

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Resolución de 30 de noviembre de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se da cumplimiento al artículo 38 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en relación a la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

Mediante Decreto 276/2023, de 28 de noviembre, del Consejo de Gobierno, se ha aprobado el Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible. Su texto íntegro se encuentra disponible en la página web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en la URL:

<https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/planes-movilidad-sostenible/paginas/plan-movilidad-campogibraltar.html>

El Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a lo previsto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que regula el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

La Declaración Ambiental Estratégica relativa al plan fue emitida por Resolución de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de 29 de julio de 2022, y publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 159, de 19 de agosto de 2022. Publicado el plan, procede dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio.

Por lo anteriormente expuesto, y al amparo del artículo 10 del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda,

R E S U E L V O

Único. Dar publicidad a los aspectos indicados en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, relativos al Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, mediante la publicación de los siguientes anexos:

- Anexo I. Extracto que incluye los siguientes aspectos:
- a) Integración en el Plan de los aspectos ambientales.
 - b) Consideración en el Plan del Estudio Ambiental Estratégico así como el resultado de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica.
 - c) Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.

Anexo II. Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan.

Sevilla, 30 de noviembre de 2023.- El Director General, José Miguel Casasola Boyero.

ANEXO I**INTEGRACIÓN EN EL PLAN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES Y TOMA EN CONSIDERACIÓN DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO**

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 1 de julio de 2014 (BOJA de 11 de julio de 2014) la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible (en lo sucesivo PTMCG), regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, como instrumento de ordenación y coordinación de las infraestructuras y servicios que distribuyen la movilidad metropolitana. Del mismo modo, el Plan está en la línea del objetivo establecido en el Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible para la formulación de Planes de Movilidad Metropolitanos, el cual es regular la movilidad sostenible en Andalucía, es decir, el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilita el acceso a los bienes, servicios y relaciones, se realice con un impacto ambiental positivo o con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo, de esta manera, a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

El Plan, según el apartado primero del Acuerdo de Formulación, tiene la consideración de Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio según lo previsto en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En virtud de la disposición transitoria de la misma, se continuó su tramitación conforme a la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, que estaba vigente al comienzo de su elaboración.

Como parte de la evaluación ambiental estratégica, el Plan analiza los objetivos de protección ambiental, los objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), los objetivos de la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible (EADS), así como los objetivos relacionados directamente con la movilidad sostenible, de planes, estrategias, convenios, programas y agendas con los que el PTMCG presenta una mayor interacción. Concretamente en el ámbito internacional, la coherencia y la relación del PTMCG con la Agenda 2030.

El PTMCG incluye el Estudio Ambiental Estratégico en su anexo correspondiente, exponiéndose a continuación las conclusiones del diagnóstico alcanzado:

1. La puesta en marcha de las actuaciones previstas en este Plan va a introducir cambios en la movilidad de la comarca, caracterizado por un crecimiento urbano difuso, muy concentrado en el arco de la Bahía, con especial localización industrial, y donde existe una gran actividad vinculada con el transporte y con la distribución de mercancías como ocurre en el ámbito de este Plan.

2. Las actuaciones propuestas mejorarán las conexiones y la accesibilidad de los núcleos urbanos de la comarca del Campo de Gibraltar, especialmente en las zonas generadoras/atractoras de viajes, permitiendo su desarrollo, siendo estos factores clave para hacerlas más atractivas para las actividades económicas. Por tanto, este escenario se orienta a repartir mejor la accesibilidad, potenciando la conectividad territorial y también de aquellos espacios menos desarrollados, y descongestionando los ejes más saturados, ofreciendo un entorno más saludable ambientalmente.

3. Para conseguir este propósito, el Plan presenta un escenario compuesto por un paquete de medidas que tiene como actuación principal la de implantar un sistema de transporte masivo mediante BRT. Su implantación implica una mayor ocupación del suelo y una alteración en el medio perceptual, pero al ejecutarse en un entorno ya urbano, el impacto no es considerable. A esto hay que sumarle la competencia que ejercerá el transporte público sobre el vehículo privado, el fomento de la intermodalidad, favoreciendo

las posibilidades de combinación de diferentes modos de transporte, reduciendo los tiempos de viaje, disminuyendo la congestión del tráfico y minimizando, de esta manera, la contaminación atmosférica y acústica. Todo ello hace de su valoración un impacto positivo sobre el entorno siendo compatible ambientalmente su ejecución.

4. El resultado del escenario escogido, con perspectiva al horizonte 2027, contribuirá a la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible establecidos en la planificación estratégica que enmarca al Plan (PAAC, EADS, etc.), disminuyendo las emisiones contaminantes, acústicas y el efecto de isla de calor urbana. Al apostar por actuaciones que favorecen la descongestión del tráfico, se traduciría en una mejora tanto de la salud ambiental como personal, al mejorar la calidad del aire, contribuir a frenar el cambio climático y paliar el estrés. Con actuaciones como fomentar el transporte activo, colectivo y más sostenible, así como la minimización de la dependencia del vehículo privado, se disminuiría los actuales problemas ambientales aparejados al actual modelo de transporte.

5. Son numerosos los impactos positivos que se van a generar en los ámbitos ambiental y socioeconómico. Centrándonos en el ámbito ambiental, tal y como se ha recogido en el análisis DAFO y en la matriz de impacto del presente estudio, los impactos más relevantes que van a presentar las actuaciones a proyectar, los cuales están contemplados en la Ley GICA son: una mejora en la calidad del ambiente atmosférico (disminución de la contaminación atmosférica, lumínica y acústica), impacto positivo sobre la salud humana y calidad de vida, entre otros, aunque también se prevé una mayor ocupación del suelo. Como consecuencia, una mayor fragmentación de hábitats y efectos negativos en la vegetación y fauna edáfica. Respecto a estos últimos impactos negativos de la actuación «Conexión con itinerarios peatonales y carriles bici que conecten todos los núcleos poblacionales», hay que puntualizar que el potencial impacto negativo se diagnostica como compatible con el medio, por ser infraestructuras potencialmente integrables con el medio y la fragmentación de los hábitats y medio perceptual se prevé menor.

6. En cuanto al cambio climático, tomando como base el contexto geográfico y el clima gaditano, es necesario prestar especial importancia y adaptarse al progresivo aumento de las temperaturas, del nivel del mar, de la radiación UV, de la evapotranspiración y de los eventos meteorológicos extremos, como inundaciones e incendios. Para ello, los futuros proyectos del PTMCG deben adelantarse y adaptarse a posibles inundaciones de las infraestructuras de transporte, subsidencias y degradación de la vegetación. Para un análisis más exhaustivo de los impactos del cambio climático y de la adaptación al mismo, se propone que estos proyectos incluyan en sus futuros estudios informativos un análisis de cuantificación de riesgos asociados a eventos extremos debidos al cambio climático (inundabilidad, calor extremo, etc.), así como de cuantificación de las emisiones asociadas al mismo.

Con la puesta en marcha del Plan, se espera que los resultados que se vayan obteniendo a largo plazo (emisiones de contaminación atmosférica y acústica, congestión del tráfico, etc.), como así se ha demostrado en el modelo Análisis Coste Beneficio, sean favorables para que la comarca del Campo de Gibraltar logre la consecución de una movilidad sostenible.

Por último, ha de tenerse en consideración que, tal como determina la Declaración Ambiental Estratégica, el balance ambiental global del PTM es claramente favorable, siempre que se ejecute conforme a las medidas preventivas y correctoras de integración ambiental establecidas en el capítulo 10 del Estudio Ambiental Estratégico.

Estas medidas, que incorporan una serie de recomendaciones a escala estratégica, no excluirán, en ningún caso, el sometimiento de las actuaciones a los instrumentos de prevención ambiental a nivel de proyecto que desarrollen el Plan posteriormente, ni las evaluaciones de la viabilidad ambiental a escala de detalle, cuando proceda, lo que se tendrá muy presente en las fases de ejecución y verificación y control de las inversiones.

RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El 21 de octubre de 2019, la Dirección General de Movilidad de la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en calidad de promotor del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, remitió a la entonces Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, en calidad de órgano ambiental, la solicitud de inicio del procedimiento, que adjuntaba el Documento Inicial Estratégico junto con el borrador del citado Plan.

Posteriormente, el órgano ambiental remitió al órgano promotor, en abril de 2020, el Documento de Alcance, documento que establece las bases para la posterior elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, y trasladó el resultado de las consultas llevadas a cabo en esa fase, para su consideración en el Estudio Ambiental Estratégico que se realizase.

Sobre la base establecida en el citado Documento de Alcance, el órgano promotor elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, que se sometió a información pública y consultas a entidades y personas interesadas. La apertura de este trámite se acordó mediante Resolución de 10 de junio de 2021, de la Dirección General de Movilidad.

Además del Estudio Ambiental Estratégico y de un Documento de Síntesis incluido en un anejo independiente, se incorporaron a la información y consultas el informe de Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del Plan, junto con sus anexos, aprobada por la Comisión de Redacción celebrada el 04 de mayo de 2021. Los documentos sometidos a información pública y consultas citados se publicaron en el portal de transparencia de la Junta de Andalucía, en el portal web de la Junta de Andalucía, además de en la web específica de la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

De los 9 escritos con alegaciones o propuestas recibidas en este proceso de información pública o al trámite de audiencia (7 de ellos presentaron alegaciones propiamente dichas), todas han sido consideradas, determinando algunas de ellas cambios o mejoras en el Plan y el Estudio Ambiental Estratégico. Dichas consideraciones y aportaciones pueden ser consultadas en el Informe del proceso y contenidos de la información pública y trámite de audiencia que acompaña a la documentación final del Plan.

Finalizada la fase de información pública y consultas, se remitió al órgano ambiental la siguiente documentación:

- a) Una versión actualizada del Plan.
- b) La versión revisada del Estudio Ambiental Estratégico, una vez incorporadas las observaciones de la consulta, así como su Documento de Síntesis, en un anejo independiente.
- c) Un informe resumen de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, que incluye el resultado de la información pública y las consultas realizadas y la propia descripción de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, del Estudio Ambiental Estratégico y de su adecuación al Documento de Alcance, de las consultas y de cómo se han tomado en consideración las mismas.

Por último, el órgano ambiental emitió la Declaración Ambiental Estratégica mediante Resolución de 29 de julio de 2022 (BOJA núm. 159, de 19 de agosto de 2022).

Además, como garantía adicional del cumplimiento y adecuación de las inversiones y como parte de la tramitación pertinente, se ha elaborado una Memoria Económica del Plan, y se han obtenido los preceptivos informes de la Dirección General de Presupuestos e Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía.

ALTERNATIVA SELECCIONADA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN

Entre las alternativas analizadas en el Estudio Ambiental Estratégico, se ha seleccionado el Escenario número 1 que, tal como se indicaba, es el escenario más óptimo que debe desarrollar el PTMCG. Se trata del escenario que más apuesta por el transporte público, movilidad no motorizada, y el que menos relevancia otorga al fomento de la movilidad en vehículo privado, siendo la opción más sostenible. Dicha elección

queda respaldada tanto por el modelo de transportes como por el análisis multicriterio desarrollado, incluidos en el Plan, ya que señalan que el Escenario 1 es el que más fomenta el transporte público, repercutiendo de manera más favorable en el entorno del Campo de Gibraltar.

ANEXO II

SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

De conformidad con el apartado 11 del Estudio Ambiental Estratégico, se establece un sistema de seguimiento y evaluación con una batería de indicadores, muchos de ellos incorporados en el propio Plan, que se integran en el Programa de Seguimiento Ambiental, garantizando de esta forma que la prioridad ambiental quede integrada en todos los aspectos de la ejecución, el seguimiento y la evaluación de la implementación del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

En cumplimiento de lo determinado en la Declaración Ambiental Estratégica, el seguimiento y la evaluación ambiental de la ejecución del Plan se desarrollará mediante la emisión de informes anuales basados en la batería de indicadores inicialmente propuesta en el Estudio Ambiental Estratégico. Estos informes se remitirán al órgano ambiental y serán publicados así mismo en las webs de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, así como en todos los medios de difusión pertinentes.