicicleta	1	Trazado y diseño de una red básica de itinerarios ciclistas
	2	Mejorar la permeabilidad de la red viaria
	3	Mejorar las facilidades de aparcar la bicicleta
	4	Mejorar la intermodalidad con el transporte público
	5	Mejorar la conexión ciclista de la ciudad con su periferia
	6	Crear una clima favorable a la bicicleta
3 Potenciar el transporte público	1	Remodelar el transporte público urbano
	2	Implantación de un servicio de transporte a la demanda para las pedanías
	3	Mejora de la información: aplicativos móviles y mejora de la información en las paradas
	4	Mejorar la accesibilidad y el equipamiento de las paradas
	5	Implantar la integración tarifaria
	6	Crear una estación intermodal
	7	Mejora del equipamiento de las paradas de taxi
	8	Incorporar nuevas funciones al transporte escolar y regular las rutas en el núcleo urbano
4. Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.	1	Definir y desarrollar la red básica de vehículos. Criterios morfológicos y de gestión que la regulan (30 km/hora, 1 solo carril en el núcleo urbano, sin giros a la izquierda)
	2	Disuadir el tráfico de paso por Juan Carlos I
	3	Ampliar el sistema de regulación del estacionamiento
	4	Implantación de un sistema de coronas tarifarias
	5	Sobredotar las plazas de aparcamiento en las nuevas viviendas a construir con motivo del terremoto y construir aparcamientos disuasorios en los barrios altos
	6	Habilitar nuevos aparcamientos disuasorios
5. Gestionar y ordenar la distribución urbana de	1	Optimización y mejora del control de las zonas de carga y descarga
	2	Potenciar la DUM nocturna y silenciosa.
	3	Potenciar los vehículos limpios en las flotas



23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4da-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

Línea Estratégica	Medida	
	Nº	Descripción
6. Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes	1	Promover la realización de convenios con empresas y grandes centros atrectores de viaje para la promoción de la movilidad sostenible
	2	Potenciar la movilidad colaborativa, especialmente en las pedanías (car-pool, taxi compartido...)
	3	Realizar procesos de caminos escolares seguros en todos los centros educativos
7. Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad	1	Canalizar la movilidad de paso y entre barrios a través de la Ronda Central
	2	Convertir las carreteras internas del núcleo urbano en calles, en espacios amables de comunicación: Juan Carlos I, Alameda de Cervantes, Jerónimo Santa Fe, Eulogio Perago....
	3	Dotar a los barrios altos de una vía de escape que minimice la circulación de vehículos por el Centro Histórico
	4	Eliminar la barrera de la línea férrea
	5	Liberación del peaje de la AP-7 para disminuir el tráfico de paso por el núcleo urbano
8. Gestión integral de la movilidad: smart mobility	1	Crear un centro de gestión de la movilidad inteligente que aglutine el control del transporte público, la circulación, el aparcamiento, las emergencias, las zonas peatonales, etc.
	2	Gestión Inteligente de las zonas peatonales
	3	Implantación de un SAE y un sistema de priorización semafórica del transporte público
	4	Implantar un sistema de regulación semafórica inteligente y adaptativa
	5	Aplicar nuevas tecnologías en el control de la disciplina wal y de aparcamiento
	6	Implantar señalización variable de aparcamientos en vía pública y en aplicativos de móvil
	7	Implantación de un sistema de monitorización de la movilidad
9. Propiciar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información	1	Dar continuidad a la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento del Plan
	2	Creación de una Oficina de Movilidad Sostenible (más Ordenanza de Movilidad)
	3	Creación de una Comisión Técnica de coordinación entre Administraciones e intramunicipal para temas de movilidad
	4	Creación de un Observatorio de la Movilidad
	5	Dotar a la ciudadanía de instrumentos de participación directa via web o redes sociales
	6	Realizar campañas de promoción de hábitos de movilidad sostenible
	7	Editar Guías de movilidad sostenible para los colegios
10. Modelo territorial y urbano sostenible	1	Impulsar un desarrollo urbanístico que priorice la accesibilidad a centros atrectores a través de modos alternativos al vehículo privado
	2	Orientar el desarrollo urbano hacia modelos de densidad alta y crecimiento compacto frente a modelos dispersos
	3	Promover la mezcla de usos en la ciudad frente a modelos urbanos monofuncionales
	4	Revisar la norma urbanística con incidencia en el diseño del viario
	5	Conservación de la huerta de Lorca
	6	Jornada abierta de reflexión sobre el modelo de ciudad que queremos para Lorca





2. TRÁMITE Y CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y PERSONAS INTERESADAS.

Con fecha 14 de julio de 2017 tuvo entrada oficio del Ayuntamiento de Lorca, dirigido a la Dirección General de Medio Ambiente, relativo a la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación estratégica simplificada del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca, a los efectos del artículo 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se adjunta a la solicitud del ayuntamiento el acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local en la sesión ordinaria celebrada el 30 de junio de 2017, para remitir al órgano ambiental de la CARM el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca junto con el Documento Ambiental Estratégico, una vez verificado por la Comisión Técnica de Medio Ambiente que contiene la información requerida en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013.

Con fecha 21 de agosto de 2017 mediante oficio del Director General de Medio Ambiente se le requirió al Ayuntamiento de Lorca el pago de la tasa correspondiente a la que está sometida la tramitación de dicho procedimiento.

Con fecha 7 de marzo de 2018 el Ayuntamiento de Lorca justificó el pago de la tasa correspondiente.

Una vez revisada la documentación aportada y de acuerdo con lo establecido en el artículo 30.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se remitió la solicitud de informe a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas que se indican en la siguiente tabla, a la vista del informe emitido por el Servicio de Información e Integración Ambiental de fecha 02 de mayo de 2018, poniendo a su disposición la documentación que obra en el expediente.

ENTIDADES	CONSULTA	RESPUESTA
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA (Ministerio Para la Transición Ecológica)	10-05-2018	11-02-2019
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (Ministerio de Fomento)	10-05-2018	-----

¹ Como fecha de respuesta se toma la generada en el registro de entrada de la CARM o firma de la comunicación interior, o validación de la comunicación interior por el SIIA.





D.G. DE CARRETERAS DEL ESTADO (Ministerio de Fomento)	10-05-2018	-----
D.G. DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, ARQUITECTURA Y VIVIENDA (Consejería de Fomento e Infraestructuras)	10-05-2018	11-06-2018
D.G. DE CARRETERAS (Consejería de Fomento e Infraestructuras)	14-05-2018	03/07/2018
D.G. DE SEGURIDAD CIUDADANA Y EMERGENCIAS (Consejería de Presidencia)	14-05-2018	28-06-2018
OFICINA DE IMPULSO SOCIOECONÓMICO DEL MEDIO AMBIENTE (Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente)	10-05-2018 03-10-2018 ²	25-10-2018
SUBDIRECCIÓN DE POLÍTICA FORESTAL (Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente)	10-05-2018	-----
D.G. DE SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES (Consejería de Salud)	10-05-2018	-----
D.G. DE BIENES CULTURALES (Consejería de Turismo y Cultura)	10-05-2018	10-07-2018
AYUNTAMIENTO DE LORCA	10-05-2018	-----
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	10-05-2018	-----
ANSE	10-05-2018	-----

² Fecha de reiteración a tenor del artículo 30.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.





Transcurrido el plazo de consulta y realizadas las oportunas reiteraciones, se han recibido todos los pronunciamientos que son relevantes en las fechas recogidas en la tabla anterior cuyo contenido se adjunta en el Anexo II.

3. APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ANEXO V PARA DETERMINAR SU SOMETIMIENTO A EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente administrativo, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar, conforme al artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, si el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca, debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria por tener efectos significativos sobre el medio ambiente o bien se puede concluir que no los tiene en los términos que se establece en dicho informe.

1. Atendiendo a las características del plan:

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de Lorca, como se indica en la documentación aportada, plantea el desarrollo de una serie de líneas estratégicas que tienen por objeto disminuir la utilización del vehículo privado, fomentar los modos más sostenibles (transporte público, pie y bicicleta) e integrar la movilidad motorizada esencial en el entorno urbano mediante la utilización de tecnologías más limpias, la transformación urbanística de los espacios y la difusión de hábitos de conducción más respetuosos y sostenibles.

Para ello, se establecen un total de 10 líneas estratégicas en las que se encuadrarán las distintas medidas proyectadas que, a su vez, irán acompañadas de una serie de acciones o proyectos. Tal y como pone de manifiesto la Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda en su informe de 11/06/2018, muchas de esas acciones se están llevando a cabo en las actuaciones de rehabilitación de los barrios de Lorca, llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Lorca y por esa Dirección General.

El presupuesto del plan es orientativo, a concretar una vez se desarrollen los proyectos que acompañarían la mayoría de las medidas, y, para los 8 años de vigencia del mismo, se ha estimado en 49 millones de euros. Correspondiendo aproximadamente el 75% del presupuesto a la línea estratégica (nº 7) de completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad.

Aunque se menciona el desarrollo de una serie de proyectos, se considera, y así se justifica en el documento ambiental, que en el plan no se establece el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.





En relación con la medida en que el plan influye en otros planes o programas, incluidos los que estén jerarquizados, cabe indicar que, tal y como se pone de manifiesto en la documentación, en Lorca coexisten varios instrumentos de planificación urbana con incidencia en la movilidad municipal (Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (DUSI), Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca (PCPUL), Agenda 21 Local de Lorca 2007-2020 y Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) Lorca 2013-2020). Si bien las propuestas del PGOU de Lorca tienen prevalencia por su carácter normativo, en la elaboración del PMUS se han tenido en cuenta las disposiciones de la mayor parte de ellos, atendiendo a las oportunidades y amenazas del planeamiento para el alcance de los objetivos del PMUS de Lorca. El Plan General de Ordenación Urbana recoge propuestas concretas en la red vial. Por su parte, el PMUS también recoge actuaciones de menor escala a las recogidas por el PGOU con propuestas concretas como las siguientes:

- Ordenación de la circulación en el núcleo urbano.
- Ordenación del sistema de aparcamientos en superficie.
- Ampliación de la oferta de aparcamiento subterráneo.
- Consideraciones acerca del peatón.
- Apreciaciones sobre la movilidad ciclista.

En este sentido, según el informe del Ayuntamiento de Lorca, de fecha 20 de junio de 2017, para las medidas se ha tomado como base la cartografía del PGOU, a partir de la cual se redistribuye el espacio del viario público aumentando la proporción del mismo destinado al peatón y al ciclista disminuyendo el destinado al vehículo privado. No obstante, en las zonas pendientes de desarrollo en las que se han definido itinerarios, son posibles itinerarios que si bien deberán integrarse en los nuevos desarrollos, su ubicación podrá ser modificada en función de las necesidades de planeamiento. Como conclusión, el ayuntamiento considera que el PMUS plantea una serie de medidas y acciones a desarrollar que son acordes al PGMO de Lorca y no interfieren en él.

Respecto a la pertinencia del plan para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Lorca, como se señala en la documentación, se ajusta a los principios y objetivos que emanan de la Ley de Economía Sostenible formulada por el Gobierno de España, y asume como propios la Estrategia Europea 20/20/20, adaptándose, asimismo, a la realidad lorquina. En línea con los objetivos que señala la Ley de Economía Sostenible respecto a la movilidad sostenible, el PMUS considera como objetivos esenciales alcanzar un sistema de movilidad más sostenible, flexible, compartido, seguro y competitivo por lo que todas las medidas que integran el plan se enfocarán, individualmente o en su conjunto, hacia la consecución de estos cinco objetivos. Del mismo modo, el PMUS asume los objetivos que la ley desarrolla para las administraciones públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible. En este sentido, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda en su informe de 11/06/2018 informa positivamente el PMUS de Lorca, por ser un modelo de desarrollo sostenible y de respeto





por el medio ambiente, propiciando un modelo de movilidad urbana que hará de Lorca una ciudad resiliente.

En lo que se refiere a la pertinencia del plan para la implantación de la legislación comunitaria o nacional en materia de medio ambiente, señalar que, tal y como se indica en la documentación aportada, a día de hoy, a nivel del Estado Español la elaboración y aprobación de planes de movilidad urbana sostenible no es obligatoria por ley para ninguna de las administraciones públicas ni, en concreto, para los ayuntamientos. Sin embargo, algunos ayuntamientos españoles, de manera voluntaria, han abordado la redacción, aprobación y puesta en marcha de su propio PMUS, con el fin de definir y alcanzar toda una serie de objetivos de mejora de la movilidad urbana más acordes con las directrices de sostenibilidad emanantes principalmente de la Comisión Europea o de Convenciones Internacionales. A nivel europeo, el PMUS de Lorca se enmarca en el séptimo Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 (VII PMA). El fomento de la movilidad sostenible inherente al PMUS, por su carácter transversal, se relaciona directamente con los objetivos prioritarios del VII PMA. Siendo los objetivos básicos del PMUS paralelos a los 3 ámbitos de acción del VII PMA. A nivel estatal, el Consejo de Ministros, con fecha de 30 de abril de 2009, aprobó la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), que surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que faciliten una movilidad sostenible y baja en carbono. Asimismo, los planes de movilidad urbana sostenible aparecen inicialmente regulados por primera vez en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. También mencionar que, como indica el Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático en su informe de 25/10/2018, los objetivos del PMUS justifican la aplicación adelantada en el tiempo de una exigencia cuya aplicación general ya se prevé por la Unión Europea. Esta prevista exigencia en relación con la electromovilidad viene contenida en la propuesta Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE, relativa a la eficiencia energética de los edificios.

Por otro lado, no se esperan problemas ambientales significativos relacionados con el plan, salvo aquellos relacionados con la calidad ambiental (ruido, atmósfera, residuos, suelos contaminados y vertidos) asociados principalmente a la fase de construcción del nuevo vial en Barrios Altos y del resto de rondas previstas, que, en todo caso, serán de carácter temporal.

Hay que tener en cuenta que el municipio de Lorca tiene importantes problemas con los niveles de calidad del aire, concretamente con los de ozono troposférico y partículas, que superan en ocasiones los niveles previstos en la normativa vigente. Por ello, este plan es obvio que podrá contribuir a la mejora de la calidad del aire, pero se estima que deberá incluir medidas de comunicación e información a la población, y así se ha incluido en el Anexo I de este Informe Ambiental Estratégico.

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
23/09/2019 10:33:50
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y los hechos de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-e8f1b4e4dc-9174-7711-0050569b34e7





2. Atendiendo a las características de los efectos y del área probablemente afectada:

El ámbito de actuación del PMUS abarca el núcleo urbano y las pedanías próximas al mismo, encontrándose a unos 165 metros de distancia del Espacio Red Natura 2000 LIC "Sierra de la Torrecilla". Dadas las características del plan, se considera que éste no afectará a los valores naturales de la zona objeto de actuación, valorándose el impacto global como compatible, al tratarse ya de un suelo con plenas características urbanas.

Desde el punto de vista arqueológico, la Dirección General de Bienes Culturales en su informe de 10/07/2018 informa que la mayor parte del vial de Barrios Altos transcurre dentro del Conjunto Histórico de la ciudad, en un sector de una especial riqueza arqueológica, ya que allí se localiza el núcleo de la antigua medina medieval la cual constituye, junto con la medina de Murcia, la principal Medina islámica de nuestra región. Igualmente informa que se trata de una zona que dispone de una dilatada secuencia histórico-arqueológica pues está documentada la existencia de un poblamiento prehistórico, al menos desde la Edad del Cobre (Calcolítico), con especial desarrollo durante el Bronce Pleno (cultura argárica), y posteriormente un importante asentamiento amurallado de época ibérica que tiene continuidad a lo largo de todo el período de la romanización y en la tardo antigüedad, período en el que la ciudad de Lorca alcanza una especial relevancia en el contexto geopolítico del Sureste. Esta dirección general recuerda que tanto la normativa municipal vigente como el Plan Especial de Protección (PEPRI) que se está tramitando, establecen un área de protección arqueológica en la mayor parte del citado vial, en especial en toda la zona incluida dentro del Conjunto Histórico. Recuerda que tanto la planificación como la posterior ejecución del vial, así como las restantes actuaciones que conlleven remociones o explanaciones de terreno, deberán tener en cuenta lo establecido en la normativa de protección arqueológica que conlleva la necesidad de realizar un programa de actuaciones arqueológicas adaptado a las características del proyecto, que se podrá concretar en supervisiones, sondeos y/o excavaciones arqueológicas previas. Finalmente, indica que a la luz de los resultados de dichas actuaciones arqueológicas el proyecto podrá experimentar las modificaciones que se consideren necesarias para hacerlo compatible con las necesidades de conservación del patrimonio arqueológico.

En relación con los riesgos a los que está sometido el desarrollo del PMUS, riesgos por inundación, sismicidad, incendios forestales y transporte de mercancías peligrosas, una vez analizados éstos conforme a los planes de emergencia elaborados por la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias en su informe de 28/06/2018, y según considera dicha dirección general, estos deberán ser considerados debiendo aplicar las medidas preventivas y normas previstas para evitar los daños a las personas, bienes y medio ambiente.

Respecto a la afección y el impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de las carreteras afectadas por las actuaciones, y según la Dirección General de Carreteras en su informe de 03/07/2018, se considera muy importante. Por lo que, deberá analizarse dicha problemática y resolverse, con carácter previo a la aprobación definitiva del plan.





En los posibles proyectos que puedan desarrollar las actuaciones previstas en el PMUS se tendrán en cuenta, en su caso, tal y como manifiesta la Confederación Hidrográfica del Segura en su informe de 11/02/2019, los siguientes aspectos:

- Afección al dominio público hidráulico y/o a sus zonas de servidumbre y policía.
- Incidencia sobre el régimen de corrientes.
- Incidencia de las actuaciones sobre el estado de las masas de aguas superficiales o subterráneas que puedan verse afectadas, en especial en lo referente al mantenimiento de los objetivos de calidad y medioambientales en los medios receptores de los vertidos que se pueden generar.
- Afecciones a bienes e infraestructuras propiedad de la misma.

En relación con los efectos sobre el cambio climático, el Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático en su informe de 25/10/2018 propone 10 medidas concretas para contribuir a complementar el amplio catálogo de las incluidas en el PMUS, además de incorporar como mínimo objetivo de reducción del 26% de las emisiones de alcance 1 por consumo de combustibles fósiles aplicados a la movilidad entre 2021 y 2030.

Teniendo en cuenta todo ello y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y la aplicación de las medidas que han sido aportadas por las Administraciones públicas afectadas como resultado de las consultas realizadas y las consideradas por este órgano ambiental, se considera que no es previsible que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca vaya a producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

4. RESOLUCIÓN

La Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente para formular el Informe Ambiental Estratégico de conformidad con lo establecido en el Decreto del Presidente nº 29/2019, de 31 de julio, de reorganización de la Administración Regional, modificado por el Decreto de la Presidencia nº 44/2019, de 3 de septiembre, y en el Decreto nº 173/2019, de 6 de septiembre, de Consejo de Gobierno, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente.

El procedimiento administrativo para elaborar este informe, ha seguido todos los trámites establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, aplicándose, en su caso, de forma supletoria la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (de acuerdo con la Disposición adicional duodécima de la Ley 21/2013).

De acuerdo con la Propuesta del Servicio de Información e Integración Ambiental de fecha 20 de septiembre de 2019 y en aplicación del artículo 31.2 de la Ley 21/2013, de 9 de





diciembre, de evaluación ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, y los criterios establecidos en el Anexo V de dicha Ley para determinar si el plan debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, se emite **Informe Ambiental Estratégico** determinándose que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca, **no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente**, en los términos establecidos en el presente informe, debiendo tener en cuenta de cara a su aprobación definitiva, tanto las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento ambiental incluidas en el documento ambiental estratégico, como las que han sido aportadas por las administraciones públicas afectadas y las consideradas por este órgano ambiental recogidas en el anexo I del presente informe.

En base al artículo 31.3 de la Ley 21/2013, el presente informe se remitirá en el plazo de quince días desde su formulación, al Boletín Oficial de la Región de Murcia (B.O.R.M.), sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica de este órgano ambiental.

Asimismo, el informe ambiental estratégico se remitirá al Ayuntamiento de Lorca, como órgano de la Administración Pública que ostenta las competencias para adoptar o aprobar el plan.

El presente informe ambiental estratégico, de acuerdo con el artículo 31.4 de la Ley 21/2013, perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BORM, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de **cuatro años** desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del plan o programa.

El informe ambiental estratégico tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante. El mismo no será objeto de recurso alguno, según lo establecido en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan o programa.

Conforme al artículo 32 de la Ley 21/2013, en el plazo de quince días hábiles desde la aprobación del plan o programa, el órgano sustantivo remitirá para su publicación en el BORM la siguiente documentación:

- a) La resolución por la que se adopta o aprueba el plan o programa aprobado, y una referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del público el contenido íntegro de dicho plan o programa.
- b) Una referencia al BORM correspondiente, en el que se ha publicado el presente informe ambiental estratégico.





Atendiendo al artículo 51 de la Ley 21/2013, el órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de su aplicación o ejecución para, entre otras cosas, identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. A estos efectos, cada año a partir de la fecha de emisión de la presente Resolución y en los términos establecidos en el Anexo I, el promotor remitirá al órgano sustantivo y éste deberá custodiar, un **informe de seguimiento** sobre el cumplimiento del informe ambiental estratégico. El informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. El programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo, a los tres meses de la conclusión del indicado plazo de un año.

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Francisco Marín Arnaldos
(documento firmado electrónicamente)

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





ANEXO I

En este anexo se ponen de manifiesto las consideraciones ambientales recogidas de las aportaciones realizadas en la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas así como otras derivadas de este órgano ambiental, al objeto de que sean tenidas en cuenta en la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca.

A. MEDIDAS GENERALES.

1. Las infraestructuras, proyectos o actividades que se desarrollen en el marco de este plan deberán cumplir con lo establecido en la normativa sectorial vigente sobre atmósfera, ruido, residuos, suelos contaminados y vertidos que le resulte de aplicación.
2. En el desarrollo de los proyectos tendrá que preverse que deberán quedar excluidas como zona de acopio de cualquier tipo de materiales o equipos los cauces, las zonas más próximas a los mismos así como también aquellas que puedan drenar hacia ellos. Se evitará el acopio en zona forestal.
3. En cumplimiento de la legislación sectorial de carreteras, deberá solicitarse autorización a la Dirección General de Carreteras para la realización de todas las obras nuevas, incluidas en la zona de afección de las carreteras, al objeto de que se le impongan las debidas condiciones técnicas en cuanto a distancias respecto a la carretera, condiciones de los vallados o cerramientos que pretenda construir y de los accesos a la instalación desde dicha carretera.
4. Se deberá tener en cuenta en las actuaciones a llevar a cabo por el plan, lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, sobre Vías Pecuarias, de la Jefatura del Estado (B.O.E. nº 71 de 24 de marzo de 1995) y para cualquier actuación como obras, instalaciones, construcciones, etc, se deberá solicitar autorización a la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente, según lo dispuesto en el artículo 14 de la mencionada ley.

B. MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL.

Las siguientes medidas se deberán tener en cuenta, y en particular, para los proyectos que se desarrollen derivados de este Plan.

ATMÓSFERA

1. Se estará a lo dispuesto en la normativa aplicable en materia de ambiente atmosférico, en particular la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación, y la Orden de 18 de octubre de 1976, sobre prevención y corrección de la contaminación industrial de la atmósfera, y en particular las siguientes:





- 1.1. En aquellos trabajos que generen polvo (explanaciones, tránsito de maquinaria y vehículos o descarga de materiales) se efectuarán riegos con la frecuencia necesaria para mitigar el polvo en suspensión.
 - 1.2. Los acopios de material pulverulento de fácil dispersión se realizará en zonas protegidas que impidan su dispersión.
 - 1.3. Se procederá a estabilizar los depósitos o acopios de materiales que deban conservarse determinados periodos de tiempo para ser utilizados posteriormente, a fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas.
 - 1.4. Los vehículos que transporten tierra, escombros o cualquier otro material pulverulento tomarán las medidas necesarias para que no se produzcan derrames o voladuras, como por ejemplo la colocación de una lona adecuada al tipo de material transportado.
 - 1.5. Se garantizará que la maquinaria que trabaje en las obras haya superado las inspecciones técnicas que en su caso le sea de aplicación, y en particular en lo referente a la emisión de los gases de escape.
2. Deberán incluirse en las líneas estratégicas medidas de comunicación e información a la población sobre los niveles de calidad del aire, de manera que sea accesible y transparente, fácil de comprender y disponible en tiempo real, permitiendo conocer los episodios de contaminación atmosférica y la toma de decisiones sobre la sustitución del vehículo privado, el uso de la bicicleta o del transporte público.

RUIDO Y VIBRACIONES

3. Se deberá atender las previsiones contenidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y en sus normas de desarrollo, Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y Real Decreto 1397/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
4. Se deberá atender las prescripciones del Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección de Medio Ambiente frente al ruido en la Región de Murcia, o normativa vigente que lo sustituya, así como en la Ordenanza Municipal correspondiente.
5. La maquinaria utilizada al aire libre deberá ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.

RESIDUOS

6. Los residuos sólidos y líquidos que se generen durante la explotación y el





mantenimiento, no podrán verterse sobre el terreno ni en cauces, debiendo ser destinados a su adecuada gestión conforme a su naturaleza y características.

7. Los residuos generados, previa identificación, clasificación, y caracterización, serán segregados en origen, no se mezclarán entre sí y serán depositados en envases seguros y etiquetados. Su gestión se llevará a cabo de acuerdo con la normativa en vigor, entregando los residuos producidos a gestores autorizados.
8. Por otro lado, todo residuo potencialmente reciclable o valorizable deberá ser destinado a estos fines, evitando en la medida de lo posible, su eliminación de acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. En consecuencia deberán ser almacenados y entregados en las condiciones adecuadas de higiene y seguridad y de separación por materiales para su correcta valorización.
9. Durante los trabajos de construcción, se evitarán las acumulaciones de residuos, escombros, restos de materiales de la construcción. Estos residuos, como otros que se puedan generar de carácter peligroso o no (aceites usados procedentes de la maquinaria, chatarras, etc.), serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente.
10. Se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
11. Se incluirá en los proyectos de ejecución de las obras un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición, que contendrá como mínimo lo indicado en el Art. 4.1.a) del R.D. 105/2008.

PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO (SUELOS)

12. Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la finalización de las obras, destinando los residuos a su adecuada gestión.
13. Tanto los acopios de materiales, como las zonas de aparcamiento de la maquinaria estarán provistas de las medidas necesarias para evitar la afección de los suelos.
14. Se evitará la formación de montañas o promontorios excesivamente elevados en los acopios temporales.
15. En el caso de que se produjesen derrames accidentales de aceites, combustible, lubricantes u otros productos contaminantes, se confinará inmediatamente el derrame y las tierras contaminadas y el resto de residuos, se entregarán a un gestor autorizado de residuos.

VERTIDOS

16. Se evitará cualquier afección a la funcionalidad hidráulica de los cauces y sus zonas de policía, debiendo contar en cualquier caso con la autorización del órgano de cuenca.





17. Se deberán establecer los medios adecuados para que durante las obras no se produzcan vertidos de ningún tipo sobre el terreno ni al medio acuático.

C. MEDIDAS RELACIONADAS CON LA BIODIVERSIDAD.

1. El desarrollo de proyectos y actuaciones afectadas por el plan propuesto deberá evitar ubicaciones que pudieran afectar a flora y fauna silvestres y a los hábitats de interés comunitario, así como a los espacios naturales protegidos, espacios protegidos Red Natura 2000, montes de utilidad pública, vías pecuarias, etc.

D. MEDIDAS PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN FRENTE A RIESGOS NATURALES.

1. Desarrollar procedimientos ante situaciones de lluvias torrenciales y tormentas. El protocolo de aviso establecido en el METEOMUR (Protocolo para seguimiento de Fenómenos Meteorológicos Adversos de la Región de Murcia) es el mecanismo de aviso adecuado para tomar medidas preventivas en las zonas inundables.
2. Contemplar las medidas a aplicar frente al riesgo sísmico y que se centrarán en actuaciones preventivas estructurales derivadas de la aplicación de las Normas de Construcción Sismorresistente.
3. Tener medidas de control para evitar un posible incendio forestal y aplicar las propias de autoprotección ante la presencia del mismo. Se aconseja aplicar las recomendaciones del anexo II de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales (B.O.E. nº 293 de 7 de diciembre de 2013), con el fin de elaborar los planes de autoprotección frente a este riesgo y cumplir con las normas establecidas en cuanto al uso del fuego en terreno forestal.
4. Seguir las indicaciones ante un posible accidente por transporte de mercancías peligrosas en el tramo de la A-7 que le afecta.

E. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE BIENES DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRAÚLICO.

1. En los posibles proyectos que puedan desarrollar las actuaciones previstas se tendrán en cuenta, en su caso, los siguientes aspectos:
 - Afeción al dominio público hidráulico y/o a sus zonas de servidumbre y policía.
 - Incidencia sobre el régimen de corrientes.
 - Incidencia de las actuaciones sobre el estado de las masas de aguas superficiales o subterráneas que puedan verse afectadas, en especial en lo referente al mantenimiento de los objetivos de calidad y medioambientales en los medios receptores de los vertidos que se pueden generar.
 - Afeciones a bienes e infraestructuras propiedad de la misma.





F. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.

1. Tanto la planificación como la posterior ejecución del vial, así como las restantes actuaciones que conlleven remociones o explanaciones de terreno, deberán tener en cuenta lo establecido en la normativa de protección arqueológica que conlleva la necesidad de realizar un programa de actuaciones arqueológicas adaptado a las características del proyecto, que se podrá concretar en supervisiones, sondeos y/o excavaciones arqueológicas previas. A la luz de los resultados de dichas actuaciones arqueológicas el proyecto podrá experimentar las modificaciones que se consideren necesarias para hacerlo compatible con las necesidades de conservación del patrimonio arqueológico.

G. MEDIDAS RELACIONADAS CON EL CAMBIO CLIMÁTICO.

1. Incorporar como mínimo objetivo de reducción del 26 % de las emisiones de alcance 1 por consumo de combustibles fósiles aplicados a la movilidad entre 2021 y 2030.
2. Incorporar entre las medidas concretas de este plan en la línea estratégica 10 (Modelo territorial y urbano sostenible):
 - 2.1. La articulación de las decisiones que permitan exigir en las licencias de actividad que los aparcamientos deberán contemplar el equipamiento para la electromovilidad en al menos una de cada diez plazas de aparcamiento.
 - 2.2. El estudio de las modificaciones oportunas de las ordenanzas urbanísticas para que en las licencias de obras de edificios no sujetos a la licencia de actividad se exijan puntos de recarga para vehículos eléctricos.
 - 2.3. Redactar un Plan de movilidad sostenible que reduzca la movilidad obligada y aporte alternativas al transporte basado en el vehículo privado. Esta medida será de aplicación a las actividades que soliciten licencia de ampliación de la actividad o de obras, de los sectores señalados en el apartado 3.6 de la memoria del plan "Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes".
3. Incorporar en el PMUS el objetivo de que en el proyecto de obras previstas se incluyan medidas para capturar el agua de lluvia, consiguiendo que tras las obras sea posible el aprovechamiento del agua de lluvia no capturada por los edificios.
4. Conseguir una compensación del 100% de la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción de la vegetación natural y de los árboles de los cultivos agrícolas. La compensación será preferentemente mediante emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensar la totalidad en el ámbito del plan y en todo caso en el término municipal.
5. Conseguir una compensación del 26% las emisiones de alcance 1 generadas por las obras de desarrollo del PMUS. La compensación será preferentemente mediante





emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensar la totalidad en el ámbito del plan y en todo caso en el término municipal.

6. Alcanzar el 100% de la energía eléctrica de ascensor, escaleras mecánicas y nuevos proyectos de alumbrado público y otros elementos con energías alternativas implantadas en el ámbito territorial del plan.
7. En el seguimiento ambiental del plan, se deberá:
 - 7.1. Comunicar la ecoeficiencia alcanzada con cada medida del PMUS y del plan en su conjunto.
 - 7.2. Comunicar la reducción de consumo de combustibles fósiles de automoción alcanzada en el ámbito del plan.
 - 7.3. Estudiar las posibilidades de incorporar en la flota dedicada al transporte público los vehículos eléctricos.

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4a-4ddc-9174-7711-0050569b34e7





ANEXO II

En este anexo están contenidos los informes obtenidos en la fase de consultas realizadas, siguiendo el orden de referencia del apartado 2. Las cuestiones puestas de manifiesto que no son de carácter ambiental, deberán valorarse por el órgano sustantivo previamente a la aprobación de este plan.

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





MINISTERIO
 PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

CONFEDERACIÓN
 HIDROGRÁFICA
 DEL SEGURO, O.A.
 COMISARÍA DE AGUAS

O F I C I O

S/REF:
 N/REF: **INF-560/2018**
 FECHA:
 ASUNTO: **Plan de Movilidad Urbana Sostenible
 de Lorca.**

Destinatario:
REGIÓN DE MURCIA
Consejería de Empleo, Universidades,
Empresa y Medio Ambiente
D.G. de Medio Ambiente y Mar Menor
C/ Catedrático Eugenio Úbeda, nº 3 4ª pta
30008 Murcia

En relación con el asunto de referencia se informa lo siguiente:

Una vez revisada la documentación que se aporta, no hay sugerencia o alegación alguna que realizar.

No obstante, en los posibles proyectos que puedan desarrollar las actuaciones previstas se tendrán en cuenta, en su caso, los siguientes aspectos:

- Afección al dominio público hidráulico y/o a sus zonas de servidumbre y policía.
- Incidencia sobre el régimen de corrientes.
- Incidencia de las actuaciones sobre el estado de las masas de aguas superficiales o subterráneas que puedan verse afectadas, en especial en lo referente al mantenimiento de los objetivos de calidad y medioambientales en los medios receptores de los vertidos que se pueden generar.
- Afecciones a bienes e infraestructuras propiedad de esta Confederación Hidrográfica.

EL COMISARIO DE AGUAS
 Francisco Javier García Garay

Firmado electrónicamente

CORREO ELECTRONICO
 comisaria@chsagura.es

PLAZA DE FONTES, Nº 1
 30 001 MURCIA
 TEL.: 968 368890
 FAX.: 968 365342

GARCÍA GARAY Información de Firmantes del Documento
 FRANCISCO JAVIER 21/01/2019 08:16(UTC)

URL de validación: <http://www.chsagura.es/chs/servicio/gestor/csv?csv=MA00887C0USN00T8G79K0MA7YIG1QPDY6J>

CSV: MA00887C0USN00T8G79K0MA7YIG1QPDY6J



CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURO. SERIA Nº 201900000749 16/01/2019 13:09:44 C/Chg. 1403M

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ehf18-4e-4ddc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia
 CONSEJERIA FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS

COMUNICACIONES INTERIORES DE LA CARM

Salida nº: 172449/2018

Fecha: 05/06/2018

S/Ref:

N/Ref: MFP50X

COMUNICACIÓN INTERIOR

Murcia, 5/6/2018

DE: DIRECCION GENERAL ORDENACION TERRITORIO, ARQUI. Y VIVIENDA

A: CONSEJERIA EMPLEO,UNIVERS. EMPRESA Y MEDIO AMBIENTE - DIRECCION GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE Y MAR MENOR - SERVICIO INFORMACION E INTEGRACION AMBIENTAL

ASUNTO: Plan de movilidad urbana sostenible de Lorca
 S/RFA: EAE20170018 N/RFA: OT-36/2018

A la vista de la documentación presentada por DIRECCION GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, con su Comunicación Interior nº de fecha , solicitando informe sobre el proyecto referenciado arriba, el Servicio de Ordenación del Territorio de esta Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda, con fecha 05/06/18, ha emitido INFORME al respecto cuyas conclusiones les trasladamos a continuación:

El "PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE LORCA" es un plan financiado por el préstamo del Banco Europeo de Inversiones a la Región de Murcia en el marco del conjunto de actuaciones orientadas a la recuperación y rehabilitación de la ciudad de Lorca tras los terremotos del 11 de Mayo de 2011.

Se trata por tanto de una actuación de planificación técnica cuyo espíritu se enfoca no sólo a la tradicional mejora de la movilidad de una ciudad, sino a la búsqueda de soluciones que reduzcan las vulnerabilidades y riesgos ante la nunca menospreciable posibilidad de un nuevo sismo.

Por otra parte este documento da opción a poder optar a subvenciones de carácter nacional al transporte público (Para recibir las subvenciones, se tendrá que acreditar que disponen del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y que el mismo es coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible).

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es una herramienta de gestión municipal para organizar de manera eficiente los distintos modos de transporte que se generan dentro de la ciudad, fomentando aquellos más respetuosos con el medio ambiente (a pie, en bici, transporte público) y racionalizando el uso del transporte motorizado, especialmente del coche.

El plan ha sido elaborado conjuntamente con la ciudadanía, mediante un cuidado proceso

23/09/2019 10:33:50
 Firmante: FOMENTO\LUIS JOSE BUSTOS
 Este es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





de participación, que como fin último busca cumplir con los compromisos adquiridos por la Unión Europea y el Estado español en el Protocolo de Kioto, recientemente sustituido por el Acuerdo de París sobre Cambio Climático (COP 21-PARIS).

Parte de un diagnóstico sobre el actual modelo de movilidad de las personas y mercancías, cuáles son las consecuencias de carácter social, económico y medioambiental de este modelo y cuáles son las necesidades de movilidad de la población. A partir de ahí se han establecido las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr una movilidad más sostenible.

El PMUS tiene como objetivo fundamental devolver a las personas un protagonismo perdido debido a la irrupción masiva de los vehículos motorizados en las ciudades en las últimas décadas. De este modo el PMUS sirve para planificar una movilidad más eficiente y una ciudad más atractiva para vivir y con una mayor calidad de vida en general.

El nuevo modelo de movilidad de Lorca, adoptado por el PMUS, apuesta por una Lorca resiliente, es decir, con voluntad de crear un sistema de movilidad y socioeconómico sostenible en el tiempo, en base a garantizar la calidad urbana tanto para los residentes de la ciudad como para sus visitantes. Para ello, se ha de apostar de forma prioritaria por un espacio público de calidad en el que se priorice al peatón como elemento vector, como principal actor del escenario urbano.

El sistema de movilidad también se ha de adaptar a esa Lorca diversa en cuanto a territorios, (núcleo urbano, pedanías y barrios altos), sociedad (diversas edades y procedencias) y variaciones temporales (Semana Santa, ferias...).

El sistema de movilidad ha de funcionar en red, permitiendo la accesibilidad a todos los territorios y personas, interactuando con el ciudadano y con el resto de administraciones.

Por último, el sistema de movilidad de Lorca ha de garantizar la sostenibilidad económica de la ciudad en base a una distribución urbana de mercancías eficiente y unos niveles de servicio aceptables en todos los desplazamientos.

Para ello propone un modelo de movilidad que responda a las características y requerimientos del "modelo de ciudad" definido en el documento "Estrategias para el desarrollo económico y empleo, mejora de la calidad de vida y bienestar en el municipio de Lorca" Ayuntamiento de Lorca, 2015 (ver Figura 1 del anexo).

Este modelo de movilidad se materializa en un sistema de objetivos que tienen por finalidad alcanzar un sistema de movilidad más sostenible, flexible, compartido, seguro y competitivo por lo que todas las medidas que integran el plan se enfocarán, individualmente o en su conjunto, hacia la consecución de estos cinco objetivos (ver Figura 2 del anexo).

Estos objetivos se materializan en una serie de medidas y actuaciones concretas que se definen en una colección de "Fichas de Medidas", en las que las medidas genéricas se desarrollan en acciones concretas. Muchas de esas acciones se están llevando a cabo en las actuaciones de rehabilitación de los barrios de Lorca, llevadas a cabo por el

Firmante: TOMAS ALONSO, JOSE ANTONIO
 En esta copia electrónica impresa se ha reconocido el documento electrónico emitido por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e4dc-9174-7711-0050569b34e7



23/09/2019 10:33:50





Ayuntamiento de Lorca y por esta Dirección General.

CONCLUSIÓN:

Por todo lo dicho anteriormente, informamos positivamente el PMUS de Lorca, por ser un modelo de desarrollo sostenible y de respeto por el medio ambiente, propiciando un modelo de movilidad urbana que hará de Lorca una ciudad resiliente.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

El Director General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda.
José Antonio Fernández Llado

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4a-44dc-9174-7711-0050569b34e7



Firmante: FERNANDEZ LLADO, JOSE ANTONIO

Este es un copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.

Si su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4a-44dc-9174-7711-0050569b34e7



(Figura 1)



(Figura 2)





DE: **JEFE DE SERVICIO DE EXPLOTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**
 A: **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

INFORME

**ASUNTO: INFORME EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
 SIMPLIFICADA DEL PLAN MOVILIDAD URBANA
 SOSTENIBLE DE LORCA**

En relación con el asunto de referencia, y a la vista de la documentación aportada por Ayuntamiento de Lorca, y con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 22.3.c del RDL 7/2015 de 30 de octubre, se informa lo siguiente:

La afección y el impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de las carreteras afectadas por las actuaciones se considera muy importante.

Se recuerda que el Promotor de la actuación en cumplimiento de la legislación sectorial de carreteras (Ley 2/2008 de 21 de abril de carreteras de la Región de Murcia) deberá solicitar autorización a esta Dirección General para la realización de todas las obras nuevas que pretenda realizar, incluidas en la zona de afección de las carreteras al objeto de que se le impongan las debidas condiciones técnicas en cuanto a distancias respecto a la carretera, condiciones de los vallados o cerramientos que pretenda construir y de los accesos a la instalación desde dicha carretera

EL JEFE DE SERVICIO DE EXPLOTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL
 Fdo. Isaías García Salcedo

(Doc. Firmado electrónicamente)

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-dddc-9174-7711-0050569b34e7

Firmante: CAROLINA SALCEDO ISAIAS
 En esta copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-dddc-9174-7711-0050569b34e7





Asunto: Comentarios acerca de la tramitación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca

1.- INTRODUCCIÓN

Se ha recibido en ésta Dirección General el expediente EAE20170018 enviado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitando comentarios acerca del documento ambiental relativo al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca (en adelante PMUS).

Dado que esta Dirección General de Protección Civil tiene las competencias en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, y puesto que la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil define éste como un servicio público que protege a las personas y bienes garantizando una respuesta adecuada, así como prever los riesgos colectivos y reducir sus daños el Servicio de Protección Civil de la CARM emite el presente informe desde el punto de vista de la prevención y posible intervención ante cualquier emergencia producida en su ámbito territorial.

2.- ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Lorca ha elaborado un PMUS de acuerdo a la Ley de Economía Sostenible de España por la que el ciudadano tiene derecho al acceso da los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, combinándolas con el mínimo impacto ambiental y social posible. Pretende, entre otros objetivos, integrar políticas de desarrollo urbano, promover la disminución del consumo de energía y fomentar los medios de transporte no motorizados.

Entre los costes asumidos, según el apartado 8.3 del Documento Ambiental Estratégico, expone "el ventual incremento del riesgo de inundación por la variación de los lechos de escorrentía, y, en el caso particular de Lorca, por su localización en zona de alto riesgo sísmico, aspectos relativos a minimizar el impacto de un indeseado terremoto".

Un análisis del Plan de Calidad del Paisaje Urbano pretende mejorar el acceso a recursos paisajísticos utilizando infraestructura formadas por acequias, partidores y ramblas.

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-4ddc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 11:37:33 Firmante: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Este texto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-4ddc-9174-7711-0050569b34e7

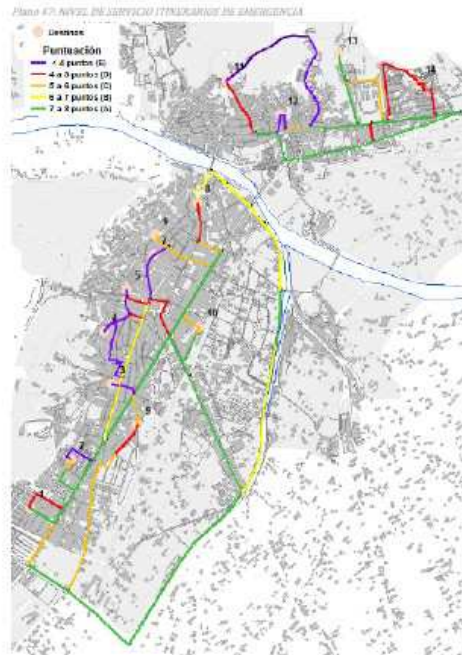




Por otra parte, en el documento de la memoria indica que *"la monitorización y gestión de la movilidad facilitará la aplicación de planes de contingencia para eventos y situaciones de emergencia, incluido un indeseado terremoto."* También estima, en la Red de Itinerarios Básicos, un eje por el río Guadalentín, aprovechando su trazado como eje de comunicación incorporando rampas y escaleras.

Es reseñable el apartado 14.5. *La movilidad en situaciones de emergencia (terremoto)* del documento de Diagnóstico. En el se detalla que *"el plan de movilidad puede servir de apoyo al plantear los itinerarios de emergencias más adecuados así como la gestión del viario y los dispositivos necesarios para priorizar el paso de vehículos de urgencias (bomberos, ambulancias, etc.). En este sentido, ya existen documentos provisionales por parte del Ayuntamiento donde se indican las rutas de evacuación y los puntos de encuentro"*.

Se han elaborado unos mapas de rutas de emergencias analizando distintos recorridos, estableciendo unos niveles de prioridad, reflejados en el siguiente mapa:





3.- COMENTARIOS

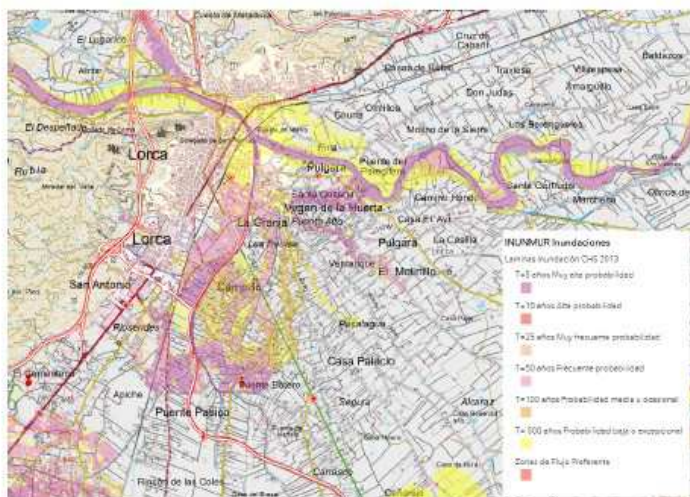
Se va a analizar los riesgos conforme los siguientes planes de emergencia elaborados por la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias:

- INUNMUR: "Plan especial de Protección Civil por Inundaciones"
- SISIMMUR: "Plan especial de Protección Civil por Riesgo Sísmico"
- TRANSMUR: "Plan Especial de Protección Civil por Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril".
- INFOMUR: "Plan de Protección Civil de Emergencia para Incendios Forestales"

3.1.- Riesgos por inundación.

De acuerdo a la cartografía asociada a las Zonas Inundables del Sistema Nacional de Zonas Inundables del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con períodos de retorno de 10, 25, 50, 100 y 500 años, se tienen en cuenta las ramblas y las zonas endorreicas.

Es importante tener en cuenta la cartografía asociada a estos riesgos por inundación, observando amplias zonas en los márgenes del río Guadalentín u otras ramblas de la zona.



Cartografía zonas inundables (fuente <http://www.chsegura.es>)

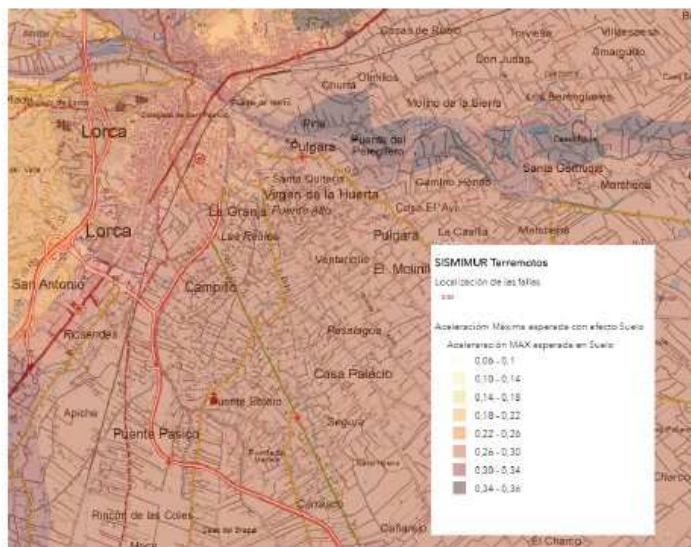




3.2. Riesgos por sismicidad.

La aprobación del reciente Plan **SISMIMUR** establece la obligatoriedad de elaborar los Planes de Actuación de Ambito Local, indicado en el apartado 7.1, el cual dice: "A la vista de los resultados obtenidos del análisis del riesgo sísmico en la región de Murcia, se ha podido ver que todos los municipios de la Región de Murcia pueden tener terremotos de intensidad igual o superior a VII y por tanto, todos ellos tienen la obligación de elaborar su Plan de Actuación ante el Riesgo Sísmico, pues con mayor o menor probabilidad tienen riesgo de sufrir daños importantes por terremotos".

El plan SISMIMUR que analiza el riesgo sísmico en la Región de Murcia. Clasifica como de vulnerabilidad alta. Recordemos que la falla de Alhama de Murcia en su tramo Lorca-Totana atraviesa el casco urbano en dirección suroeste - noreste.



Aceleraciones máximas esperadas en suelo

Según los tipos de materiales presentes en el área de estudio se clasifican los terrenos atendiendo a su respuesta sísmica, por lo que:

- La mayoría del casco urbano está sometido a aceleraciones esperadas de 0,30 g.





- La parte ocupada por el cauce del río Guadalentín obtiene una aceleración de 0,34 g debido a suelos no cohesivos, inestables, siendo superada hasta 0,36 en algunas zonas de La Palma.

3.3 Riesgos por incendios forestales.

Los mapas de riesgo catalogan que la mayoría del terreno es "no forestal", y por tanto de riesgo bajo, sin embargo encontramos Zonas de Alto Riesgo (ZAR) en especialmente en la zona oeste, al otro lado de la autovía.



Zonas de alto riesgo por incendios forestales

Se aconseja aplicar las recomendaciones del anexo II de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales (BOE Nº 293 de 7 de diciembre de 2013), con el fin de que las instalaciones ubicadas en zonas de interface urbano-forestal elaboren los planes de autoprotección frente a este riesgo de incendio.

3.4. Riesgo por transporte de Mercancías Peligosas (TRANSMUR)

La proximidad de la autovía A-7, incluido en la Red de itinerarios de Mercancías Peligosas y considerado de prioridad alta en cuanto al transporte de este tipo de

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4ca-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

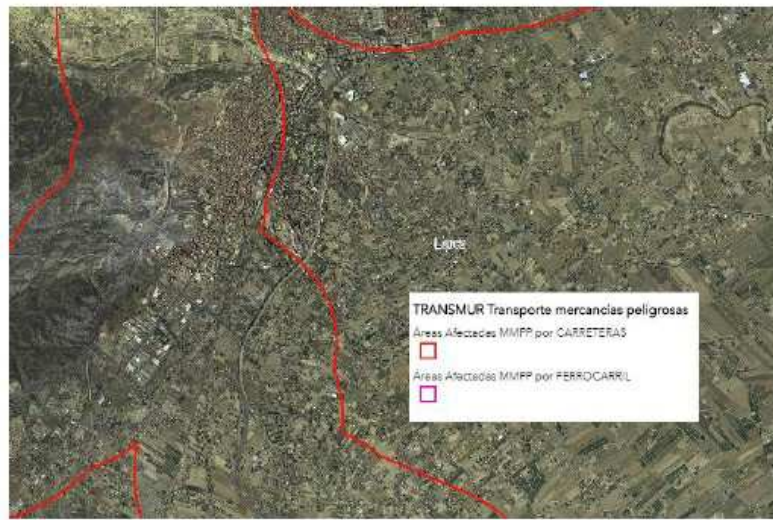
Firmante: MARTINEZ TALEGA, ANTONIO
 El documento firmado electrónicamente por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4ca-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





mercancías, determina que la franjas de 1000 metros a ambos lados de esta vía están incluidas en la zona vulnerable ante un posible accidente de mercancías peligrosas.

Se trata principalmente de un tramo de 9 kilómetros ubicado entre los PK 630 y 639 de la A-7 situado al noroeste del término municipal.



Zona de elementos vulnerables A-7 por MMPP

4.- CONCLUSIONES

De acuerdo al estudio y consideraciones anteriormente descritas, la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias considera que los riesgos a los que está sometido el desarrollo del PMUS deberían ser considerados y aplicar las medidas preventivas y normas previstas para evitar los daños a las personas, bienes y medio ambiente.

1. Desarrollar procedimientos ante situaciones de lluvias torrenciales y tormentas. El protocolo de aviso establecido en el METEOMUR (Protocolo para seguimiento de Fenómenos Meteorológicos Adversos de la Región de Murcia) es el mecanismo de aviso adecuado para tomar medidas preventivas en las zonas inundables.





Región de Murcia
 Consejería de Presidencia
 Dirección General de Seguridad
 Ciudadana y Emergencias

Avda. Mariano Rojas, s/n.
 Locales Expomurcia
 30071 MURCIA
 ☎ 968 36 69 00
 Fax 968 36 69 15

2. Contemplar las medidas a aplicar frente al riesgo sísmico y que se centrarán en actuaciones preventivas estructurales derivadas de la aplicación de las Normas de Construcción Sismorresistente
3. Tener previstas medidas de control para evitar un posible incendio forestal y aplicar las propias de autoprotección ante la presencia del mismo. Se aconseja aplicar las recomendaciones del anexo II de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales (BOE Nº 293 de 7 de diciembre de 2013), con el fin de elaborar los planes de autoprotección frente a este riesgo y cumplir con las normas establecidas en cuanto al uso del fuego en terreno forestal.
4. Seguir las indicaciones ante un posible accidente por transporte de mercancías peligrosas en el tramo de la A-7 que le afecta.

Se aconseja utilizar los mapas de riesgo actualizados y que pueden encontrar en el visor cartográfico: <http://www.112m.com/dgsce/visor/>.

Esta Dirección General queda a su disposición para suministrarle toda la información que se pudiera necesitar con relación a lo tratado, y estando el Centro de Coordinación de Emergencias a través del teléfono 112 permanentemente activo por cualquier emergencia que se pudiera producir.

(Murcia, fecha y firma electrónica al margen)
Jefe de Sección de Planificación de Emergencias- Antonio Martínez Palomo
Jefa de Servicio de Protección Civil – Mª Fernanda Arbaizar Barrios

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-4ddc-9174-7711-0050569b34e7

Firma de: MARIANA TERESA ARBAIZAR BARRIOS, ANTONIO MARTINEZ PALOMO

Este texto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-4ddc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente		T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

INFORME SOBRE ASPECTOS RELATIVOS AL CAMBIO CLIMÁTICO EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LORCA (PMUS). EXPEDIENTE EAE 20170018.

Se ha recibido en este Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático la solicitud de informe en relación con el PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE LORCA. EXPEDIENTE EAE 20170018.

Visto el expediente EAE 20170018, el Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático de la OFICINA DE IMPULSO SOCIOECONÓMICO DEL MEDIO AMBIENTE emite el siguiente informe:

PRIMERO.

El Ayuntamiento de Lorca aporta una completa y elaborada documentación en cumplimiento del Artículo 29 de la ley 21/2013.

El Artículo 29 "Solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada" establece:

1. Dentro del procedimiento sustantivo de adopción o aprobación del plan o programa, el promotor presentará ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico que contendrá, al menos, la siguiente información:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsible y, si procede, su cuantificación.
- f) Los efectos previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
- j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

Siguiendo esta secuencia del artículo 29 se realizan a continuación propuestas concretas para el informe ambiental estratégico.

23/09/2019 10:33:50
 MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y los hechos de firma se muestran en los recuadros.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e4ddc-9174-7711-0050569b34e7

Firmante: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 23/09/2019 10:33:50
 Este es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e4ddc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

SEGUNDO: APORTACIONES EN CUANTO AL APARTADO a) DEL ARTÍCULO 29.1 "LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN"

Es necesario incorporar el objetivo de reducción del 26 % de las emisiones de alcance 1 por consumo de combustibles fósiles aplicados a la movilidad entre 2021 y 2030 en el marco del objetivo cuantitativo de la página 3 del PMUS.

El PMUS señala en su página 3 de la Memoria que *"Las directivas 406/2009/CE y 2013/162/UE establecen para España un objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de un 10% entre 2005 y 2020 para los sectores difusos como el transporte. El PMUS plantea una reducción más ambiciosa, de un 20%, en el periodo comprendido entre 2016 y 2025"*.

En octubre de 2014, la Unión Europea acordó reducir el 40% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero GEI en 2030, lo que supone para los sectores difusos de nuestro país, no obligado al Comercio de derechos de emisión entre los que se encuentra el sector del transporte afectado por este Plan de Movilidad Sostenible, las obras y todas las demás actuaciones, la obligación de una reducción del 26%.

El 19 de junio de 2018 se ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el REGLAMENTO (UE) 2018/842 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 30 de mayo de 2018 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 525/2013.

Siendo coherentes con el acuerdo señalado y el Reglamento de la Unión Europea aprobado, se propone incorporar como mínimo objetivo de reducción del 26 % de las emisiones de alcance 1 por consumo de combustibles fósiles aplicados a la movilidad entre 2021 y 2030.

TERCERO: APORTACIONES EN CUANTO AL APARTADO i) DEL ARTÍCULO 29.1 "LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO"

Considerando las propuestas contenidas en la información presentada, contemplando las recomendaciones y obligaciones legales sobre reducción de emisiones¹ y a la vista del

¹ Para los denominados sectores difusos (edificación, transporte, agricultura, gestión de residuos y depuración de aguas...), la concreción del Paquete Energía y Cambio Climático de la Unión Europea fija para 2020 un objetivo de reducción de emisiones en los sectores difusos del 10% respecto a 2005. Para el periodo 2020-2030, el acuerdo de Jefes de Estado y de Gobierno de octubre de 2015 establece el objetivo global de reducción al 30% en el ámbito de la Unión Europea, correspondiendo a España una reducción del 28%.

Así pues, a modo resumen de lo anterior, cabe decir que las obligaciones para España en relación a los sectores difusos suponen una emisión en 2020 un 10% menor que en 2005 y entre 2021 y 2030 un 26% menor respecto a 2005.

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-4ddc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

conocimiento disponible se propone incorporar, las siguientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias al PMUS:

Medidas que incorporar a la línea estratégica 10 (Modelo territorial y urbano sostenible)

1. Contribución a la electromovilidad mediante la exigencia en las licencias de actividad (nuevas o ampliaciones) de equipamientos con puntos de recarga de vehículos eléctricos de un 10% de las plazas de aparcamiento.

El tráfico urbano en el que el vehículo privado es el protagonista es, además de ser el más importante emisor de gases de efecto invernadero, un emisor de peligrosos contaminantes para la salud como las partículas en suspensión y los óxidos de nitrógeno.

La tendencia es que sigan aumentando las emisiones y nuestra dependencia energética por el incremento del parque de vehículos y el aumento de la movilidad (número de kilómetros recorridos por viajero). Una de las opciones, a medio plazo, en las que descansan una buena parte de las esperanzas de la economía baja en carbono aplicada al tráfico es el vehículo eléctrico.

Las estrategias que han desarrollado la mayor parte de los países europeos para el aumento de ventas de coches eléctricos son: ayudas para extender las infraestructuras de recarga, tramitación de las ayudas con celeridad por parte de la administración y fabricantes, la expansión de los puntos de recarga y aplicación de restricciones a la circulación de los coches más contaminantes en el centro de las ciudades y la información y campañas sobre la ecoeficiencia y ventajas para la salud aportada por este tipo de vehículos. Aunque las ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos se gestionan por la Administración Central, hay un importante margen de impulso desde la Administración municipal (por ejemplo, impulsando el equipamiento por parte del sector privado de los puntos de recarga y aplicación de restricciones a la circulación de los coches más contaminantes en el centro de las ciudades.)

Las actividades que soliciten licencia de actividad, que en la mayor parte de los casos generan movilidad obligada, deben contribuir a facilitar el desarrollo y la implantación de la electromovilidad. Por esta razón, se propone realizar en el proceso de concesión de la licencia de actividad la exigencia de que al menos el 10% de las plazas de aparcamiento estén dotados con puntos de recarga para vehículos eléctricos.

La los objetivos de este PMUS justifican la aplicación adelantada en el tiempo de una exigencia cuya aplicación general ya se prevé por la Unión Europea. Esta prevista exigencia en relación con la electromovilidad viene contenida en la propuesta de modificación de la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética se aplicaría a todos los edificios.

En consecuencia, se propone incorporar entre las medidas concretas de este plan en la línea estratégica 10 (Modelo territorial y urbano sostenible) la articulación de las decisiones que permitan exigir en las licencias de actividad que los aparcamientos deberán contemplar el equipamiento para la electromovilidad en al menos una de cada diez plazas de aparcamiento.

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

Firma de: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Este es un copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente		T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

Las licencias de actividad como actos condición permiten incorporar esta nueva exigencia ante la solicitud de licencia o su ampliación o modificación.

La contribución a la electromovilidad formará parte de la memoria que deberá presentarse para solicitar el cambio en la licencia de actividad y en su caso del proyecto de obras como Anejo específico (con el nombre de anejo: Contribución a la electromovilidad).

Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la aprobación de nuevas licencias de actividad o el cambio en la licencia de actividad o de obras quedarán condicionada a que se incluya el anejo señalado y se asuma la contribución a la electromovilidad comentada.

2. Contribución a la electromovilidad mediante el equipamiento con puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios de viviendas.

Las promociones de viviendas y las urbanizaciones deben contribuir a facilitar el desarrollo y la implantación de la electromovilidad. Por esta razón, se propone incluir en la línea estratégica 10 (Modelo territorial y urbano sostenible) el estudio de las modificaciones oportunas de las ordenanzas urbanísticas para que en las licencias de obras de edificios no sujetos a la licencia de actividad se exijan puntos de recarga para vehículos eléctricos.

La Contribución a la electromovilidad formará parte de los proyectos de obras de las promociones de viviendas y las urbanizaciones la licencia de obras y en su caso aprobación de los proyectos de obras de urbanización quedara condicionada a la inclusión de los puntos de recarga para vehículos eléctricos como Anejo específico (con el nombre de anejo: Contribución a la electromovilidad).

Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, el estudio de las modificaciones oportunas de las ordenanzas urbanísticas debe permitir que la aprobación de nuevas licencias de obras o de proyectos de obras de urbanización quede condicionada a que se incluya el anejo señalado y se asuma la contribución a la electromovilidad comentada.

3. Obligación de redactar un Plan de movilidad sostenible que reduzca la movilidad obligada.

La memoria del Plan en su página 39 y 40 señala que:

Los espacios donde se desarrollan las actividades laborales (polígonos industriales, equipamientos, centros comerciales, etc.) y escolares (colegios e institutos), son los mayores puntos de atracción de viajes. Otros puntos con gran afluencia de viajes, al menos en la movilidad interna, son los desplazamientos hasta los centros de salud, los comercios, los centros culturales o los espacios deportivos.

Como se ha analizado en el Diagnóstico, una parte importante de los trabajadores de Lorca, aquellos vinculados al sector industrial, se desplazan cotidianamente hacia sus centros de trabajo, localizados muchos de ellos en la periferia de la ciudad de Lorca. Estos viajes se realizan

23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50 MARIN ARNALDOS, FRANCISCO



En esta copia auténtica imprimible se ha generado el código seguro de verificación (CSV) de la Ley 39/2015. Este código puede ser contrastado accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

mayoritariamente en coche, siendo su ocupación muy baja, una media de 1,22 ocupantes en los viajes por motivo trabajo, lo que genera problemas de congestión en las principales arterias de salida y entrada, y problemas de aparcamiento en los destinos.

El Hospital de Lorca participa de estos problemas, con 1.200 trabajadores, y un elevado número de pacientes que asisten a consultas y sus acompañantes, además de alumnado universitario en prácticas.

Por su parte el Parque Comercial Almenara, situado a unos 5 km del centro de Lorca en la pedanía de Campillo, se consolida como un importante nodo de concentración de visitantes, y trabajadores, los cuales realizan la mayor parte de sus desplazamientos en vehículo privado.

Para conseguir una reducción de los viajes en coche cotidianos a estos grandes centros atractores es necesario que elaboren Planes de Movilidad para incrementar los desplazamientos de los trabajadores o visitantes por otros modos de transporte más sostenibles.

Se propone incorporar en el Informe Ambiental estratégico una nueva medida de aplicación a las actividades que soliciten licencia de ampliación de la actividad o de obras, de los sectores señalados en el apartado 3.6. de la memoria del Plan "Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes", como es la obligación de que se redacte un Plan de movilidad sostenible que reduzca la movilidad obligada y aporte alternativas al transporte basado en el vehículo privado. El Plan de movilidad sostenible formará parte de la memoria que deberá presentarse para solicitar el cambio en la licencia de actividad o de obras como Anejo específico (con el nombre de anejo: Plan empresarial o de centro de movilidad sostenible).

Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la aprobación del cambio en la licencia de actividad o de obras quedará condicionada a que se incluya el anejo señalado y se asuma la ejecución de las medidas que el propio Plan empresarial de movilidad sostenible proponga.

Medidas que deberán incorporarse a las líneas estratégicas que contemplan proyectos de obras en desarrollo del PMUS

Prácticamente el 75% del presupuesto (49 millones de euros) corresponde a la línea estratégica de completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad, actuación transversal que contempla todos los modos de transporte y que comporta una transformación integral de la ciudad, al servicio de las personas y con un mayor espacio público destinado a peatones, bicicletas y transporte público. Esta línea recoge, en su gran mayoría los programas de inversión en la ciudad financiados por el BEI.

Del resto de líneas estratégicas, las partidas más importantes son las destinadas a la potenciación de los modos sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), asignándole un 15% del presupuesto total (7,4 M€). Se trata de medidas complementarias a las ya previstas en la línea estratégica de completar y mejorar las infraestructuras de la movilidad.

23/09/2019 10:33:50

23/09/2019 10:33:50 Este es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y los hechos de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50 Este es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y los hechos de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia
 Consejería de Empleo, Universidades,
 Empresa y Medio Ambiente
 Oficina de impulso Socioeconómico del
 Medio Ambiente
 Dirección General de Medio Natural

Servicio de Fomento del Medio Ambiente y
 Cambio Climático
 C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª
 30071 Murcia

T. 968 228865
 T. 968 228852

1. Aprovechar la realización de obras previstas en el PMUS para con un coste mínimo reverdecer la ciudad mediante la captura y aprovechamiento de las aguas pluviales con sencillas medidas de drenaje urbano sostenible y medidas basadas en la naturaleza, como elemento de adaptación al cambio climático.

Además del objetivo de cosechar el agua de lluvia para reverdecer la ciudad hay que tener en cuenta que el incremento de infraestructuras de transporte provoca la impermeabilidad del suelo lo que supone *una reducción de la capacidad de absorción del agua caída y un aumento de la velocidad* de la misma. Esta reducción, junto con los previstos aumentos de los episodios de lluvia torrencial, por efecto del cambio climático, aumenta los daños por escorrentía.

Estos dos objetivos se consiguen limitando el sellado del suelo, puesto que es un proceso prácticamente irreversible, y corrigiendo su impacto mediante obras que compensen las zonas impermeabilizadas por la edificación y las infraestructuras con zonas de infiltración forzada o medidas equivalentes que permitan capturar y aprovechar el agua de lluvia.



Foto: Jardín de lluvia en una zona residencial. Crédito de la foto: EPA

Cantero de Infiltración. Crédito de la foto: Clean River Rewards, Ciudad de Portland.



23/09/2019 10:33:50

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50
 Firmante: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Este es un copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia
 Consejería de Empleo, Universidades,
 Empresa y Medio Ambiente
 Oficina de impulso Socioeconómico del
 Medio Ambiente
 Dirección General de Medio Natural

Servicio de Fomento del Medio Ambiente y
 Cambio Climático
 C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª
 30071 Murcia

T. 968 228865
 T. 968 228852



https://www.nrcs.usda.gov/Internet/FSE_DOCUMENTS/nrcs142p2_011368.pdf

En consecuencia, se propone incorporar en el PMUS el objetivo de que en el proyecto de obras previstas se incluyan medidas para capturar el agua de lluvia, consiguiendo que tras las obras sea posible el aprovechamiento del agua de lluvia no capturada por los edificios.

Para garantizar el cumplimiento de este objetivo se propone que para los proyectos de obras en desarrollo de este Plan se incorpore la obligación de incluir un anejo específico (con el nombre: medidas para la captura de agua de lluvia y reducción los efectos negativos del sellado del suelo).

2. Compensación de la pérdida de reservas de carbono por las obras previstas en desarrollo del Plan por transformación de los suelos y vegetación agrícola que pasan de suelos agrícolas a viales e infraestructuras.

Los cambios en el uso del suelo suponen pérdidas en las reservas y en la capacidad de remoción de CO₂ a consecuencia de la sustitución de suelo agrícola y de pequeñas zonas de cultivos arbolados por edificios y viales que tendrán unas reservas de carbono en suelo y vegetación nulos.

Las pérdidas serán estimadas utilizando el visor de carbono contenido en el suelo y criterios para el contenido en la vegetación arbórea contemplados en la web oficial del departamento de Cambio Climático (www.cambioclimaticomurcia.carm.es).

En consecuencia, se propone entre las medidas del Plan y como medida compensatoria la obligación de conseguir una compensación del 100% de la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción de la vegetación natural y de los árboles de los cultivos agrícolas. La compensación será preferentemente mediante emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensa la totalidad en el ámbito del plan y en todo caso en el término municipal)

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4e4ddc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

La compensación se concretará mediante la incorporación en el proyecto de obras derivadas del PMUS de un anejo específico (con el nombre de anejo: compensación de la pérdida de reservas de carbono) con detalle de proyecto ejecutivo.

La compensación de una tonelada de gases de efecto invernadero constituye una reducción neta de emisiones, ya que las emisiones se mezclan uniformemente en la atmósfera. Por esta razón las reducciones o absorciones en cualquier área pueden cancelar las emisiones de otra.

La dinámica atmosférica distribuye uniformemente las emisiones realizadas desde cualquier punto del globo. Lo importante es reducir la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera en su conjunto, por lo que es indiferente desde qué punto se "remueven" (se retiran) y por tanto son capturadas por un sumidero o desde qué punto se evitan (energías renovables) las que se podrían producir.

3. Compensación del 26% de las emisiones de directa responsabilidad por las obras de infraestructura

La cuantificación de las emisiones (huella de carbono generada por las obras) se llevara a cabo utilizando los factores de emisión del proyecto "hueco2" financiado por el Ministerio a través de la Fundación Biodiversidad.

En octubre de 2014, la Unión Europea acordó reducir el 40% de las emisiones de GEI en 2030, lo que supone para los sectores difusos de nuestro país, entre los que se encuentra el sector residencial, la obligación de una reducción del 26%.

Siendo coherentes con el acuerdo señalado, se propone incorporar en las medidas del Plan la obligación de compensación del 26% de las emisiones GEI por las obras.

Se puede optar por la compensación mediante emisiones evitadas (energías renovables por ejemplo pérgolas y otros elementos del paisaje urbano con energía solar fotovoltaica) o mediante una absorción equivalente a la reducción de emisiones necesaria (creación de sumideros como pequeñas zonas verdes).

En consecuencia, se propone entre las medidas del Plan y como medida compensatoria, la obligación de conseguir una compensación del 26% las emisiones de alcance 1 generadas por las obras de desarrollo del PMUS. La compensación será preferentemente mediante emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensa la totalidad en el ámbito del plan y en todo caso en el término municipal)

La compensación se concretará mediante la incorporación, en el proyecto de obras derivadas del PMUS, de un anejo específico (con el nombre de anejo: compensación del 26% de las emisiones generadas por las obras) con detalle de proyecto ejecutivo.

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4e-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50 Firmante: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

4. Aplicación del objetivo de cubrir mediante energías alternativas el consumo de electricidad del ascensor, escaleras mecánicas y nuevos proyectos de alumbrado público

Se hace necesario incorporar en el plan actuaciones basadas en la obtención de energías renovables que le permitan acercarse a la autosuficiencia energética en el funcionamiento de las medidas para la movilidad sostenible.

En consecuencia, se propone incorporar en el Informe Ambiental Estratégico la obligatoriedad de alcanzar el 100% de la energía eléctrica de ascensor, escaleras mecánicas y nuevos proyectos de alumbrado público y otros elementos con energías alternativas implantadas en el ámbito territorial del Plan. El estudio de energías alternativas y el Plan de Medidas que ejecutar que permita el 100% de autogeneración energética y autoconsumo debe ser aprobado junto con el proyecto de obras y debe incluirse en un anejo específico (con el nombre de anejo: equipamiento en materia de energías alternativas).

CUARTO. APORTACIONES EN CUANTO AL APARTADO j) DEL ARTÍCULO 29.1 “Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan”.

1. Comunicar la ecoeficiencia alcanzada con cada medida del PMUS y del plan en su conjunto

Se debe utilizar el lenguaje de las ventajas ecoeficientes para difundir los logros del plan. En las siguientes líneas se aporta información complementaria a la ya recogida en la memoria del Plan que muestran los beneficios económicos y ambientales asociados.

Invertir en movilidad sostenible para pasar del vehículo privado a medios de transporte público colectivo y transporte colectivo de empresas es ecoeficiente.

Uno de los trabajos recopilatorios para visualizar que las medidas de mitigación y adaptación pueden ser económicamente rentable fue el desarrollado en 2014 por la Oficina Española de Cambio Climático, con el nombre de “Hoja de ruta de los sectores difusos a 2020”², una simulación de 43 medidas divididas en seis grandes sectores: residencial, transporte, agricultura, residuos, gases fluorados e industria no ETS.

Para esta hoja de ruta se desarrolló el modelo M3E, “Modelización de medidas para la mitigación en España”. El M3E es un modelo matemático sobre una hoja de cálculo capaz de analizar las medidas de mitigación en base a objetivos de mínimo coste económico por tonelada de CO₂e_q reducida y máxima generación de empleo.

Hay muchas que permiten visualizar cómo la reducción de emisiones es ecoeficiente, es decir, es rentable para el conjunto de la economía. Para este tipo de medidas la reducción de una tonelada de CO₂e_q no supone un coste, sino un beneficio.

Este es por ejemplo el caso de la inversión en infraestructura para promoción de la bicicleta (carriles bici, señalización, aparcamientos, comunicación y sistemas de préstamo) el modelo M3E calcula que por cada 400.000 € de inversión se genera la mitigación de 110 toneladas

² http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/Hoja_de_Ruta_2020_tcm7-351528.pdf

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50 Firmante: MARIA TERESA BALLEGAARD JIMENEZ, MARIA TERESA BALLEGAARD JIMENEZ, MARIA TERESA BALLEGAARD JIMENEZ





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente		T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

de CO₂eq /año. Un ahorro en energía final de 410.552,88 kWh/año y el coste para reducir una tonelada de CO₂eq es negativo, -228 € por tonelada de CO₂eq.

Invertir en movilidad sostenible para pasar del vehículo privado a medios de transporte público colectivo y transporte colectivo de empresas es otro ejemplo interesante. En este caso, por cada 50.000 € de inversión, M3E estima que se reducen 81 toneladas de CO₂eq /año. El ahorro en energía final es de 299.942,85 kWh/año y -352 € es el coste que requiere reducir 1 por tonelada de CO₂eq.

Otras medidas destacadas en relación con el transporte son el fomento del teletrabajo para reducción de desplazamientos, -202 € por tonelada de CO₂eq, y las derivadas de un incremento en la movilidad cooperativa que suponen -540,45 € por tonelada de CO₂eq.

Por cada kilómetro que se utiliza el automóvil cuesta 0,15 EUR a la sociedad, mientras que la sociedad gana 0,16 EUR por cada kilómetro recorrido si se utiliza la bicicleta. Si los costos para la sociedad y los costos para las personas privadas se suman, el impacto del automóvil es de 0,50 EUR por kilómetro y el impacto de la bicicleta es de 0,08 EUR por kilómetro. Seis veces más caro.

El trabajo "Transiciones de transporte en Copenhague: comparando el costo de los automóviles y las bicicletas" realizado por Stefan Gössling de la Universidad de Lund (Copenhague) y Andy S. Choi de la Universidad de Queensland muestra la relación costo-beneficio para la sociedad: un kilómetro por automóvil cuesta 0,15 EUR mientras que la sociedad gana 0,16 EUR por cada kilómetro recorrido si se utiliza la bicicleta.

Para ayudar en los análisis de rentabilidad de construcción de nuevas infraestructuras para utilizar la bicicleta estudiaron cuánto cuestan los automóviles a la sociedad y cómo se comparan con las bicicletas en términos de contaminación del aire, cambio climático, ruta de viaje, ruido, desgaste de infraestructuras, salud y congestión en Copenhague.

El estudio concluyó que los automóviles tienen un mayor impacto negativo en la economía que las bicicletas: si los costos para la sociedad y los costos para las personas privadas se suman, el impacto del automóvil es de 0,50 EUR por kilómetro y el impacto de la bicicleta es de 0,08 EUR por kilómetro. Por lo tanto, es seis veces más caro si se viaja en automóvil en lugar de ir en bicicleta.

Estos son solo algunos ejemplos de mitigación mediante la ecoeficiencia aplicada a la MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por todo lo anterior, en nuestra opinión se debe comunicar que el completo catálogo de medidas del Plan y las propuestas en este informe deben perseguir el objetivo estratégico y focalizar los esfuerzos en reducir el uso del vehículo privado y apoyar el uso del vehículo eléctrico y de la bicicleta.

2. Comunicar la reducción de consumo de combustibles fósiles

En la región los sectores y empresas no afectadas por la obligación de participar en el comercio de derechos de emisión, conocidos como sectores difusos (transporte, resto de

23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf1b4c4-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

23/09/2019 10:33:50 Firmante: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente	Cambio Climático	T. 968 228852
Oficina de impulso Socioeconómico del Medio Ambiente	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

actividades industriales, comercio, agricultura, gestión de residuos etc.) representan el 55% de las emisiones totales.

Dentro de los sectores difusos el de mayores emisiones, el transporte por carretera, supone más del 50%, y dentro del transporte por carretera el de mayor responsabilidad es el vehículo privado. No solo en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero sino también en cuanto a contaminantes peligrosos para la salud como las partículas en suspensión y los óxidos de nitrógeno.

De acuerdo con el Inventario Nacional de Gases de efecto invernadero en la Región de Murcia los turismos (el vehículo privado) representan el 60% de las emisiones totales generadas por los diferentes modos de transporte. Supone, dentro del transporte por carretera, tres veces más que el resto (vehículos de transporte ligero, pesado y autobuses). Comparado con el resto de emisiones de la Región en su conjunto, los vehículos de clase turismo suponen más emisiones que la suma de la agricultura, la ganadería, la depuración de aguas y la gestión de residuos del conjunto de la Región (más de 1,5 millones de toneladas de casi exclusiva responsabilidad del ciudadano como consumidor).

Las emisiones por consumo de carburantes de automoción en 2015 por persona, calculadas a partir del consumo reflejado en la Encuesta de Presupuestos Familiares³ supondría entre 1,6 y 1,8 millones de toneladas de CO₂ eq. (el gasto medio en carburante por persona en la Región de Murcia es de 511,86 € al año).

Dentro de los sectores difusos el transporte crece en sus emisiones a una tasa interanual superior a la del crecimiento del Producto Interior Bruto de la Región (De las 2.215.120 toneladas en 2013 ha pasado a las 2.509.040 en 2016, con un crecimiento sostenido todos los años).

Solo aquellos esfuerzos que concluyan en una reducción de consumo de combustibles fósiles tienen resultados en el inventario de emisiones de la región. El inventario gases de efecto invernadero de la región es la huella de carbono de la economía y la sociedad regional pero de alcance 1. Por ejemplo, el esfuerzo en reducir el consumo de electricidad no tiene reflejo en el inventario regional de emisiones. En el inventario regional tendrá reflejo si los suministradores de energía eléctrica han reducido realmente el consumo de combustibles fósiles.

En consecuencia, se debe incluir en el plan de seguimiento la comunicación periódica sobre la reducción de consumo de combustibles fósiles de automoción alcanzada en el ámbito del Plan

3. Estudiar las posibilidades de incorporar en la flota dedicada al transporte público los vehículos eléctricos

³ La huella de carbono generada por el consumo familiar para datos 2014 (páginas 67-75) en "Competitividad y Cambio Climático". Cuadernos del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia. 2016.
 Para datos de 2015 consúltese el siguiente enlace: <http://www.ine.es/jaxi/T3/Datos.htm?t=10734>

23/09/2019 10:33:50
 MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

Firma de: MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Este es un copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.
 Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4de-d4dc-9174-7711-0050569b34e7





Región de Murcia	Servicio de Fomento del Medio Ambiente y	T. 968 228865
Consejería de Empleo, Universidades,	Cambio Climático	T. 968 228852
Empresa y Medio Ambiente		
Oficina de impulso Socioeconómico del	C/ Catedrático Eugenio Úbeda Romero, 3-4ª	
Medio Ambiente		
Dirección General de Medio Natural	30071 Murcia	

QUINTO: CONCLUSIONES:

El documento de Plan sobre el que se inicia este procedimiento de evaluación ambiental conforma un excelente y detallado trabajo.

Se debería modificar la redacción del objetivo referido en la página 3 y aplicar las 10 medidas concretas propuestas en los apartados tercero y cuarto. Con estas medidas propuestas se pretende contribuir a complementar el amplio catálogo de las incluidas en el PMUS.

VºBº

El Jefe del Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático

Firmado electrónicamente al margen

Fdo.: Francisco Victoria Jumilla

El Técnico de Gestión

Firmado electrónicamente al margen

Fdo.: Manuel Martínez Balbi

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO 23/09/2019 10:33:50

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e-d4d4c-9174-771f-0050569b34e7

Firmante: MANUEL MARTINEZ BALBI MANUEL 23/09/2019 10:33:50

Este es un copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf184e-d4d4c-9174-771f-0050569b34e7





Nº REGISTRO:
N/ref.: CCYT/DGBC/SPH/URB 69/2018
Asunto: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca (EAE20170018).
Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente, Dirección General de Medio Ambiente y Mar Menor.

S/ref.:
 S/expte.: EAE20170018
 S/fecha: 09/05/2018

En sus escritos: por favor, cite fecha, n/ref. y n/expte.

La Consejería de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente, Dirección General de Medio Ambiente y Mar Menor, remite a esta Dirección General de Bienes Culturales solicitud de informe relativo al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca (EAE20170018).

Una vez examinada la documentación recibida y emitidos los correspondientes informes técnicos por el Servicio de Patrimonio Histórico, esta Dirección General le comunica lo siguiente:

1.- Uno de los grandes problemas que trata el Plan de Movilidad se refiere a los Barrios Altos de Lorca. El relieve accidentado y la configuración morfológica de la zona plantean importantes dificultades para el tráfico rodado en el barrio y su conexión con el resto de la ciudad. El planeamiento prevé una ronda que tiene como finalidad facilitar el tráfico rodado en estos barrios.

2.- Desde el punto de vista arqueológico hay que recordar que la mayor parte de ese vial transcurre dentro del Conjunto Histórico de la ciudad, en un sector de una especial riqueza arqueológica, ya que allí se localiza el núcleo de la antigua medina medieval la cual constituye, junto con la medina de Murcia, la principal Medina islámica de nuestra región. Además, se trata de una zona que dispone de una dilatada secuencia histórico- arqueológica pues está documentada la existencia de un poblamiento prehistórico, al menos desde la Edad del Cobre (Calcolítico), con especial desarrollo durante el Bronce Pleno (cultura argárica), y posteriormente un importante asentamiento amurallado de época ibérica que tiene continuidad a lo largo de todo el periodo de la romanización y en la tardo antigüedad, período en el que la ciudad de Lorca alcanza una especial relevancia en el contexto geopolítico del Sureste.

3.- Tanto la Normativa municipal vigente como el Plan especial de Protección (PEPRI) que se está tramitando, establecen un área de protección arqueológica en la mayor parte del citado vial, en especial en toda la zona incluida dentro del Conjunto Histórico. Por consiguiente, tanto la planificación como la posterior ejecución del vial, así como las restantes actuaciones que conlleven remociones o explanaciones de terreno, deberán tener en cuenta lo establecido en la Normativa de protección arqueológica que conlleva la necesidad de realizar un programa de actuaciones arqueológicas adaptado a las características del proyecto, que se podrá concretar en supervisiones, sondeos y/o excavaciones arqueológicas previas. A la luz de los resultados de dichas actuaciones arqueológicas el proyecto podrá experimentar las modificaciones que se consideren necesarias para hacerlo compatible con las necesidades de conservación del patrimonio arqueológico.

El Jefe del Servicio de Patrimonio Histórico:
 (Documento firmado electrónicamente)
 Gregorio Romero Sánchez.

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 23/09/2019 10:33:50
 Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-ebf18-4dc-d4dc-9174-7711-0050569b34e7

