



RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2025, de la Secretaría General, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de aprobación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) por parte del Consejero de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura, y la información requerida por el artículo 46 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura. (2025062835)

Mediante Acuerdo del Consejero de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura, de 10 de julio de 2025, se aprobó el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS).

Teniendo en cuenta que el plan fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE), procede dar cumplimiento a lo establecido en el apartado 2 del artículo 46 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

En consecuencia, se procede a:

1. Dar publicidad al acuerdo de aprobación del PEMS, cuyo texto íntegro se inserta como anexo I de la presente resolución.

El contenido íntegro del Plan puede consultarse en la dirección electrónica

<https://www.juntaex.es/w/plan-extremeno-de-movilidad-sostenible>

2. El anexo II de la presente resolución contiene un extracto del PEMS sobre los siguientes aspectos:

- a) Integración en el PEMS de los aspectos ambientales.
- b) Toma en consideración en el PEMS del estudio ambiental estratégico, de los resultados de los trámites de información pública y de consultas, incluyendo la declaración ambiental estratégica.
- c) Justificación de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las que han sido consideradas.

3. El anexo III de la presente resolución contiene el apartado de seguimiento ambiental del Plan, el cual incluye las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de su aplicación.

Mérida, 17 de julio de 2025.

La Secretaria General,

LAURA CASTELL VIVAS

ANEXO I

ACUERDO DEL CONSEJERO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, POR EL QUE SE APRUEBA EL "PLAN EXTREMEÑO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE" (PEMS).

Finalizadas las actuaciones desarrolladas con motivo de la elaboración y tramitación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, por el que se adoptan actuaciones destinadas a garantizar a la ciudadanía extremeña el derecho a una movilidad de calidad, sostenible y eficiente, y en virtud de las siguientes

CONSIDERACIONES

I. MARCO LEGAL DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

De conformidad con el artículo 99 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, las Administraciones Públicas promoverán, en el ámbito de sus competencias, políticas de movilidad sostenible, que respeten el derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible, así como la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

Asimismo, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, las Administraciones públicas perseguirán, entre otros, los siguientes objetivos: fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados, así como fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado (artículo 100 ley 2/2011).

En este contexto, los Planes de Movilidad Sostenible se configuran como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos (artículo 101 Ley 2/2011).

II. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN DEL PLAN EXTREMEÑO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) tiene por objeto sentar las bases para conseguir una movilidad sostenible y eficiente desde un punto de vista social, ambiental y

económico, dotando a la región de un nuevo modelo de movilidad que permita hacer frente al reto demográfico y posibilitando que se den las condiciones adecuadas para potenciar el desarrollo socioeconómico de la región, asegurando a su vez la sostenibilidad ambiental del sistema a largo plazo.

El PEMS pretende dar respuesta, entre otras, a las siguientes prioridades:

- Adaptación a las necesidades regionales y locales, configurando un modelo de movilidad adaptado a la dispersión y envejecimiento poblacional de Extremadura, que garantice el acceso a servicios básicos como sanidad, educación y asistencia social.
- Fomento de la cohesión territorial como lucha frente al reto demográfico, de manera que se evite la despoblación de las áreas rurales mediante una mejora en la conectividad de las cabeceras de las áreas funcionales de la región, promoviendo el desarrollo de centros de actividad y servicios locales.
- Optimización y sostenibilidad del transporte público, potenciando y fomentando el uso de transporte público mediante la mejora de su eficiencia y su adaptación a las demandas reales de cada zona.
- Promover los desplazamientos con bajas o nulas emisiones a fin de garantizar la eficiencia y la sostenibilidad en los medios de transporte.
- Garantizar la movilidad y la oportunidad de acceso de mujeres y hombres, sin discriminación por razón de sexo, a las diferentes modalidades de transporte.

Los ejes y objetivos estratégicos del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible son los siguientes:

Eje 1: Movilidad funcional. Tiene como objetivo garantizar la implantación de un modelo de movilidad funcional y eficiente para toda la población extremeña, mejorando la movilidad existente y la conectividad en áreas de atracción específica (hospitales, servicios públicos, etc.) y promocionando las ayudas al transporte público.

Eje 2: Movilidad sostenible. Tiene como objetivo promover actuaciones que contribuyan a disminuir la demanda de movilidad de la población extremeña, fomentar la movilidad compartida, y seguir potenciando y favoreciendo la intermodalidad hacia un mayor uso del transporte público, y ello con el fin de reducir la huella de carbono asociada al sector del transporte, reducir la necesidad de movilidad con vehículo privado y promover los desplazamientos con bajas o nulas emisiones.

Eje 3: Movilidad segura. Tiene como objetivo reducir la accidentalidad y la mejora de la percepción de la seguridad en el conjunto del sistema de transportes, y ello con el fin de garantizar la accesibilidad universal y la inclusividad en el modelo de movilidad, dotar de una perspectiva de género a las políticas de movilidad, y mejorar las condiciones de seguridad vial en el sector del transporte.

Eje 4: Movilidad conectada. Tiene como objetivo la utilización de la tecnología como apoyo a las políticas de movilidad, promocionando aplicaciones móviles para la movilidad, apostando por una gestión inteligente e integral del sistema de transporte público y sus infraestructuras asociadas, así como el estudio de la integración de los sistemas de movilidad conectada y autónoma y los sistemas inteligentes de transportes en el nuevo modelo de movilidad, y ello con el fin de Introducir medios telemáticos y nuevas tecnologías de la comunicación y promocionar información estadística y cartográfica sobre movilidad sostenible.

Eje 5: Educación para la movilidad. Tiene como objetivo mejorar la concienciación ciudadana en materia de movilidad sostenible con el fin de promover la participación de la ciudadanía, sensibilizar y concienciar a la sociedad en hábitos de movilidad sostenible, y mejorar el conocimiento y la formación de los diferentes actores implicados en el sistema de movilidad.

En orden, pues, a la necesidad de la aprobación de este Plan de Movilidad, ha de concluirse que su existencia viene avalada por el interés general que se pretende satisfacer con sus previsiones y determinaciones, dada la carencia de antecedentes de un instrumento de esta naturaleza en Extremadura.

En una época histórica dominada por la tecnología digital, y sus profundas implicaciones en todas las áreas de la sociedad, el transporte no puede quedar al margen de su influencia, lo que determina que los poderes públicos deben actuar, en el ámbito de sus competencias, para garantizar a los ciudadanos un ejercicio, además de real y efectivo, seguro, moderno y de calidad, de su derecho a la libre circulación.

Los ejes en que se ordena el Plan evidencian los diferentes aspectos en que se pretende satisfacer la atención a la movilidad ciudadana:

- Funcionalidad: Comporta la mejora de la movilidad actualmente existente y garantiza un flujo de comunicaciones más eficiente.
- Sostenibilidad: Supone reordenar el transporte para que los desplazamientos colectivos, la movilidad compartida y la intermodalidad evolucionen de forma respetuosa con el medio ambiente.

- Seguridad: Se trata de contribuir a la mejora de la seguridad vial y reducir la accidentalidad que caracteriza de forma importante la circulación a motor por las vías públicas.
- Conectividad: Aplica la infraestructura tecnológica a la gestión inteligente de las decisiones de movilidad de la ciudadanía.
- Educación: Implica movilizar la conciencia de la sociedad respecto de un comportamiento respetuoso, participativo y sostenible en la esfera de la movilidad.

Por otro lado, la oportunidad de la aprobación del PEMS está, básicamente, apoyada en que, iniciada en el mes de marzo de 2022, la elaboración del contenido del Plan fue sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Mediante Anuncio de 27 de mayo de 2024 (Diario oficial de Extremadura n.º 110, de 7 de junio de 2024), se sometió a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) y su estudio ambiental estratégico.

El procedimiento de evaluación ambiental ha finalizado con la Resolución de 20 de febrero de 2025, de la Dirección General de Sostenibilidad, por la que se formula la declaración ambiental estratégica del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, publicada en el Diario Oficial de Extremadura n.º 41, de 28 de febrero de 2025.

Dicha Resolución formula la declaración ambiental estratégica favorable del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, concluyéndose que, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la misma, no se producirán efectos ambientales significativos de carácter negativo.

Siendo favorable el trámite de evaluación ambiental estratégica, la puesta en práctica del Plan requiere, acto seguido, de su aprobación.

En este sentido, atendiendo al alcance y contenido del Plan, y con el fin de que la Administración autonómica pueda implementar y llevar a efecto las previsiones, medidas y actuaciones contenidas en el mismo, es necesaria y oportuna su aprobación.

III. NATURALEZA DEL PLAN EXTREMEÑO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El PEMS es un plan estratégico en el que se definen las líneas de la política de movilidad y transportes de la Junta de Extremadura, como instrumento que orienta y establece las directrices que han de guiar la acción de gobierno en dichas materias.

El PEMS surge de la necesidad de llevar a cabo un conjunto de actuaciones destinadas a implantar formas de desplazamientos sostenibles y eficaces conforme a las características

existentes de la región extremeña y en línea con lo establecido en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea y en Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Para ello, el PEMS establece de forma concreta objetivos, estrategias y actuaciones, que serán la base de la política la gestión de movilidad extremeña, con un horizonte temporal hasta 2030.

En consecuencia, el compromiso político con el necesario cambio en la movilidad y el transporte de nuestra región debe materializarse con la aprobación de dicho instrumento de planificación como instrumento de la política de la gestión de la movilidad extremeña, teniendo en cuenta el amplio consenso conseguido en los procesos de participación pública y en las mesas con los agentes sociales y económicos de la región y la importancia que este documento tiene a nivel estratégico, económico, social y ambiental.

IV. COMPETENCIA PARA LA APROBACIÓN DEL PLAN.

El Estatuto de Autonomía de Extremadura, en su artículo 9.1.39., atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la misma, con independencia de la titularidad de la infraestructura.

De acuerdo con dicho texto estatutario, en la materia de transportes (artículo 9.1.39), corresponde a la Comunidad Autónoma la función legislativa, la potestad reglamentaria y, en ejercicio de la función ejecutiva, la adopción de cuantas medidas, decisiones y actos procedan (artículo 9.2).

El Decreto de la Presidenta 16/2023, de 20 de julio, por el que se modifican la denominación y las competencias de las Consejerías que conforman la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura, atribuye, a la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, la competencia en materia de transporte.

El Decreto 238/2023, de 12 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, declara que corresponde a la Dirección General de Movilidad y Transportes (artículo 4.1. b), apartados 1º, 2º y 7º):

“1º. Ejercer las competencias de gestión y desarrollo en materia de movilidad, con el objetivo de garantizar que los desplazamientos que discurran por el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura se hagan de manera efectiva y segura preservando el medio ambiente, la salud de las personas y los recursos no renovables, al mismo tiempo que contribuya eficazmente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes atmosféricos, todo ello sobre la base de los principios para la movilidad sostenible.

2º. Dinamizar la elaboración, desarrollo y seguimiento del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible 2023-2030 a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales de Extremadura teniendo en cuenta, entre otros, las características en materia de género, y criterios de sostenibilidad y accesibilidad, en coordinación con el resto de las administraciones públicas afectadas y con los órganos de participación creados al efecto [...]

7º. Diseñar, elaborar, ejecutar, coordinar y evaluar los planes, programas y proyectos normativos para la ordenación del transporte”.

Por su parte, la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la letra b) del artículo 36, atribuye a los Consejeros, entre otras, el desarrollo de la acción de gobierno en su área de responsabilidad.

Atribuidas a la Dirección General de Movilidad y Transportes las funciones descritas de gestión y desarrollo en materia de movilidad, así como de elaboración, desarrollo y seguimiento del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, y estando dicho órgano directivo integrado en la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, bajo la superior dirección de su titular (como se establece en el artículo 28 del Decreto 77/2023, de 21 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura), corresponde la aprobación de dicho instrumento planificador a la persona titular de esta Consejería.

Con fundamento en lo expuesto y de conformidad con las competencias atribuidas por el Decreto de la Presidenta 24/2023, de 20 de julio,

ACUERDO:

Primero. Aprobar el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, a los efectos de su ejecución, desarrollo, seguimiento y evaluación, de acuerdo con las previsiones que constituyen su objeto y en orden a la implementación de las actuaciones destinadas a garantizar a la ciudadanía extremeña el derecho a una movilidad de calidad, sostenible y eficiente.

Segundo. Disponer la publicación del presente acto de aprobación en el Diario Oficial de Extremadura, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Mérida, 10 de julio de 2025.

El Consejero de Infraestructuras,
Transporte y Vivienda,
MANUEL MARTÍN CASTIZO

ANEXO II

Integración de los aspectos ambientales en el PEMS

Los Planes de Movilidad Sostenible, constituyen la herramienta que conforma el marco idóneo para la implementación de las medidas necesarias encaminadas a la consecución de un transporte más sostenible, compatible con el desarrollo económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

La Junta de Extremadura quiere sensibilizar a la ciudadanía de la importancia del desarrollo de un Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) que permitirá identificar las necesidades de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, y los objetivos y estrategias a establecer, de cara a fomentar estrategias de reducción del carbono en la región potenciando y promoviendo los modos de transporte no motorizados y el uso más eficiente de los motorizados, desde una perspectiva energética y medioambiental.

Con estas premisas, el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible tiene por objeto sentar las bases para conseguir una movilidad sostenible y eficiente desde un punto de vista social, ambiental y económico, dotando a la región de un nuevo modelo de movilidad que permita hacer frente al reto demográfico y posibilitando que se den las condiciones adecuadas para potenciar el desarrollo socioeconómico de la región, asegurando a su vez la sostenibilidad ambiental del sistema a largo plazo.

La necesidad de definir un nuevo modelo de movilidad para Extremadura se basa en el diagnóstico previo en relación con la problemática identificada en materia de movilidad y transporte y el establecimiento de las siguientes prioridades:

- Adaptación a las necesidades regionales y locales, configurando un modelo de movilidad adaptado a la dispersión y envejecimiento poblacional de Extremadura, que garantice el acceso a servicios básicos, como sanidad, educación y asistencia social.
- Fomento de la cohesión territorial como lucha frente al reto demográfico, de manera que se evite la despoblación de las áreas rurales mediante una mejora en la conectividad de las cabeceras de las áreas funcionales de la región, promoviendo el desarrollo de centros de actividad y servicios locales.
- Optimización y sostenibilidad del transporte público, potenciando y fomentando el uso de transporte público mediante la mejora de su eficiencia y su adaptación a las demandas reales de cada zona.
- Articular un sistema integrado de transporte interurbano basado en la eficiencia y en el uso del transporte público en las zonas de mayor movilidad de la región.

- Facilitar la movilidad accesible y sostenible siguiendo los objetivos previstos en materia de reto demográfico, en relación con la recuperación poblacional en los núcleos habitados de carácter eminentemente rural.
- Promover los desplazamientos con bajas o nulas emisiones a fin de garantizar la eficiencia y la sostenibilidad en los medios de transporte.
- Garantizar la movilidad y la oportunidad de acceso de mujeres y hombres, sin discriminación por razón de sexo, a las diferentes modalidades de transporte, como medio de ejercicio del derecho de la persona a la movilidad, de acuerdo con la toma de decisiones y actuaciones propias del ser humano en el ámbito de sus necesidades de desplazamiento.

De esta manera, el PEMS y sus objetivos estratégicos se configuran en torno a los siguientes cinco ejes estratégicos:

- Eje 1: Movilidad funcional; centrado en garantizar la implantación de un modelo de movilidad funcional y eficiente para toda la población extremeña.
- Eje 2: Movilidad sostenible; pretende reducir el uso del vehículo privado, predominante en el reparto modal actual, a favor del uso de modos de transporte más sostenibles, para lo que es necesario generar un cambio en el comportamiento de la población extremeña.
- Eje 3: Movilidad segura; plantea la seguridad desde un punto de vista global en toda la movilidad extremeña, con el objetivo de reducir la accidentalidad y la mejora de la percepción de la seguridad en el conjunto del sistema de transportes.
- Eje 4: Movilidad conectada; hace una apuesta importante por la introducción de la innovación en el sector de la movilidad, que permita aplicar nuevas tecnologías en el nuevo modelo de movilidad.
- Eje 5: Educación para la movilidad; aborda la participación y concienciación de la ciudadanía en hábitos de movilidad sostenible y la formación de todos los agentes implicados.

Estos ejes estratégicos se configuran a su vez en diferentes programas y subprogramas de actuación, para los cuales se han elaborado un total de 77 actuaciones y medidas concretas que permitan su control y seguimiento, para el cumplimiento de los objetivos estratégicos definidos en el PEMS.

En relación a la integración de los aspectos ambientales en el PEMS, desde las etapas más tempranas en su elaboración se ha considerado como uno de los objetivos principales del plan

precisamente el de garantizar la sostenibilidad ambiental en materia de movilidad en la región extremeña, a través de la planificación de una serie de actuaciones la mayoría de las cuales buscan conseguir una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) asociadas al sector del transporte, y por tanto, reducir su huella de carbono. De manera indirecta, mediante la puesta en marcha del PEMS también se busca disminuir la contaminación atmosférica, luchar contra el reto demográfico y aumentar la calidad de vida de los ciudadanos.

Este enfoque de sostenibilidad ambiental transversal en la aplicación de las actuaciones y medidas incluidas en el PEMS se plasma en una meta específica con especial enfoque medioambiental, fijándose el PEMS un ambicioso objetivo de reducción de la huella carbono asociada al transporte en la región en el año 2030 del 20%, en consonancia con la reciente actualización del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 (PNIEC).

La integración en el PEMS de los aspectos ambientales se ha realizado de dos modos: por un lado, mediante la redacción del Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), que ha permitido identificar y analizar los potenciales efectos ambientales del PEMS. Y, por otro lado, mediante la valoración del análisis ambiental llevado a cabo a través de la información y consulta pública de la versión inicial del PEMS y de su EsAE, y la consideración para su integración en el PEMS de las contribuciones recibidas (incluidas las derivadas bajo el marco del plan de participación ciudadana llevado a cabo), así como de los principios de sostenibilidad del Documento de Alcance, en la versión final del PEMS.

El trámite de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PEMS, atendiendo a la Ley 16/2015 de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, comenzó el 18 de marzo de 2022, con el envío del Documento Inicial Estratégico al Órgano Ambiental (Dirección General de Sostenibilidad) junto con el borrador del Plan. El Órgano Ambiental tras las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas remitió el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico con fecha 24 de agosto de 2022.

El Documento de Alcance identifica y establece una serie de consideraciones ambientales y principios de sostenibilidad que han de ser tenidos en cuenta para que los efectos sobre el medio ambiente del Plan se reduzcan al mínimo. Asimismo, establece el contenido, amplitud y nivel de detalle del estudio ambiental estratégico y solicita la identificación de planes y políticas que se alineen con los objetivos específicos identificados. Sobre la base establecida en el citado Documento de Alcance, la Dirección General de Movilidad y Transportes, como promotora del PEMS, elaboró el Estudio Ambiental Estratégico.

La versión inicial del PEMS junto con el Estudio Ambiental Estratégico fue sometido a consulta pública previo anuncio en el "Diario Oficial de Extremadura" el 7 de junio de 2024. Simultáneamente, el Órgano Ambiental realizó la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y

a las personas interesadas, remitiendo el resultado de este trámite de consultas a la Dirección General de Movilidad y Transportes.

Posteriormente, se preparó el expediente de evaluación ambiental estratégica, según el artículo 44 de la Ley 16/2015 de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, integrando los siguientes documentos:

- a) Propuesta final del PEMS.
- b) Estudio ambiental estratégico.
- c) Resultado de la información pública y de las consultas, así como su consideración.
- d) Un documento resumen en el que se describa la integración, en la propuesta final del plan de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

Finalmente, el órgano ambiental emitía la Declaración Ambiental Estratégica mediante resolución de 20 de febrero de 2025, publicada en el DOE n.º 41, de 28 de febrero de 2025.

El sometimiento del PEMS a este trámite de evaluación ambiental estratégica ordinaria es, además de un requerimiento normativo, una decisión estratégica de diseño de la propia planificación en materia de movilidad en Extremadura que tiene un doble objetivo: por un lado, que el proceso de EAE aporte un importante valor añadido al contenido del PEMS, por cuanto va a permitir por un lado una mejor integración de la variable ambiental; y por otro la recopilación de información y aportaciones para la elaboración del PEMS, ayudando a convenir las mejores soluciones a los problemas que se pretenden resolver. Finalmente, el proceso de evaluación ambiental estratégica ordinaria supone además un refuerzo de transparencia y objetividad del PEMS, favoreciendo su difusión y la participación pública en su elaboración.

Integración de las conclusiones y recomendaciones del procedimiento ambiental en el PEMS.

Tal y como se indica en la Declaración Ambiental Estratégica emitida por parte del Órgano Ambiental, se han incorporado a la versión definitiva del PEMS la mayor parte de las cuestiones señaladas por las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas consultadas durante la fase de consultas e información pública del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

De esta manera, tanto en el Anejo 3. "Resultado de la Información Pública, Consultas y Participación Ciudadana" como en el Anejo 4. "Documento Resumen Integración Aspectos Ambientales y Sectoriales en el PEMS" de la propuesta final del PEMS se analizan de manera

pormenorizada todas aquellas aportaciones y sugerencias que se han recabado durante los trámites no sólo de información pública y consultas relacionados con la evaluación ambiental estratégica ordinaria, sino también aquellas recabadas durante el amplio proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo por parte de la Dirección General de Movilidad y Transportes en la elaboración del PEMS, plasmando en estos documentos el tratamiento dado a estas aportaciones y sugerencias y cómo han sido incorporadas en la propuesta definitiva del PEMS.

Asimismo, tal y como se indica en la Declaración Ambiental Estratégica, las medidas específicas recogidas en el apartado 10 del Estudio Ambiental Estratégico se consideran adecuadas, si bien están dirigidas en gran medida a eliminar y mitigar los efectos provocados por medidas, actuaciones y proyectos derivados del PEMS.

Por otra parte, tal y como se ha valorado en la Declaración Ambiental Estratégica, los efectos ambientales del PEMS en sí mismo serán de forma global de carácter positivo, quedando aquellos de signo negativos limitados a las actuaciones o proyectos derivados del Plan que aún no cuentan con la definición suficiente para su análisis.

Con todo lo anterior, la Declaración Ambiental Estratégica establece las siguientes determinaciones, medidas o condiciones finales generales a incluir en el PEMS:

1. El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible deberá cumplir con todo lo establecido en la normativa sectorial autonómica vigente, la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Las medidas y actuaciones que se pretendan realizar en el marco del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible deberán estar a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.
2. El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible deberá cumplir con lo dispuesto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y deberá incluir lo descrito en el artículo 56 quáter de la Ley 8/1998, de 26 de junio, de Conservación de la Naturaleza y Espacios Naturales de Extremadura, modificada por la Ley 9/2006, de 23 de diciembre, junto con el Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la red ecológica europea Natura 2000 en Extremadura, así mismo deberá cumplir con la regulación señalada en la zonificación, régimen de usos, elementos y parámetros señalados por los Planes de Gestión de los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 y por el Plan Director de la Red Natura 2000 y por los Planes Rectores de Uso y Gestión y los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de los espacios naturales pertenecientes a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX).

3. Las actuaciones derivadas de la aplicación del PEMS, deberán ser compatibles con la conservación de los valores naturales existentes, no suponiendo alteración, degradación, o deterioro de los mismos. Igualmente, dichas actuaciones deberán ser compatibles con lo establecido en los Planes de Manejo, Conservación y Recuperación vigentes de las especies presentes en el área de actuación, a fin de preservar los objetivos de protección y conservación, contribuyendo no sólo al mantenimiento de la situación actual, si no a la mejora la calidad del patrimonio natural de la zona de actuación.
4. Respecto a los Planes de Recuperación, Planes de Conservación del Hábitat y Planes de Manejo de especies amenazadas, la realización de una actividad incluida en el PEMS en "hábitats críticos" requerirá la valoración de sus efectos sobre la especie y precisará el informe de la Dirección General competente en materia de conservación de especies, que tendrá carácter vinculante. Desde el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, se considera que también deben ser sometidos a dicha valoración, todos aquellos espacios que constituyan tanto las áreas críticas, vitales para la supervivencia y conservación de especies, como las áreas de importancia para dichas especies, ya que incluyen, además, lugares de interés, zonas de alimentación y zonas de concentración post-reproductivas e invernales.
5. Se evitará la fragmentación del territorio y la formación de barreras que produzcan afección de hábitats catalogados, garantizando la conectividad ecológica entre los espacios protegidos y la permeabilidad territorial.
6. Si durante la realización de las actividades derivadas de la aplicación del PEMS se detectara la presencia de alguna especie incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (CREAE) que pudiera verse afectada por los mismos, se estará a lo dispuesto por la coordinación de los agentes de la Unidad Territorial de Vigilancia correspondiente y/o el personal técnico de la Dirección General en materia de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, previa comunicación de tal circunstancia.
7. En las actuaciones de ajardinamiento, repoblación y/o apantallamientos vegetales, fijación de taludes, acondicionamiento, en suelo rústico, se utilizarán especies autóctonas, adaptadas a las condiciones bioclimáticas del emplazamiento, a fin de facilitar la integración paisajística, minimizar las plagas, maximizar la adaptación de las especies vegetales y reducir el potencial consumo hídrico en su mantenimiento, en un contexto de sequía y cambio climático. En caso de suelo urbano o urbanizable, se procurará el uso de especies autóctonas.
8. En aquellos proyectos que requieran la instalación y/o conexión a redes de suministro eléctrico, se deberá cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la

electrocución en líneas eléctricas de alta tensión y en la Resolución de 14 de julio de 2014, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura y se dispone la publicación de las zonas de protección existentes en la Comunidad Autónoma de Extremadura, en las que serán de aplicación las medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión.

9. Se evitarán, en medida de lo posible, nuevas infraestructuras y construcciones en Montes de Utilidad Pública y Vías Pecuarias.
10. Cuando las actuaciones concretas objeto del PEMS se vayan a realizar, si éstas afectan o pueden afectar directa o indirectamente al dominio público hidráulico, deberán ser valoradas por el organismo de cuenca competente, para lo cual se solicitará autorización antes de su puesta en práctica y se cumplirán todas las consideraciones indicadas por el mismo.
11. Se dará cumplimiento a todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias descritas en el estudio ambiental estratégico siempre y cuando no entren en contraposición con las determinaciones finales descritas en la declaración ambiental estratégica.
12. Se llevará a cabo un programa de seguimiento ambiental siguiendo lo establecido en el correspondiente epígrafe relativo al mismo de la declaración ambiental estratégica. En el anexo II del presente documento se expone el programa de seguimiento del PEMS, el cual integra el seguimiento ambiental requerido en la declaración ambiental estratégica.

Por otro lado, la Declaración Ambiental Estratégica establece que, las posibles revisiones y modificaciones del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible deberán someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica regulado por la Ley 21/2013 de evaluación ambiental y por la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Todas estas determinaciones y medidas han sido recogidas en el apartado 9 "Evaluación Ambiental Estratégica" de la versión definitiva del PEMS.

Por último, para completar la integración en el PEMS de las determinaciones ambientales que derivan de la declaración ambiental estratégica, cabe mencionar lo indicado en la misma en relación las directrices aplicables a la evaluación ambiental de los instrumentos de desarrollo posteriores del Plan, así como las directrices aplicables a la evaluación de impacto ambiental de los proyectos específicos que desarrolle el Plan, las cuales son:

1. La evaluación ambiental estratégica ordinaria realizada, no exime de que los planes y programas, proyectos y actuaciones individualizados derivados de su desarrollo o que

tengan relación con el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, sean sometidos a los instrumentos de prevención ambiental establecidos en legislación ambiental.

2. Especialmente, deberán contar con los informes ambientales preceptivos en base a la legislación vigente en materia de medio ambiente, que correspondan en función del tipo de actividad, su localización y su posible repercusión ambiental.
3. Entre otros, habrá de tenerse en cuenta lo descrito en el artículo 56 quater de la Ley 8/1998, de 26 de junio, de Conservación de la Naturaleza y Espacios Naturales de Extremadura modificada por la Ley 9/2006, de 23 de diciembre por el que se requiere informe de afección para las actividades a realizar en zonas integrantes de la Red Natura 2000.
4. Deberán ser informados por los organismos de cuenca en el marco de lo previsto en el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas, y por las Administraciones tanto estatales como autonómicas y locales con competencias en materia de carreteras y por la Administración General del Estado en materia de infraestructuras ferroviarias.
5. Se tendrán en cuenta los criterios mencionados en el apartado f) de la declaración ambiental estratégica (anteriormente indicados en este apartado) para el desarrollo de los proyectos derivados del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, así como los efectos acumulativos y sinérgicos que los diferentes proyectos que se desarrollen puedan tener sobre los factores ambientales.

Todas estas directrices han sido igualmente recogidas en el apartado 9 "Evaluación Ambiental Estratégica" de la versión definitiva del PEMS.

Elección de la alternativa seleccionada.

Desde el punto de vista estrictamente ambiental, el objetivo global del PEMS es definir un modelo de transporte con menor huella de carbono, reduciendo la utilización del vehículo privado de motor de combustión a favor de los modos de transporte más sostenibles. Para conseguir este objetivo general, el estudio ambiental estratégico analiza una serie de alternativas basadas en la implementación de una serie de actuaciones que incidan en el trasvase de desplazamientos que actualmente se realizan en vehículo privado hacia otros modos de transporte más sostenibles, de tal manera que cada alternativa se caracteriza por priorizar algún modo de transporte por encima de otros o concentrar las actuaciones en aquellos territorios con mayor movilidad. No obstante, en todas las alternativas planteadas se incluyen una serie de medidas de formación y sensibilización para desincentivar el uso del vehículo privado en favor de otros medios de transporte más sostenibles.

En todos los escenarios se ha considerado como objetivo fundamental la desincentivación del uso privado del coche en todas las opciones, pues la meta principal es la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, causadas principalmente por los motores de combustión.

La diferencia entre alternativas radica en el peso que se le da a la implementación o no de una batería específica de acciones, es decir, en cada escenario analizado se le otorgan mayores recursos (presupuestos, infraestructura, servicios...) a un modo de transporte y así poder determinar qué distribución modal sería la más eficiente en cuanto a movilidad sostenible se refiere.

Por otro lado, para cada escenario planteado, además del factor ambiental, se analiza la valoración social, económica y territorial de cada una de las actuaciones propuestas, como base para la toma de decisiones final a la hora de elegir la alternativa finalmente seleccionada.

De esta manera, además de la alternativa 0 o de no planificación, se han analizado otras cuatro alternativas:

- Alternativa 1: Transporte público; centra los esfuerzos y recursos en fomentar el uso del transporte público, para disminuir la utilización del transporte privado y lograr objetivos como la reducción de emisiones, la mejora de la eficiencia y calidad de los servicios o el fortalecimiento de la cohesión social y territorial.
- Alternativa 2: Vehículos eléctricos; enfoca los recursos disponibles en atenuar los aspectos negativos del uso generalizado del vehículo privado (amplitud territorial de Extremadura, características sociodemográficas de la región, elevada dispersión poblacional, parque de vehículos envejecido, elevada utilización de combustibles fósiles, etc.). En contraposición, en esta alternativa se discriminan aquellas actuaciones dirigidas al fomento de otros medios de transporte alternativos al vehículo privado.
- Alternativa 3: Áreas funcionales; propone multitud de actuaciones dirigidas a desincentivar el uso del vehículo privado, fomentando un cambio modal hacia otros modos de transporte más sostenibles, pero centrando los esfuerzos y recursos en las zonas geográficas de Extremadura en las que es mayor el número de desplazamientos generados y atraídos. En contraposición, en esta alternativa se sacrifican recursos para buscar una cohesión de todo el territorio funcional y eficiente desde el punto de vista de la movilidad, en particular la conectividad en transporte público u otros medios de transporte de las zonas rurales del territorio.
- Alternativa 4: Intermodal; reparte los esfuerzos económicos y de desempeño entre las diferentes modalidades de transporte para cambiar el modelo de movilidad actual, lo



que implica la combinación entre los diferentes medios para mejorar los equilibrios entre las demandas y las ofertas. Se plantean varias propuestas como alternativas al uso del vehículo privado, fomentando de manera significativa el uso del transporte público y los modos de movilidad activa, resultando un reparto intermodal entre los diferentes medios de transporte. Junto a este trasvase modal hacia modos de transporte más sostenibles se proponen medidas tendentes igualmente a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, tales como las medidas dirigidas a la disminución de la demanda de movilidad o el fomento de la movilidad de bajas emisiones, además de integrar en este nuevo modelo de movilidad los aspectos sociales, de innovación, económicos y de cohesión territorial que aseguren una universalidad del sector en la región.

Tras realizar un análisis multivariante teniendo en cuenta los factores ambiental, social, económico y territorial, finalmente se ha elegido desarrollar la alternativa 4 "Intermodal", al ser la alternativa mejor valorada desde el punto de vista ambiental, social y territorial, aún a costa de suponer un mayor esfuerzo en recursos económicos.

ANEXO III

Seguimiento ambiental del PEMS

La Declaración Ambiental Estratégica establece que se llevará a cabo un programa de seguimiento ambiental siguiendo lo establecido en el correspondiente epígrafe de esta, en la que se indica que el Estudio Ambiental Estratégico del PEMS recoge en su apartado 13 un Plan de seguimiento y evaluación estructurado en tres niveles de indicadores, que permitirán identificar el grado de ejecución del plan, el avance de las actuaciones concretas que forman parte de este y el nivel de cumplimiento de los objetivos globales de movilidad en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Para dotar de mayor operatividad al Programa de Vigilancia Ambiental, éste quedará integrado en el Plan de seguimiento y evaluación del PEMS. De este modo se ha propuesto incluir en el denominado "Informe de situación global de la movilidad en Extremadura", de carácter bienal, los resultados de los indicadores ambientales planteados en el Estudio Ambiental Estratégico, lo que da cumplimiento al seguimiento previsto en la declaración ambiental estratégica.

Estos indicadores ambientales incluidos en el EsAE, y que forman parte igualmente de los indicadores generales de movilidad incluidos en el Anejo 2 de la versión definitiva del PEMS, son los siguientes:

- Distancia recorrida por medio de transporte (Km/año).
- Reparto modal (%).
- Índice de motorización (n.º turismos/1.000 habitantes).
- Parque de vehículos por tipo de combustible (% vehículos sobre el total).
- Parque de turismos por distintivo ambiental (n.º turismos y %).
- Puntos de recarga de vehículos eléctricos (n.º puntos de recarga).
- Estaciones de recarga de combustibles alternativos (n.º de estaciones de recarga).
- Emisiones de gases de efecto invernadero por modo de transporte (Toneladas CO₂-eq).
- Reducción de la huella de carbono por modo de transporte (%).
- Evolución de Calidad del Aire (µg/m³).
- Proyectos con EIA (n.º de proyectos con EIA).



Estos indicadores ambientales, junto con los indicadores generales de movilidad, serán incluidos en el "Informe de situación global de la movilidad en Extremadura", de carácter bienal, el cual será puesto a disposición de la Comisión de seguimiento y evaluación del PEMS, para su consideración.

• • •