



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. Expte.: IA22/0391. (2025060541)

La evaluación ambiental estratégica (EAE), regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, tiene como fin principal la integración de los aspectos ambientales en la planificación pública desde las primeras fases de elaboración de un plan o programa, tratando de evitar que las acciones previstas en los mismos puedan causar efectos adversos en el medio ambiente.

La Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, regula en su título I, prevención ambiental, capítulo VII, evaluación ambiental, sección 1.^a, evaluación ambiental estratégica, subsección 1.^a, artículos 38 a 48, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria para la formulación de la declaración ambiental estratégica, procedimiento administrativo instrumental con respecto al procedimiento sustantivo y sectorial de aprobación o adopción de los planes y programas.

Según lo establecido en el artículo 38 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y adopción venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno, y que o bien establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien, requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, los comprendidos en el artículo 49 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo VIII de esta ley, y los planes y programas incluidos en el artículo 49, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

Habiéndose dado cumplimiento a los trámites legalmente previstos, dentro del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, se procede mediante el presente a la elaboración de la declaración ambiental estratégica del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.



Es órgano competente para la formulación de la declaración ambiental estratégica relativa al Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1.d) del Decreto 233/2023, de 12 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible y se modifica el 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.

a) Objeto del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

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 los análisis previos 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 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.

El plan y sus objetivos estratégicos se configuran en torno a cinco ejes estratégicos que a su vez se desarrollan en diferentes programas y subprogramas de actuación, para cuya ejecución se proponen una serie de actuaciones y medidas concretas que permitan su control y seguimiento.

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

Eje 1: Movilidad funcional.

Este primer eje se centra en garantizar la implantación de un modelo de movilidad funcional y eficiente para toda la población extremeña. El Plan asume el objetivo de configurar de una organización integral del transporte público interurbano por carretera bajo los criterios de sostenibilidad y eficiencia, así como una apuesta por un modelo intermodal que permita unas condiciones de movilidad más eficientes dependiendo de las necesidades de desplazamiento de la población de la región. Los objetivos estratégicos que se marcan en este eje son:

- Planificar un nuevo modelo de movilidad intermodal.
- Mejora de la movilidad existente y la conectividad en áreas de atracción específica (hospitales, servicios públicos, etc.).
- Favorecer el intercambio modal entre los distintos medios de transporte.
- Promocionar las ayudas al transporte público.
- Mejorar la gestión del sistema de movilidad y transporte.

Eje 2: Movilidad sostenible.

De forma general, el nuevo modelo de movilidad propuesto en el plan 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. Para contribuir a este trasvase modal, se promoverán 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. Otras actuaciones incluidas en este eje estratégico se encaminan a mejorar la calidad del sistema de transporte público, haciéndolo más atractivo para los usuarios, y promover la movilidad activa mediante la propuesta de infraestructuras e iniciativas que favorezcan esta movilidad, contribuyendo a proteger el medio ambiente y la salud de las personas. Los objetivos estratégicos son:

- Reducir la huella de carbono asociada al sector del transporte.
- Reducir la necesidad de movilidad con vehículo privado.
- Promover los desplazamientos con bajas o nulas emisiones.
- Optimizar las condiciones de movilidad del transporte público colectivo.
- Fomentar un cambio tecnológico en los diferentes medios de transporte asociado al uso de energías renovables.
- Favorecer los desplazamientos en modos de movilidad activa.

Eje 3: Movilidad segura.

Este eje 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. Se trata de un enfoque global que además de afrontar los retos clásicos de la seguridad vial, también aborda las necesidades de accesibilidad, inclusividad y perspectiva de género. Las líneas de actuación de este eje estratégico van por lo tanto encaminadas a aumentar y reforzar la seguridad en los servicios y en las infraestructuras que dan soporte a la movilidad, promoviendo inversiones específicas en esta materia. También será un objetivo mantener el estado de las infraestructuras en las debidas condiciones de vialidad, seguridad y comodidad. Los objetivos estratégicos son:

- Garantizar la accesibilidad universal y la inclusividad en el modelo de movilidad.
- Dotar de una perspectiva de género a las políticas de movilidad.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial en el sector del transporte.

Eje 4: Movilidad conectada.

El plan 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 que se propone configurar para la población extremeña. En este sentido, a través de este eje estratégico se articula 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. Con estas propuestas se pretende dar impulso a una movilidad digital al servicio de las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos, orientándose hacia una movilidad más eficiente, segura, sostenible y conectada. Los objetivos estratégicos son:

- Introducir medios telemáticos y nuevas tecnologías de la comunicación.
- Promocionar información estadística y cartográfica sobre movilidad sostenible.

Eje 5: Educación para la movilidad.

El enfoque de este eje estratégico se basa en la formación de una sociedad consciente y responsable en cuanto a sus desplazamientos. La concienciación, educación y formación en movilidad no solo consiste en informar a las personas sobre las opciones de transporte disponibles, sino que también les brindan las herramientas necesarias para tomar decisiones informadas y sostenibles en sus desplazamientos diarios, ayudando a generar un cambio en el comportamiento de la población extremeña a la hora de realizar sus desplazamientos. Para ello se proponen en este eje estratégico actuaciones para mejorar la concienciación ciudadana en materia de movilidad sostenible, así como actuaciones en materia de educación y mejora del conocimiento en la materia, dirigidas a diferentes actores del sistema de transportes. Por lo tanto, este eje aborda la participación y concienciación de la ciudadanía en hábitos de movilidad sostenible y la formación de todos los agentes participantes. Los objetivos estratégicos son:

- Promover la participación de la ciudadanía, sensibilizar y concienciar a la sociedad en hábitos de movilidad sostenible.
- Mejorar el conocimiento y la formación de los diferentes actores implicados en el sistema de movilidad.



b) Proceso de evaluación del plan: su tramitación y desarrollo.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible comenzó cuando el entonces Servicio de Movilidad, Planes y Programas de la Dirección General de Movilidad, Transporte y Vivienda remitió con fecha 18 de marzo de 2022 al entonces Servicio de Prevención Ambiental de la Dirección General de Sostenibilidad, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible junto al documento inicial estratégico y al borrador del plan.

La Sección de Impacto Ambiental del entonces Servicio de Prevención Ambiental con fecha 8 de abril de 2022 sometió el borrador del plan y el documento inicial estratégico a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas otorgándoles un plazo para responder de 45 días hábiles desde su recepción con objeto de la elaboración del documento de alcance.

La Dirección General de Sostenibilidad remitió con fecha 24 de agosto de 2022 a la entonces Dirección General de Movilidad e Infraestructuras Viarias, el documento de alcance para la determinación del contenido, amplitud y nivel de detalle del estudio ambiental estratégico, el cual tuvo en cuenta las contestaciones de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas. El documento de alcance incorpora también unas consideraciones ambientales y principios de sostenibilidad aplicables. Igualmente se indicaron las modalidades de información y consulta y se identificaron las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Con fecha 28 de mayo de 2024, la Dirección General de Movilidad y Transportes remitió al Servicio de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad, la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, junto con el estudio ambiental estratégico, para que éste procediese a realizar las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas conforme al artículo 43 de la Ley 16/2015 de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

El Servicio de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad realizó con fecha 7 de junio de 2024, las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas conforme al artículo 43 de la Ley 16/2015 de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, para que realizasen aquellas consideraciones que, a su juicio, se estimasen oportunas, en el plazo de 45 días hábiles desde su recepción.



Simultáneamente, la Dirección General de Movilidad y Transportes, sometió a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible y su estudio ambiental estratégico en el DOE n.º 110, de 7 de junio de 2024, mediante "Anuncio de 27 de mayo de 2024, por el que se somete a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible y su estudio ambiental estratégico". A tales efectos, la versión inicial del plan y su estudio ambiental estratégico se pudieron consultar durante 45 días hábiles, a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio.

El Servicio de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad, con fecha 19 de agosto de 2024, remitió a la Dirección General de Movilidad y Transportes, el resultado de las consultas realizadas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, en base al artículo 43 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, para su consideración, y modificación, de ser preciso, del estudio ambiental estratégico y elaboración de la propuesta final del Plan.

Con fecha 16 de enero de 2025, la Dirección General de Movilidad y Transportes, ha remitido a la Dirección General de Sostenibilidad la propuesta final del plan, el estudio ambiental estratégico, el resultado de la información pública y de las consultas y su toma en consideración, y el documento resumen de la integración de los aspectos ambientales en dicho Plan, para la formulación de la declaración ambiental estratégica.

- c) Análisis del estudio ambiental estratégico. Adecuación formal a lo exigido por la normativa y calidad de la información y carencias relevantes detectadas.

El estudio ambiental estratégico del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible se ha redactado siguiendo el contenido marcado tanto en el documento de alcance como en el anexo IX de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura y cumple los requisitos de calidad suficientes para su evaluación ambiental estratégica.

El estudio ambiental estratégico se ha articulado de la siguiente manera:

1. Introducción.

1.1. Objeto del documento y antecedentes.

1.2. Marco legal.

1.3. Justificación del PEMS.



- 1.4. Promotor.
- 1.5. Localización y características básicas.
2. Descripción del plan y de su ámbito de aplicación.
 - 2.1. Descripción general del PEMS y ámbito de aplicación.
 - 2.2. Alcance y objetivos del PEMS.
 - 2.3. Justificación de los principios de sostenibilidad.
 - 2.4. Alternativas.
 - 2.5. Justificación de la elección de la alternativa.
3. Relación con otros planes y programas conexos.
 - 3.1. Ámbito global.
 - 3.2. Ámbito comunitario.
 - 3.3. Ámbito nacional.
 - 3.4. Ámbito regional.
4. Diagnóstico ambiental del ámbito territorial de aplicación.
 - 4.1. Clima.
 - 4.2. Calidad del aire.
 - 4.3. Geología y geomorfología.
 - 4.4. Edafología.
 - 4.5. Hidrología e hidrografía.
 - 4.6. Usos del suelo.
 - 4.7. Vegetación.
 - 4.8. Fauna.
 - 4.9. Áreas protegidas.



- 4.10. Paisaje.
- 4.11. Montes de utilidad pública.
- 4.12. Árboles Singulares.
- 4.13. Vías pecuarias.
- 4.14. Patrimonio cultural.
- 4.15. Residuos.
- 4.16. Riesgos naturales y tecnológicos.
- 4.17. Infraestructuras.
- 4.18. Ruido.
- 4.19. Medio socioeconómico.
- 5. Probable evolución del medio ambiente en caso de no aplicarse el PEMS.
- 6. Consideraciones específicas del cambio climático.
- 7. Problemas ambientales existentes relevantes que afectan a la planificación.
 - 7.1. Emisiones GEI y cambio climático.
 - 7.2. Calidad del aire.
 - 7.3. Cambios en la salud.
 - 7.4. Incendios forestales.
 - 7.5. Pérdida de biodiversidad.
 - 7.6. Fragmentación del territorio y ecosistemas.
 - 7.7. Zonas de Especial Importancia Medioambiental.
- 8. Objetivos de protección ambiental.
 - 8.1. Ámbito global.
 - 8.2. Ámbito comunitario.



8.3. Ámbito nacional.

8.4. Ámbito regional.

9. Probables efectos significativos en el medio ambiente.

10. Medidas de prevención, reducción o compensación de los efectos ambientales.

10.1 Medidas específicas para el PEMS.

11. Viabilidad económica.

11.1. Alternativa 0: No planificación.

11.2. Alternativa 1: Transporte público.

11.3. Alternativa 2: Vehículo eléctrico.

11.4. Alternativa 3: Áreas funcionales.

11.5. Alternativa 4: Intermodal.

11.6. Fuentes de financiación.

11.7. Conclusión.

12. Resumen de los motivos de la selección de alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación.

13. Programa de vigilancia ambiental.

14. Resumen no técnico.

Anexos.

d) Evaluación del resultado de las consultas realizadas y de su toma en consideración

La Dirección General de Movilidad y Transportes, sometió a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible junto con el estudio ambiental estratégico, en el DOE n.º 110, de 7 de junio de 2024, mediante "Anuncio de 27 de mayo de 2024, por el que se somete a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible y su estudio ambiental estratégico". A tales efectos, la versión inicial del plan y su estudio ambiental estratégico se pudieron consultar durante 45 días hábiles, a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio.



Asimismo, el Servicio de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático realizó con fecha 7 de junio de 2024, las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas conforme al artículo 43 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, para que realizaran aquellas consideraciones que, a su juicio, se estimen oportunas, en el plazo de 45 días hábiles desde su recepción.

La Dirección General de Movilidad y Transportes, ha remitido documentación relativa al resultado de la información pública, manifestando que durante el periodo establecido se han recibido cuatro alegaciones que han recibido contestación en el anejo 3 del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Asimismo, se ha elaborado el documento resumen en el que el promotor describe 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.

A continuación, se enumeran las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas indicando aquellas que han emitido respuesta a la consulta:

LISTADO DE CONSULTADOS	RESPUESTAS
DG de Gestión Forestal, Caza y Pesca	-
DG de Infraestructuras Rurales, Patrimonio y Tauromaquia	X
DG Infraestructuras Viarias	X
DG de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural	X
DG de Salud Pública	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	-
Confederación Hidrográfica del Duero	-
ADENEX	-
Sociedad Española de Ornitología	-
Ecologistas en Acción	-
Ecologistas Extremadura	-



LISTADO DE CONSULTADOS	RESPUESTAS
Fundación Naturaleza y Hombre	-
AMUS	-
GREENPEACE	-
Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas	X
DG de Industria, Energía y Minas	X
Diputación de Badajoz	-
Diputación de Cáceres	-
DG del Sector Ferroviario	X
Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	X
DG de Urbanismo y Ordenación del Territorio	X

De los informes recibidos, se resumen a continuación los aspectos que tienen relevancia a efectos ambientales:

- La Dirección General de Infraestructuras Rurales, Patrimonio y Tauromaquia indica que en el documento se tienen en cuenta las vías pecuarias como corredores eco-culturales, ecológicos y de biodiversidad para la mejora de la movilidad sostenible, debiendo en tal caso desarrollar las medidas tendentes a su delimitación, conservación y uso sostenible sin menoscabo de las competencias a que hubiera lugar en cada caso en virtud de su legislación específica. Asimismo, en el punto 10.1.10 del estudio ambiental estratégico (página 288) se indican las medidas y consideraciones a tomar ante posibles afecciones a vías pecuarias por intervenciones del PEMS, y la legislación vigente en materia de Vías Pecuarias. Por todo lo anterior se informa favorablemente a la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible y su Estudio Ambiental Estratégico.
- La Dirección General de Infraestructuras Viarias indica que el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible toma en consideración la interacción existente entre la movilidad sostenible y la red viaria, ya que ésta tiene un papel crucial en la conectividad y movilidad de Extremadura, actuando como las principales vías de comunicación que permiten los flujos de actividades. Según lo indicado en el documento de alcance elaborado por el órgano ambiental, el EsAE debe determinar la relación del PEMS con otros planes y programas conexos cuyo contenido pueda afectar o ser afectado signi-

ficativamente por las determinaciones del PEMS, y en concreto con el Plan Estratégico Plurianual de Infraestructuras Viarias 2016-2030, a desarrollar por esta Dirección General. En el apartado 7.3 de la Diagnóstico de la movilidad se hace una descripción pormenorizada de la red viaria en Extremadura. Indicar para su corrección que tal como se da a entender el ancho de vía (mayor o menor a 7 metros) no es criterio determinante para su clasificación y distribución de competencias de la red estatal, autonómica (red básica, intercomarcal o local), provinciales (red vecinal) o municipal y otros. Indica por otra parte, con respecto a la fragmentación de hábitats, que tal como se recoge en el estudio ambiental estratégico, apartado 7.6 Fragmentación del territorio y ecosistemas el desarrollo de redes de infraestructuras lineales de transporte es uno de los principales factores que fragmentan el territorio. Estas infraestructuras pueden constituir barreras impermeables al paso de determinadas especies y por lo tanto pueden causar aislamiento entre poblaciones, con sus potenciales consecuencias demográficas y genéticas, además de que también se pueden incrementar la tasa de mortalidad de especies que sufren atropello al intentar atravesarlas, pudiendo llegar a constituir un serio problema de conservación cuando afecta a especies amenazadas, además de afectar a la propia seguridad vial. La versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible no plantea la ejecución de importantes infraestructuras lineales, no obstante, se recoge que la ejecución futura de planes, programas y/o proyectos encaminados a la realización e infraestructuras lineales deben cumplir una serie de objetivos orientados a la desfragmentación de hábitats, como pueden ser la reducción de la mortalidad de fauna y los accidentes causados por la fauna silvestre y el efecto barrera, restableciendo la continuidad física entre los fragmentos de hábitats y garantizando la conectividad ecológica entre hábitats, áreas naturales protegidas y otras áreas de especial interés de conservación, además de mitigar las perturbaciones que afectan los márgenes (en particular, ruido e iluminación). Estos objetivos son coincidentes con los establecidos en la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Estratégico Plurianual de Infraestructuras de Extremadura (2016-2030).

- La Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio indica que el estudio contiene un apartado de valoración y diagnóstico de Patrimonio Cultural en sus apartados 4.13 (vías pecuarias) y 4.14 (Patrimonio Cultural). El documento ambiental recoge en su contenido medidas preventivas y correctoras destinadas a minimizar los impactos que las actuaciones programadas pudieran ejercer sobre el Patrimonio Cultural (Apartado 10.1.14) que se consideran adecuadas y suficientes para garantizar la preservación del mismo. Por ello se informa favorablemente la documentación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.



- La Dirección General de Salud Pública del SES, comunica que no aporta alegaciones al plan.
- Confederación Hidrográfica del Guadiana: ha indicado que el plan no afecta a aspectos que sean competencia de esta Confederación Hidrográfica del Guadiana, por lo que no existe inconveniente en que se continúe con su tramitación.
- Confederación Hidrográfica del Tajo. En primer lugar, alude al informe de fecha 28 de abril de 2022, expediente EIA-0164/2022, indicando que dicho informe da respuesta, al requerimiento de fecha 7 de junio de 2024, ya que no se ha recibido documentación adicional que implique cambios significativos que puedan originar nuevas afecciones al dominio público hidráulico. No obstante se indica en el informe ahora emitido que, tras la entrada en vigor del Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba la revisión de los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, se ha puesto en marcha el sistema de declaraciones responsables para algunas actuaciones proporcionando una serie de enlaces para acceder a los procedimientos que facilitan la tramitación administrativa en aquellas actuaciones contempladas en el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible en las que la Confederación Hidrográfica del Tajo tuviera competencias.
- El Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas indica que el PEMS es el instrumento que permitirá concretar y desarrollar, de forma coordinada, los mecanismos necesarios para conseguir un cambio profundo en la movilidad de Extremadura, permitiendo la sostenibilidad y resiliencia del sistema de transportes, la vertebración del territorio y la cohesión social, dando así cumplida respuesta a las problemáticas actuales y marcando el camino de la movilidad futura. Dados los objetivos y actuaciones planteados en el PEMS, su aplicación, implicaría de manera global y potencial, efectos positivos sobre el medio ambiente a largo plazo, por una reducción indirecta de las actuales emisiones de CO2 a la atmósfera en un contexto de cambio climático. No obstante, las numerosas actuaciones previstas, pueden suponer un potencial impacto sobre el medio ambiente durante la fase de ejecución, que no tienen por qué afectar de manera negativa siempre que se cumplan todas las medidas correctoras, preventivas y compensatorias necesarias, así como con el condicionado del presente informe. Además, en cada actuación y programa, se deberá aplicar la legislación vigente en materia de conservación del medio ambiente. De tal modo, todas las actividades derivadas de la ejecución del Plan (proyectos de obras, instalaciones o cualquier otra actividad similar), deberán ser debidamente evaluadas ambientalmente conforme a la legislación ambiental vigente, una vez conocido su



alcance y localización en el territorio, para evitar un posible efecto negativo sobre el estado de conservación de los espacios y valores naturales objeto de protección. Por lo tanto, bajo el cumplimiento del presente condicionado, no se prevé que la aplicación del PEMS pueda causar un efecto apreciable sobre los Espacios Protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 o la Red de Espacios Protegidos de Extremadura, ni sobre los valores ambientales que designaron la protección de dichos espacios, por lo que se informa favorablemente el PEMS, ya que no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, siempre que se cumplan las medidas indicadas en el condicionado siguiente:

Todas las actividades, proyectos e infraestructuras derivadas de la aplicación del PEMS, deberán ser compatibles con lo establecido en los instrumentos de ordenación y gestión de las áreas protegidas (PORN, PRUG y planes de gestión de los espacios Red Natura 2000). Respecto a los usos del suelo y regulación urbanística, los PRUG tienen carácter vinculante para administraciones y particulares y prevalecerá sobre el planeamiento urbanístico y territorial, de modo que, si sus determinaciones fueran incompatibles con la normativa urbanística en vigor, ésta se revisará de oficio por los órganos competentes, tal y como establece el artículo 52 de la Ley 8/1998, de 26 de junio. Además, cualquier plan o programa que, teniendo o sin tener relación directa con la gestión de dicho espacio, pueda afectarle de forma apreciable, requerirá informe preceptivo y vinculante por parte de la Dirección General de Sostenibilidad.

La Autorización de usos en espacios naturales protegidos deberá ser solicitada expresamente al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas por el promotor de las actuaciones.

En los espacios de la Red Natura 2000 y de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura, las actuaciones que se desarrollen tendrán que contar con la autorización pertinente del órgano ambiental y garantizar el cumplimiento de los Planes de gestión vigentes en cada uno de los espacios, de tal modo que no exista merma del estado de conservación de sus hábitats y especies, evitando la perturbación de los mismos y teniendo en cuenta las necesidades de protección de las áreas de reproducción y cría, cumpliendo así con lo establecido 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 las zonas integrantes de la Red Natura 2000. Las infraestructuras y actuaciones derivadas de la ejecución del PEMS, deberán ubicarse fuera de estos espacios, salvo aquellas edificaciones estrictamente necesarias para usos dotacionales de infraestructuras básicas y servicios.



Cuando coexistan las figuras de corredores fluviales y espacios de la Red Natura 2000, las nuevas infraestructuras se deberán ubicar fuera de estas zonas. 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. Respecto a los Planes de recuperación, planes de conservación del hábitat y planes de manejo de especies amenazadas, el PEMS, la realización de una actividad 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. El artículo 46.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, establece el deber de "evitar (...) el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de las especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de estas áreas, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable...". La protección a estos hábitats también se amplía, aunque se sitúen fuera de la Red Natura 2000, pues el artículo 46.3 de la citada Ley 42/2007 señala que los hábitats de interés comunitario situados fuera de Red Natura 2000 también gozan de régimen de protección. 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.

El estudio ambiental estratégico del PEMS, establece en su artículo 10.1.6. Flora, que "En las zonas con presencia de vegetación autóctona y vegetación riparia principalmente asociada a los cauces en su estado natural se deberá procurar su conservación". Dado que gran parte de esta vegetación riparia constituyen Hábitats de Interés Comunitario y/o Prioritario, como los bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (Código UE 91E0*), hábitat natural de interés comunitario de alisedas, consideradas como formación vegetal de importancia regional en caso de potencial afección, dado su valor ambiental y alta

vulnerabilidad, se considera necesario el sometimiento de dicha actividad a informe de afección a la naturaleza favorable, emitido por el órgano ambiental competente.

El estudio detallado de las posibles afecciones sobre la flora, que se propone como medida preventiva, debe incluir un análisis de la posible presencia de especies de vegetación incluidas en el "Atlas y Libro Rojo de la flora vascular amenazada" y en el CREAE. En este mismo artículo se indica que "en el caso de realizarse actuaciones que impliquen actuar sobre la vegetación natural existente, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente y, de manera particular, en la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y en el Decreto 134/2019, de 3 de septiembre, por el que se regula la realización de determinadas actuaciones forestales en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura y los Registros de Cooperativas, Empresas e Industrias Forestales y de Montes Protectores de Extremadura. En este punto se debe incluir el cumplimiento de la legislación vigente en materia ambiental (Directiva 92/43/CEE; Ley 8/1998, de 26 de junio, de Conservación de la naturaleza y de espacios naturales de Extremadura y Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad). Adicionalmente, las actuaciones y proyectos a realizar serán compatibles con la protección de zonas de vegetación natural o transformada que alberguen nidos de alguna de las especies vulnerables o en peligro de extinción incluidas en la Directiva 79/409/CE relativa a la conservación de las aves silvestres.

El estudio ambiental estratégico del PEMS, establece en su artículo 10.1.7. Fauna, indica como medida recomendada realizar un "Estudio detallado de las posibles afecciones sobre la fauna, incluyendo un análisis de la posible presencia de animales incluidas en el "Libro Rojo de los Vertebrados de España" y "Atlas y Libro Rojo de los Invertebrados Amenazados de España. (Especies Vulnerables)" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2011). Al igual que en el caso de la Flora, en dicho estudio se deberá contener las especies incluidas en el CREAE. Si durante la realización de las actividades derivadas de la aplicación del PEMS se detectara la presencia de alguna especie incluida en el 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.

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. Adicionalmente, en dichas actuaciones, se prohíbe el uso de cualquier especie incluida en el Real Decreto 630/2013 por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras.

Tal y como indica el EAE, para evitar posibles afecciones al factor ambiental, la futura ejecución y puesta en marcha de proyectos debe contemplar incluir una retirada selectiva de la capa edáfica del suelo para su conservación y reutilización en los trabajos de restauración y recuperación. Igualmente, se gestionará adecuadamente la tierra vegetal para su uso posterior en las tareas de restauración de las superficies alteradas, especialmente en zanjas o si se generan taludes o cúmulos de tierra. Estas actuaciones se llevarán a cabo paralelamente a la fase de construcción u obras de infraestructuras.

Se gestionará adecuadamente la tierra vegetal para su uso posterior en las tareas de restauración de las superficies alteradas, especialmente en zanjas o si se generan taludes o cúmulos de tierra. Estas actuaciones se llevarán a cabo paralelamente a la fase de construcción.

Las zonas incluidas en el dominio público, las superficies ocupadas por hábitats de interés comunitario y las que no tengan funcionalidad en la explotación de los proyectos deben ser restauradas antes del fin de las obras.

Como medida de prevención de la erosión y recuperación paisajística de las potenciales obras producto de la ejecución del PEMS, se recomienda la implantación de arbustos autóctonos en lindes, bordes de caminos y zanjas.

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. Esta última resolución, debe aparecer también en la redacción del PEMS y en el EAE.

Se deberá corregir el artículo 4.9.1 del estudio ambiental estratégico, en el que no considera espacios protegidos la figura de "Reserva de la Biosfera", en virtud de lo



establecido en el artículo 27 quáter, de la Ley 8/1998, de 26 de junio, de Conservación de la Naturaleza y de Espacios Naturales de Extremadura, en el que se recogen las áreas protegidas por instrumentos internacionales de conservación de la biodiversidad, definiendo en su punto 3. "Se considerarán también áreas protegidas por instrumentos internacionales de conservación de la biodiversidad las Reservas de Biosfera del Programa sobre el Hombre y la Biosfera de la Organización de la Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura".

De igual forma, se deberá excluir de las figuras de Espacios Naturales Protegidos, las Zonas de Interés Regional, descatalogadas por la Ley 2/2023, de 22 de marzo, por la que se regulan determinados aspectos de la Red ecológica europea Natura 2000 en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Tal y como se indica en el EAE, "a partir del Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red ecológica europea Natura 2000 en Extremadura, todos los LIC que estaban declarados en Extremadura, pasan a denominarse ZEC al publicarse sus planes de gestión en dicha normativa". Por lo tanto, se deberá corregir la denominación de dichos espacios en la elaboración del PEMS.

En el artículo 10.1.12. Usos del Suelo, del EAE, se describe la medida de "reducción al mínimo la ocupación de suelo, seleccionando las zonas más adecuadas para la localización de actuaciones del plan, minimizando vertidos y contaminación del suelo, evitando actividades que puedan causar erosión, creación de canteras y vertederos, etc. Este artículo deberá complementarse indicando que se utilizarán los accesos existentes para la realización de los trabajos, minimizando la entrada de máquinas o vehículos de transporte de materiales en los lugares naturales. Para la ubicación de parques temporales de maquinaria u otras ocupaciones temporales durante las obras, se evitará generar explanaciones y se respetarán las zonas adyacentes bien conservadas, seleccionando preferentemente áreas degradadas. En cualquier caso, se evitará el decapado de las superficies de actuación temporales y se procederá a su restitución morfológica y descompactación de los terrenos afectados.

Tras las actividades derivadas de la ejecución del PEMS se procederá a la retirada de cualquier tipo de residuo no biodegradable generado por la maquinaria u operarios, los cuales serán gestionados según las disposiciones establecidas en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Se llevarán a cabo todas las medidas previstas en el estudio ambiental estratégico para prevenir, reducir y corregir cualquier efecto negativo relevante sobre el medio ambiente, resultante de la ejecución de las actividades derivadas de la aplicación del PEMS.



- La Dirección General de Industria, Energía y Minas indica al equipo redactor que la Estrategia Regional para Impulso del vehículo eléctrico (2018-2030), que se pretende realiza una revisión de la misma para su actualización, siendo probable que se modifiquen algunas actuaciones y/o objetivos propuestos. En la versión original del PEMS, en la actuación 9.1.1 sobre Fomento de la adquisición de vehículos de bajas emisiones y renovación de vehículos y en la actuación 1.3 sobre Red de Puntos de recarga y otros sistemas de propulsión alternativos, se sugiere la incorporación de objetivos parciales por tipologías de vehículos según el tipo de combustible utilizado (eléctricos, hidrógeno, GNC, GNL; GLP, etc.). O bien crear una subactuación específica para vehículos eléctricos, ya que es la tecnología alternativa más desarrollada, y otra subactuación para el fomento del resto de tecnologías. En la versión original del PEMS también sobre la actuación 9.1.3. Red de puntos de recarga y otros sistemas de propulsión alternativos, se propone incluir una mención expresa, o la creación de un indicador específico, para fomentar la instalación de puntos de recarga, sobre todo de alta potencia, en las zonas y comarcas rurales alejados de los principales núcleos de población. Esta sugerencia tiene el objetivo de facilitar el acceso a la movilidad de bajas emisiones en estas zonas y comarcas.

En la página 238 del documento de diagnóstico en el programa de incentivos 1, se indica que los vehículos susceptibles de ser subvencionados deben estar matriculados en Extremadura. El apartado 3.1 del anexo A) referido a los requisitos para ser subvencionados los vehículos fue modificado por el Decreto 22/2024, de 12 de marzo y en el que se establece que: "Los vehículos nuevos susceptibles de ser incentivados deben figurar en la Base de Vehículos del IDEA, deberán pertenecer a alguna de las categorías siguientes: M1, N1, L3e, L5e, L6e o L7e, y adquirirse en un concesionario o punto de venta localizado en la Comunidad Autónoma de Extremadura, en cuyo caso, dicha adquisición será subvencionable si el domicilio fiscal del destinatario último de la ayuda se encuentra en aquella. No siendo, por tanto requisito para ser subvencionado un vehículo su matriculación en nuestra comunidad autónoma. Indica que los datos referidos al número de vehículos eléctricos que existen en Extremadura son proporcionados por la DGT y por tanto, se corresponden con vehículos matriculados en las comunidades autónomas. Quizás el dato más realista para saber el número de vehículos eléctricos que hay en Extremadura sería conocer el número de vehículos que pagan el impuesto de rodaje en nuestra comunidad. Los datos referidos a las estaciones de recarga no dicen cuál es la fuente ni el año de obtención del dato, en cualquier caso, se entiende que se están dando datos de estaciones de recarga de acceso público. En la página 239 del Documento de diagnóstico se indica que Extremadura cuenta con 114 estaciones de recargas de las 8545 que existen en el territorio nacional. Este dato no es concordante con el de la tabla 38 del documen-



to de diagnóstico, cuya fuente es ANFAC. Se informa al equipo redactor que para dar cumplimiento a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico en su artículo 48.3, dispone que las instalaciones de recarga de vehículos deberán estar inscritas en un listado de puntos de recarga gestionado por las Comunidades Autónomas y por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, correspondientes al emplazamiento de los puntos que estará accesible para las personas por medios electrónicos y a la Orden TED 445/2023, de 28 de abril, regula el contenido de la información sobre instalaciones de recarga, a remitir por los prestadores del servicio de recarga energética a las Comunidades Autónomas, entre otras administraciones en Extremadura se está realizando el trámite por medio de la presentación en la SEDE, por parte de las empresas CPOs, empresas prestadoras de servicios de recarga energética para el vehículo eléctrico, usando medios electrónicos, a través de una Declaración Responsable, la cual permite, una vez presentada, el reconocimiento del inicio de una actividad desde el día de su presentación. Además, se dispone de un visor geográfico denominado SIG de Puntos de Recarga de Acceso Público en Extremadura, donde se muestran los datos oficiales remitidos por los titulares de la DG de Industria, Energía y Minas con objeto de facilitar a los ciudadanos la localización y las características más importantes de los mismos. Estos contenidos se han incluido en la web de la Dirección General de Industria y en el Portal juntaex.es.

- Dirección General del Sector Ferroviario a través de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria ha emitido dos informes, el primero de ellos, remitido mediante oficio de fecha 6 de agosto de 2024, concluía informando desfavorablemente, indicándose que la tramitación del Plan no podría continuar hasta corregir la documentación de acuerdo con los comentarios incluidos en este informe, recogiendo la necesidad de remitir dicha documentación de nuevo a esa Subdirección General de Planificación Ferroviaria, para su comprobación y se disponga de nuevo informe. Con fecha 17 de enero de 2025, se remite la documentación que incorpora las consideraciones indicadas por ese Organismo, recibándose el 12 de febrero de 2025 un nuevo informe, en el que se constata que todas las observaciones que estaban pendientes de subsanar han sido corregidas en la nueva documentación. Concluye que en el ámbito de sus competencias y en función de la documentación remitida, esta Unidad no tiene inconveniente en que se continúe con la tramitación del expediente, dado que se han subsanado las deficiencias detectadas en el anterior informe. Se deben tener además en cuenta las consideraciones de los informes antecedentes que pudieran ser de aplicación.
- La Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura ha informado favorablemente en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, por los siguientes motivos:

A causa del carácter estratégico del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, su contenido no alcanza la definición detallada de los planes sectoriales o proyectos concretos que se derivarán de su aplicación y no es posible realizar una evaluación de las afecciones que, el establecimiento de determinadas Medidas y Acciones contenidas en el plan tendrán sobre la Red de Carreteras del Estado en Extremadura. Sin perjuicio de ello, es de señalar que algunas de las distintas afecciones reflejadas en el plan a abordar en el futuro (paradas de transporte público, carriles-bici, aparcamientos disuasorios) podrían afectar, en función de su localización a las zonas de protección de las carreteras del Estado, o a su zona de influencia, definidas legal y reglamentariamente. Por ello será necesario tener en cuenta los siguientes aspectos en la tramitación de los expedientes que resulten de los instrumentos elegidos para la futura implantación de aquellas acciones contenidas en el plan, que puedan suponer una afección a las carreteras estatales:

- a) La aprobación de los instrumentos o planes sectoriales que se articulen para el desarrollo de las acciones contenidas en el Plan, deberán ser sometidos al informe sectorial preceptivo y vinculante, de conformidad con el artículo 16.63 de la Ley de Carreteras, que dice: "Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados.

Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado".

- b) Con carácter previo a la ejecución de las obras con afección a las zonas de protección del viario estatal se deberá obtener la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de Carreteras, previa aportación del correspondiente proyecto constructivo y demás documentación técnica necesaria en atención a las obras a ejecutar, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Todo ello sin perjuicio del régimen de autorizaciones establecido para los tramos urbanos, previsto en el artículo 47 de la Ley de carreteras. En dicha solicitud de autorización se deberá incluir todas las afecciones a la Red de Carreteras del Es-



tado, incluyendo planos donde se representen las zonas de protección del viario estatal de acuerdo con la Ley 37/2015 de carreteras y las actuaciones previstas en cada una de estas zonas. Al respecto, se recuerda en atención a lo establecido en el artículo 28.5 de la Ley de carreteras, las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley. Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley. De conformidad con el artículo 29.4 de la Ley 37/2015 de carreteras, sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados. Dentro de la zona de limitación a la edificabilidad queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes en atención a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley de carreteras. Asimismo, entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación no se podrán ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni realizar instalaciones aéreas subterráneas que constituyan parte integrante de industrias o establecimientos, salvo las instalaciones que tengan carácter provisional o sean fácilmente desmontables (artículo 87 del Reglamento General de Carreteras).

Añade que este informe favorable no implica la asunción por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de ningún compromiso en cuanto a la financiación y/o ejecución de las medidas y acciones contenidas en el Plan. Asimismo, se destaca que en el apartado 5.14 (Infraestructuras) del documento inicial estratégico aparece la carretera EX-100 en la categoría de vía básica autonómica, con la denominación de "De Cáceres a Badajoz", y como es conocido dicha carretera fue objeto de cesión, casi total a favor de este Ministerio en fecha 14 de junio de 2019, con una excepción puntual de sendos tramos de penetración de muy corta longitud a las ciudades de Cáceres y Badajoz, tramos que mantienen su titularidad autonómica, todo lo cual quedó reflejado convenientemente en el acta suscrita a tal efecto, por lo que esa vía deberá grafarse siguiendo el formato y color establecido en la leyenda de la figura 21, para las carreteras nacionales (Red del Estado). El presente informe se emite a los efectos del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y

no implica autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a las actuaciones que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, para cuya tramitación, deberá seguirse el procedimiento establecido reglamentariamente.

- Diputación de Cáceres: No formula alegaciones y/o sugerencias al Programa.
- La Dirección General de Urbanismo, Ordenación del Territorio y Agenda Urbana, indica que no existe afección a las determinaciones de los instrumentos de ordenación del territorio vigentes de Extremadura por lo que no se realiza ninguna observación respecto al plan ni su estudio ambiental estratégico.

El promotor ha indicado que durante el periodo de información pública publicado en el DOE n.º 110, de 7 de junio de 2024, mediante "Anuncio de 27 de mayo de 2024, por el que se somete a información pública la versión inicial del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible y su estudio ambiental estratégico", se han recibido un total de 4 escritos, aportando a continuación un resumen de las aportaciones realizadas:

- La Asociación para la Atención y la Integración Social de las Personas con Discapacidad Física de Extremadura destaca la inaccesibilidad del transporte público que hace que muchas de las personas con discapacidad y personas con mayores necesidades de accesibilidad, se vean obligados al uso del transporte en vehículos particulares. Añaden que mientras que el transporte público no garantice unas condiciones de accesibilidad, el transporte privado va a seguir siendo el medio de transporte más utilizado por las personas con discapacidad y con mayores necesidades de accesibilidad, por lo que habrá que destinar medidas para que estos vehículos privados sean sustituidos por vehículos más sostenibles. Con respecto a la reconversión del "parque móvil" se ha detectado como uno de los problemas para su desarrollo la falta de desarrollo de la red de infraestructuras de recarga pública destinada a los vehículos eléctricos en Extremadura. Siguiendo la teoría de la cadena de la accesibilidad en la utilización del transporte privado se indica que la red de recarga es inaccesible. Para poder incentivar a las personas con discapacidad para realizar el cambio a este tipo de vehículos, se debe dotar de accesibilidad a dicha red. Se ponen de manifiesto los problemas de accesibilidad que presentan las paradas de transporte y recogiendo únicamente una dotación porcentual del material móvil accesible del que están equipadas las diferentes concesiones, pero sin comprobar si cumplen los mínimos normativos (tanto en dotación de vehículos como si dichos vehículos cumplen las mínimas condiciones básicas de accesibilidad).
- La Diputación Provincial de Badajoz aporta una serie de sugerencias. En cuanto a la colaboración de entidades de la Administración Provincial y Local se propone la coor-



dinación interadministrativa con el objeto de establecer los mecanismos de coordinación y participación entre la administración regional con diputaciones, ayuntamientos locales y otras entidades públicas para planificar y ejecutar proyectos de movilidad sostenibles; intercambio de buenas prácticas mediante la creación de una plataforma para el intercambio de experiencias y buenas prácticas en movilidad sostenible entre municipios; proveer asistencia técnica y apoyo financiero a los municipios para que puedan implementar medidas de movilidad sostenible; en cuanto a la movilidad con el Alentejo, se sugiere realizar análisis de movilidad transfronteriza, favoreciendo el libre flujo de personas, bajo el actual marco regulatorio, con el objetivo de ampliar la oferta de servicios en el futuro marco concesional y desarrollar estudios de potencialidad y necesidades de transporte a la demanda entre territorios fronterizos; que podrán estar basados en el empleo de Big Data, encuestas, aforamientos, análisis de mapas concesionales e infraestructuras, etc. Finalmente menciona la existencia del Programa de Cooperación Transfronteriza POCTEP, tanto en la ejecución de proyectos en curso dirigidos a la temática del Plan como la candidatura de nuevos proyectos en futuras convocatorias.

- El Clúster de la Energía de Extremadura aporta escrito de alegaciones en el que se recogen las siguientes consideraciones, las cuales consideran interesantes para poder potenciar el uso del gas natural vehicular (GNV) renovable y el hidrógeno (H2) en la movilidad de Extremadura: se echa en falta en líneas generales la mención en sistemas alternativos de propulsión al gas renovable (biometano y bio GNL). Sí se menciona el Hidrógeno por lo que está cubierto por este vector. En el DAFO que realizan no ponen en valor la red de GNV existente y sí el déficit de la eléctrica.
- Ecologistas en Acción remite escrito de alegaciones que se resume en los siguientes aspectos: en primer lugar solicita una revisión para adaptar el plan en sucesivos años, tomando como referencia datos de modelos de transición energética dinámicos, que incluyan una prospectiva en base a logros tecnológicos contrastados. Se considera importante que haya un cambio fiscal recaudatorio que permita financiar el presupuesto del PEMS en base a las políticas de Reto Demográfico, completándose las inversiones de la Administración del Estado. Respecto al análisis DAFO realizado en el estudio ambiental estratégico, se realizan las siguientes consideraciones, que se presentan aquí de manera resumida: otras debilidades no incluidas en el análisis DAFO son la gran dispersión territorial de la población que supone un reto demográfico, mayor utilidad (número de paradas) en líneas ferroviarias de alta velocidad, mejor cobertura territorial de las líneas de ferrocarril convencional. En cuanto a las amenazas no incluidas en el análisis DAFO, destacan el actual modelo económico y energético permite que la producción de energía en Extremadura no sea utilizada en



el mismo territorio, dejar sin explotar el potencial local para el autoconsumo energético, a través de comunidades energéticas potenciadas y apoyadas por la Administración, apoyo de la cultura del automóvil fomentada por las políticas llevadas a cabo y deterioro de la calidad de vida en los pueblos y ciudades. Se detectan otras oportunidades no recogidas en el análisis DAFO como son el potencial de Extremadura poniendo en valor sus condiciones naturales y patrimoniales y el efecto llamada que puede suponer el PEMS para revertir la despoblación. Se detectan otras fortalezas como son el medio natural y patrimonial, posibilidad de potenciar el consumo local y de cercanía mejora de la financiación propia, evitando la dependencia de financiación estatal o europea. Por último se cuestiona el modelo de ferrocarril basado en la alta velocidad, principalmente por motivos económicos y de falta de integración territorial, proponiéndose un modelo de ferrocarril que vertebrase el territorio, potenciando una red de cercanías con frecuencias adecuadas, aprovechando todas las líneas que ya están en funcionamiento o podrán estarlo para 2030: Hervás- Cáceres, Plasencia-Mérida-Llerena-Sevilla; Zafra-Huelva, Cáceres-Valencia de Alcántara; Badajoz-Villanueva de la Serena y pensar en trenes tranvía en el norte de Cáceres, desde Moraleja y Coria hasta Plasencia, Jaraíz, Talayuela y Navalmoral, de modo que quede conectada toda la Sierra Norte.

Todas las alegaciones recibidas han sido analizadas y respondidas por parte de la Dirección General de Movilidad y Transportes como promotor y órgano sustantivo del PEMS, en el anejo 3. Resultado de la información pública, consultas y participación ciudadana.

- e) Previsión de los efectos significativos del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible sobre el medio ambiente.

Dado el carácter estratégico del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, gran parte de las medidas adoptadas en el mismo están referidas a estudios de viabilidad, propuestas de proyectos y medidas sobre la administración y organización del transporte, dejando actuaciones mínimas ejecutables de infraestructuras o de mejora de éstas. Esta circunstancia genera que las actuaciones potenciales del Plan se puedan agrupar en dos tipos:

- Relacionadas con las infraestructuras, tanto la mejora de las ya existentes como la creación de otras nuevas.
- Relacionadas con la reorganización del sistema de transporte, siempre sobre infraestructuras actuales que cumplen con la normativa ambiental vigente.

De los dos tipos de actuaciones según su potencialidad para generar efectos ambientales, aquéllas vinculadas a la creación de nuevas infraestructuras tendrán un efecto negativo mayor sobre el medio ambiente. En la mayoría de los casos, estas nuevas

infraestructuras serán proyectos que podrán derivar en efectos ambientales tanto directos como indirectos, de magnitud variables y dependiente del contexto regional y local, por lo que deberán llevar su propia evaluación de impacto ambiental donde se detallarán los efectos que produce dicha actuación sobre el medio ambiente para cada caso concreto. Teniendo en cuenta este carácter estratégico del PEMS y su amplio ámbito de aplicación, que en este caso abarca todo el territorio de la región de Extremadura, unido a la escasa concreción a nivel de diseño detallado de las actuaciones propia del PEMS, cuya definición a nivel más detallado dependerá del desarrollo de cada una de ellas en cada caso, se analizan a continuación los efectos sobre los factores ambientales que puedan verse afectados por la puesta en marcha de las actuaciones incluidas en el PEMS, con especial significación en los problemas ambientales descritos en el estudio ambiental estratégico, como son las emisiones de GEI y cambio climático, la calidad del aire, los impactos en la salud, los incendios forestales, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación del territorio y los ecosistemas y las afecciones a las zonas de especial importancia medioambiental.

Por otro lado, la evaluación sobre los probables efectos significativos en el medio ambiente se extiende a otros factores medioambientales que pueden resultar condicionantes a la hora de desarrollar aquellas actuaciones incluidas en el PEMS, principalmente las relacionadas con las infraestructuras, tanto la mejora de las ya existentes como la creación de otras nuevas,

Los efectos significativos más relevantes que derivan del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, están descritos e incluidos en el estudio ambiental estratégico, a continuación, se expone un resumen:

Suelo, geología y geomorfología.

Las medidas contempladas en cada uno de los Ejes que pueden tener efectos ambientales sobre el suelo, la geología y la geomorfología, son aquellas relacionadas con las infraestructuras, tanto mejora de las ya existentes como la creación de otras nuevas.

La ocupación del suelo y la modificación del relieve por los movimientos de tierra de la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación y adecuación de las infraestructuras existentes son los principales riesgos asociado al factor suelo a causa de la implantación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Este tipo de actuaciones descritas en el plan pueden provocar la compactación del suelo, alterando la estructura, la permeabilidad y la aireación del mismo.

Las medidas relacionadas dentro del Eje 1 con el fomento de la intermodalidad y la movilidad en el transporte aéreo, dentro del Eje 2 sobre la mejora del transporte ferroviario

y fomento de la movilidad activa y en el Eje 3 relacionadas con la Accesibilidad universal y mejora de la seguridad vial, son las que podrán tener una mayor incidencia sobre el factor suelo, geología y geomorfología.

Aire y clima.

Los objetivos generales del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible están enfocados en disminuir de manera significativa las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por el sector del transporte en la región a la vez que se contribuye a una adecuada cohesión en materia de movilidad y hacer frente al reto demográfico. Para la consecución de dichos objetivos generales y conseguir una reducción de la huella de carbono, el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible promoverá un cambio en el reparto modal en el que el uso mayoritario del vehículo privado se reduzca frente al aumento del uso del transporte público y los modos de movilidad activa. Asimismo, se promoverá igualmente el cambio tecnológico en los medios de transporte, tanto en el parque móvil privado como en los modos de transporte público. Ambas líneas generales de actuación persiguen conseguir una mayor sostenibilidad en el sector de la movilidad, produciendo un ahorro significativo en el total de emisiones de GEI finales generadas por el transporte extremeño. Teniendo en cuenta la elevada contribución del vehículo privado en el conjunto de emisiones de GEI (hasta un 99%), las actuaciones encaminadas a disminuir la demanda de este medio de transporte, así como las medidas dirigidas a la descarbonización del sector en su conjunto, serán las que contribuyan en mayor medida a alcanzar los objetivos de reducción de huella de carbono perseguidos. Los programas de actuación que más repercuten directamente en la reducción de las emisiones son: el programa de fomento del transporte público, el programa de movilidad de bajas emisiones y el programa de movilidad eficiente. Estos programas suponen una reducción de la huella de carbono de un total de 294.182 Tn CO₂ equivalente, lo que supone una reducción de las emisiones del GEI de alrededor de un 15% respecto al escenario tendencial.

Sin embargo, el programa de actuación relativo a la Movilidad en el Transporte Aéreo, influirá de manera negativa en la reducción de la huella de carbono, al incentivar el transporte aéreo, aunque se considera que esta influencia negativa tendrá un alcance bastante limitado debido al pequeño porcentaje global que supondrá el transporte aéreo en el reparto modal estimado para el año 2030.

En conclusión, centrando el análisis en el cambio climático, sobre el total de las 1.869.230 toneladas de CO₂ equivalente anuales emitidas en el escenario tendencial 2030, se prevé una reducción de la huella de carbono del 20 %, es decir, 373.846 toneladas menos de CO₂ equivalente anuales en el escenario del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

Agua.

En Plan Extremeño de Movilidad Sostenible no supondrá una afección significativa directa sobre el factor agua, tal y como han recogido los Organismos de Cuenca consultados. No obstante, cabe la posibilidad de que determinadas actuaciones concretas derivadas del desarrollo del Plan puedan afectar directa o indirectamente al dominio público hidráulico, o afectar en materia de vertidos.

Biodiversidad y áreas protegidas.

Teniendo en cuenta lo indicado por el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, dados los objetivos y actuaciones planteados en el PEMS, su aplicación, implicaría de manera global y potencial, efectos positivos sobre el medio ambiente a largo plazo, por una reducción indirecta de las actuales emisiones de CO₂ a la atmósfera en un contexto de cambio climático. No obstante, las numerosas actuaciones previstas pueden suponer un potencial impacto sobre el medio ambiente durante la ejecución de las mismas, que no tienen por qué afectar de manera negativa siempre que se cumplan todas las medidas correctoras, preventivas y compensatorias necesarias. Se concluye que teniendo en cuenta las determinaciones finales recogidas en la presente declaración, no se prevé que la aplicación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible pueda causar un efecto apreciable sobre los Espacios Protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 o la Red de Espacios Protegidos de Extremadura, ni sobre los valores ambientales que designaron la protección de dichos espacios.

Paisaje.

Al igual que sucede con otros factores ambientales los efectos ambientales sobre el paisaje no estarán generados por el propio Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, sino por el desarrollo de actuaciones derivadas del mismo. En este sentido la construcción de nuevas infraestructuras o mejora de las existentes pueden generar efectos negativos sobre el paisaje debidos a la ejecución de obras, introducción de infraestructuras lineales o presencia de elementos antrópicos en el paisaje.

Montes de utilidad pública, vías pecuarias y patrimonio cultural.

Con respecto a las vías pecuarias y sus zonas de protección, la Dirección General de Infraestructuras Rurales, Patrimonio y Tauromaquia ha indicado que en la documentación aportada se tienen en cuenta a las vías pecuarias como corredores ecoculturales, ecológicos y de biodiversidad para la mejora de la movilidad sostenible, debiendo en tal caso desarrollar las medidas tendentes a su delimitación, conservación y uso sostenible, sin menoscabo de las competencias a que hubiera lugar en cada caso, en virtud de su

legislación específica. Asimismo, en el punto 10.1.10 del estudio ambiental estratégico se indican las medidas y consideraciones a tomar ante posibles afecciones a vías pecuarias por intervenciones del PEMS y la legislación vigente en materia de vías pecuarias, por lo que no se prevén efectos sobre las mismas.

No existe afección alguna a ninguno de los montes de utilidad pública catalogados actualmente.

Por otra parte, no se prevé alteración alguna a los elementos del patrimonio histórico y cultural de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Población, socioeconomía y salud humana.

El efecto que producirá el desarrollo del Plan en la Comunidad Autónoma de Extremadura en relación a la población y a la socioeconomía es, en general, de naturaleza positiva, facilitando el intercambio y la movilidad dentro del propio territorio extremeño. El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible propone un cambio en el modelo de movilidad hacia uno más sostenible, seguro, conectado y funcional. Para ello se busca promover un cambio en los desplazamientos cotidianos de la población que permita reducir el tráfico, el número de viajes y la realización de desplazamientos más cortos y eficientes mediante la optimización de las rutas de movilidad, además de fomentar un trasvase modal hacia los modos de transporte más sostenibles, apostando por un aumento en el uso del transporte público y en los modos de movilidad activa, en detrimento del vehículo privado, para lo que cobrarán una especial relevancia las campañas de educación y concienciación sobre la importancia de la movilidad sostenible. Este cambio modal unido al cambio tecnológico en el parque móvil de la región y en las infraestructuras de transporte asociadas a la movilidad, hará que los desplazamientos realizados supongan un ahorro significativo en el consumo, la dependencia y las emisiones que generan un elevado coste ambiental, social y económico para el sistema.

Con las propuestas planteadas en el plan, se pretende conseguir una disminución en el número de desplazamientos fomentado por medidas como la promoción del teletrabajo, la movilidad de proximidad, la formación a distancia, etc.; así como disminuir las externalidades negativas producidas por el sistema actual, incluyendo medidas que promuevan un uso racional y eficiente de los sistemas de transporte. De este modo se conecta el presente plan con la Estrategia ante el Reto Demográfico y Territorial de Extremadura.

En cuanto a la salud humana, la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, así como el desarrollo de proyectos derivados de la seguridad vial, pueden considerarse positivos para la misma.



Analizada la matriz de impactos recogida en el estudio ambiental estratégico, la implantación del PEMS afectaría de manera negativa principalmente al consumo de energía, el paisaje, los usos del suelo y la geomorfología, debido a las posibles medidas que contemplan construcciones de infraestructuras que conlleva el plan. Sin embargo, de forma positiva afectaría a prácticamente todos los factores ambientales evaluados en la implantación de la gran parte de las medidas, ya que se reducen GEI producidos por los vehículos de combustión interna, se pretenden reducir los desplazamientos y emplear medios de transporte públicos. Estos efectos positivos conllevan unos beneficios en el medio ambiente (calidad del aire, composición del suelo, mejores condiciones para la flora y la fauna) pero también repercute de forma directa en la mejora de la salud de la población.

- f) Determinaciones finales que deben incorporarse en la propuesta del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

El artículo 45 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, indica que la declaración ambiental estratégica tendrá naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá en su apartado f) Determinaciones finales que deben incorporarse en la propuesta del plan.

Se ha constatado a través del análisis de los anejos 3 y 4 aportados en la versión definitiva del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible que se han incorporado en su mayor parte las cuestiones señaladas por las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas durante la fase de consultas.

Asimismo, las medidas específicas recogidas en el 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 Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

Por otra parte, tal y como se ha valorado en el apartado e) Previsión de los efectos significativos del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible sobre el medio ambiente, los efectos ambientales del plan 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, se recuerdan a continuación las determinaciones, medidas o condiciones finales generales a incluir en el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible:

- 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.

- 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 RENPEX.
- 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.
- Respecto a los planes de recuperación, planes de conservación del hábitat y planes de manejo de especies amenazadas, el PEMS, la realización de una actividad 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.
- 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.



- Si durante la realización de las actividades derivadas de la aplicación del PEMS se detectara la presencia de alguna especie incluida en el 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.
- 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.
- 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.
- Se evitarán, en medida de lo posible, nuevas infraestructuras y construcciones en montes de utilidad pública y vías pecuarias.
- Cuando las actuaciones concretas objeto del plan 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.
- 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 presente declaración ambiental estratégica.



— Se llevará a cabo un programa de seguimiento ambiental siguiendo lo establecido en el epígrafe g) de la presente declaración ambiental estratégica.

- g) Procedimiento para el seguimiento, revisión y modificación del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

El anexo IX de la Ley 16/2015 de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, incluye los apartados que debe contener el estudio ambiental estratégico, en su apartado 9), indica que debe aparecer un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.

El estudio ambiental estratégico del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible 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 citado 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 presente declaración ambiental estratégica.

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.

- h) Directrices aplicables a la evaluación ambiental de los instrumentos de desarrollo posteriores del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, así como las directrices aplicables a la evaluación de impacto ambiental de los proyectos específicos que desarrollen el programa.

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.

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.



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.

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.

Se tendrán en cuenta los criterios mencionados en el apartado f) de la presente declaración ambiental estratégica 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.

- i) Conclusiones y valoración de los aspectos ambientales en el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible.

A lo largo del presente documento se han analizado los aspectos ambientales tenidos en cuenta en la propuesta del Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Se ha valorado el proceso de evaluación ambiental, el estudio ambiental estratégico, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración y se analizan los efectos ambientales que el desarrollo del plan puede ocasionar. Por último, se establece un programa de seguimiento ambiental para determinar la evolución del medio ambiente en el ámbito de aplicación del plan y una serie de determinaciones ambientales que deberán tenerse en cuenta en su aprobación.

En consecuencia, de acuerdo con la evaluación ambiental estratégica ordinaria practicada según la subsección 1.^a de la sección 1.^a del capítulo VII de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible 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.

La resolución se hará pública a través del Diario Oficial de Extremadura y de la página web de la Dirección General de Sostenibilidad <http://extremambiente.juntaex.es>, debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.



La declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Diario Oficial de Extremadura, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del programa en el plazo máximo de dos años desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental estratégica del plan o programa, salvo que se acuerde prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica en los términos previstos en la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

De conformidad con el artículo 45.4 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno en vía administrativa 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 bien, de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del programa.

Por otro lado, se deberá realizar la publicidad de la adopción o aprobación del programa conforme al artículo 46 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Mérida, 20 de febrero de 2025.

El Director General de Sostenibilidad,
GERMÁN PUEBLA OVANDO

• • •

