



Documento modificación de la Memoria del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Lorca y del Documento Ambiental Estratégico (DAE) de acuerdo al Informe Ambiental Estratégico (IAE) emitido por la Administración ambiental

Septiembre 2021

Índice

1.	Justificación y antecedentes	3
1.	Justificación	3
2.	Antecedentes	3
2.	Modificaciones menores de acuerdo con el IAE	4
1.	Apartados A a F del Anexo I del IAE.....	4
2.	Apartado G del Anexo I del IAE, apartados 1 a 6	14
Tabla 1 (revisada). Líneas estratégicas e indicadores de referencia		16
3.	Apartado G del Anexo I del IAE, apartado 7	17
4.	Apartado 3.2. sobre efectos y área probablemente afectada	17
3.	Presupuesto de actuaciones revisado a 2021.....	18
4.	Acerca del Plan de Seguimiento del PMUS	37
Tabla 3 (revisada). Líneas estratégicas e indicadores de referencia		40
Tabla4 (revisada). Participación de cada modo de transporte por Escenarios.....		41
Tabla 5 (revisada): Veh-km diario del tráfico motorizado en la zona urbana de Lorca y estimaciones del potencial de cambio		41
5.	Sobre el Plan de Seguimiento Ambiental.....	42
6.	Trámite preceptivo tras la aprobación del PMUS	43



1. Justificación y antecedentes

1. Justificación

El presente documento culmina el proceso de revisión del documento del PMUS de acuerdo a la legislación ambiental, y en él se incluyen las modificaciones en su redacción y puntualizaciones, y sus referencias respecto a los documentos finales relativos al Plan (Memoria, Documento Ambiental Estratégico -DAE- e Informe Ambiental Estratégico -IAE-) de acuerdo con las indicaciones de éste último emitido por el órgano ambiental competente, a fin de que el Plan de Movilidad de la Ciudad del Sol pueda ser aprobado definitivamente en el Pleno Municipal, tal como se prevé, en septiembre de 2021. Además, se incluye un apartado de actualización que recoge el grado de ejecución de las medidas recogidas en el PMUS de Lorca a 2021 y, en su caso, ajusta a la realidad su ejecución en el horizonte 2025 y lo amplía al hito actual de referencia de la Unión Europea de 2030.

2. Antecedentes

En agosto de 2015 se publica en el BORM el anuncio de licitación del contrato para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Lorca. En mayo de 2016 se publica la formalización del contrato a la UTE formada por DOYMO y gea21, y se firma el contrato de adjudicación de los trabajos de redacción del PMUS de la Ciudad del Sol. Desde ese momento comienza la elaboración del Diagnóstico de la movilidad y la entrega del documento definitivo del PMUS con el Plan de Acción tiene lugar a principios del verano de 2017, tras doce meses de intensos trabajos técnicos acompañados de sesiones informativas y talleres participativos genéricos y específicos.

En junio de 2017, en el Pleno del Ayuntamiento se informa de la finalización de los trabajos de redacción del PMUS, si bien no se somete a aprobación inicial y se opta por completar el procedimiento de información ambiental de cara a la Administración Autonómica. La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento, en sesión ordinaria celebrada el 30 de junio de 2017, adopta el acuerdo de remitir al órgano ambiental de la CARM el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca junto con el Documento Ambiental Estratégico, a fin de iniciar el procedimiento de evaluación estratégica simplificada del PMUS lorquino, a los efectos del artículo 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.



En concordancia con dicho acuerdo en julio de 2017 se registra el DAE pertinente que aúna toda la información requerida por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en particular el artículo 29.1 y el anexo VI.

El 8 de noviembre de 2019 se publica en el BORM la Resolución de la Dirección General de Medio Ambiente con el Informe Ambiental Estratégico (IAE) del PMUS de Lorca, documento que concluye que la simplificada es la evaluación estratégica pertinente y que "el documento del Plan conforma un excelente y detallado trabajo".

2. Modificaciones menores de acuerdo con el IAE

El IAE del PMUS de Lorca resuelve que el Plan "no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el presente informe, debiendo tener en cuenta de cara a su aprobación definitiva, tanto las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento ambiental incluidas en el documento ambiental estratégico, como las que han sido aportadas por las administraciones públicas afectadas y las consideradas por este órgano ambiental recogidas en el anexo I del presente informe" (página 12).

A continuación se exponen las modificaciones menores¹ pertinentes a fin de dar cumplimiento al Informe Ambiental Estratégico (IAE, 46 páginas²), ordenadas según el Anexo I y con referencia, en su caso, al documento central del PMUS denominado Memoria, con fecha de febrero de 2017 ("Memoria, 204 páginas) y al Documento Ambiental Estratégico ("DAE", 87 páginas), disponibles en <https://movilidad.lorca.es/documentos-PMUS.html> (consultados en septiembre de 2021).

1. Apartados A a F del Anexo I del IAE

Los apartados A (Medidas generales), B (Medidas de protección de la calidad ambiental), C, (Medidas relacionadas con la biodiversidad), D (Medidas para la seguridad y protección frente a riesgos naturales), E (Medidas para la protección de bienes del Dominio Público Hidráulico), y F (Medidas para la protección del patrimonio cultural) del Anexo I del IAE (páginas 14 a 18) se refieren a proyectos que impliquen obras y actuaciones de infraestructuras, ya deban ser eventualmente sometidos a evaluación de impacto ambiental

¹ Según definición del Art. 5 f) "cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia." de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2018/12/06/pdfs/BOE-A-2018-16674.pdf>

² Disponible en [http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=158402&IDTIPO=60&RASTRO=c672\\$m53146,53181](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=158402&IDTIPO=60&RASTRO=c672$m53146,53181)



o no. Se expone en el DAE (página 6) “Así, el PMUS se centra en el análisis, planificación y gestión de la movilidad, ámbito en el cual las infraestructuras de transporte son únicamente un elemento entre muchos sobre cuya gestión intervenir. En el caso particular de la Ciudad de Lorca, muchos son los proyectos de ejecución y remodelación de las infraestructuras viarias aprobados en los últimos lustros y ejecutados total o parcialmente o por ejecutar, ajustándose a los canales normativos pertinentes, que el PMUS lorquino ha incluido en la planificación de la movilidad hacia la sostenibilidad, no suponiendo en ningún caso un marco para la futura autorización de la ejecución de ese tipo de proyectos, pues trasciende su competencia.” y en ese contexto se cita en el documento (IAE página 7) “Aunque se menciona el desarrollo de una serie de proyectos, se considera, y así se justifica en el documento ambiental, que en el plan no se establece el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental” . Y de ello se infiere que cualquier proyecto que implique obras para la construcción de infraestructuras o mejora de las existentes indicado en el PMUS, ya sea a redactar desde el inicio o imbricado en otros planes o programas adoptados por el Ayuntamiento de Lorca, tendrá entidad propia.

En consecuencia, se incluye en la Memoria, en la página 33, el siguiente contenido de este apartado (salvo los párrafos que expresamente indican su inclusión en el DAE).

Se hace constar, en el marco de este PMUS, que toda infraestructura, proyecto o actividad constructiva que de él emane deberá tener su propio proyecto de ejecución y ajustarse, en su caso, al Código Técnico de Edificación (CTE), y a su documento básico HR de Protección frente al ruido, así como a la normativa sectorial vigente -tanto del ámbito estatal y autonómico como local- en relación a los siguientes aspectos y de acuerdo a esa normativa y su actualización:

A. *Medidas generales* (IAE, página 14, Anexo I, A.1 a 4

- 1. Las infraestructuras, proyectos o actividades que se desarrollen en el marco de este plan deberán cumplir con lo establecido en la normativa sectorial vigente sobre atmósfera, ruido, residuos, suelos contaminados y vertidos que le resulte de aplicación.*
- 2. En el desarrollo de los proyectos tendrá que preverse que deberán quedar excluidas como zona de acopio de cualquier tipo de materiales o equipos los cauces, las zonas más próximas a los mismos así como también aquellas que puedan drenar hacia ellos. Se evitará el acopio en zona forestal.*
- 3. En cumplimiento de la legislación sectorial de carreteras, deberá*



solicitarse autorización a la Dirección General de Carreteras para la realización de todas las obras nuevas, incluidas en la zona de afección de las carreteras, al objeto de que se le impongan las debidas condiciones técnicas en cuanto a distancias respecto a la carretera, condiciones de los vallados o cerramientos que pretenda construir y de los accesos a la instalación desde dicha carretera.

4. *Se deberá tener en cuenta en las actuaciones a llevar a cabo por el plan, lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, sobre Vías Pecuarias, de la Jefatura del Estado (B.O.E. nº 71 de 24 de marzo de 1995) y para cualquier actuación como obras, instalaciones, construcciones, etc., se deberá solicitar autorización a la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente, según lo dispuesto en el artículo 14 de la mencionada ley.*

La red de vías pecuarias se trata en el apartado 7.6.1. del DAE (páginas 69 a 71), en el cual se añade el punto A.4, para el caso en que se afecte alguna vía ya deslindada o en proceso por cualquier actuación, como podría ser que se requiera incluir en parte o el total de su recorrido a la red peatonal y/o ciclista prevista/s en el PMUS.

B. *Medidas de protección de la calidad ambiental (IAE, páginas 14 a 17, Anexo I, B.1 a 17)*

- *Atmósfera (IAE, páginas 14 y 15, Anexo I, B.1 y subapartados y B.2.)*

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

- *En aquellos trabajos que generen polvo (explanaciones, tránsito de maquinaria y vehículos o descarga de materiales) se efectuarán riegos con la frecuencia necesaria para mitigar el polvo en suspensión.*
- *Los acopios de material pulverulento de fácil dispersión se realizará en zonas protegidas que impidan su dispersión.*
- *Se procederá a estabilizar los depósitos o acopios de materiales que deban conservarse determinados periodos de tiempo para ser utilizados posteriormente, a fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas.*
- *Los vehículos que transporten tierra, escombros o cualquier otro material pulverulento tomarán las medidas necesarias*



para que no se produzcan derrames o voladuras, como por ejemplo la colocación de una lona adecuada al tipo de material transportado.

- *Se garantizará que la maquinaria que trabaje en las obras haya superado las inspecciones técnicas que en su caso le sea de aplicación, y en particular en lo referente a la emisión de los gases de escape.*

2. *Deberán incluirse en las líneas estratégicas medidas de comunicación e información a la población sobre los niveles de calidad del aire, de manera que sea accesible y transparente, fácil de comprender y disponible en tiempo real, permitiendo conocer los episodios de contaminación atmosférica y la toma de decisiones sobre la sustitución del vehículo privado, el uso de la bicicleta o del transporte público.*

De este punto 2 emana la inclusión de una medida en la línea estratégica correspondiente, la 9, que abarca acciones relativas a información, comunicación y participación. Se trata de la medida 9.8., que queda como sigue y se incluye en la Memoria en la página 199, así como en la tablas de presupuesto revisadas que figuran en el apartado 3 de este documento.



9.8. Realizar campañas y acciones de comunicación sobre el estado de la calidad del aire

1. LÍNEA ESTRATEGICA

1. Promover la **participación, concienciación e información** sobre movilidad sostenible en Lorca

2. INCIDENCIA EN LOS OBJETIVOS DEL PLAN (3-5)

SOSTENIBILIDA	FLEXIBILIDAD	COMPARTIDA	SEGURIDAD	COMPETITIVID
4	3	4	4	3

3. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La movilidad sostenible tiene sin duda una serie de efectos positivos sobre la calidad del aire, entre otros, al reducir los desplazamientos en vehículo privado y racionalizar y rediseñar el transporte urbano de mercancías. Entre ellos, de manera genérica, se cuenta la mejora de la calidad del aire. Es importante que la población en general pueda acceder a información inteligible sobre ese aspecto para comprender las ventajas de la implantación del PMUS y sea partícipes de ellas.

4. DESCRIPCION DE LA MEDIDA

5. PRIORIDAD (1-5)

4

En la línea del PMUS de Lorca de dar importancia a acciones divulgativas de todos los aspectos que conforman la movilidad sostenible, merece un esfuerzo específico el objetivo de dar a conocer a la ciudadanía las mejoras en el ambiente y la salud que las medidas del Plan suponen. En este sentido, por la disponibilidad de datos en tiempo real y la existencia de una estación de la Red de Vigilancia en las proximidades del núcleo urbano de Lorca (y la prevista instalación de otra en el centro), así como por su influencia sobre la salud de las personas, en particular de la infancia y las personas mayores y aquejadas de problemas respiratorios, destaca la información disponible sobre el estado de la calidad del aire en la localidad.

Dado que a priori los datos disponibles entrañan cierta complejidad, y teniendo en cuenta la importancia de la calidad del aire sobre la salud de la población, se propone aplicar una serie de acciones de comunicación continua sobre este tema en concreto:

- Enlace en la web del PMUS a la de Calidad del Aire de la [Carm](#).
- Elaboración de materiales divulgativos en papel y digitales de fácil comprensión sobre los principales gases contaminantes, su origen e impactos (glosario, folletos, juegos)
- Charlas sobre el tema por parte de personas expertas (profesionales de la salud, meteorología, docentes, etc.) haciendo especial hincapié en la sencillez de los mensajes
- Visita con técnico a la estación de la Red de Vigilancia de Lorca "Cómo medimos la calidad de nuestro aire"



Calidad del Aire Dirección General del Medio Ambiente
Consejería de Agro. Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente. Región de Murcia

Principal Red de Vigilancia Incidencias Documentación

Indice de Calidad del Aire Intrusión Polvo Sahariano Indice Nacional de Calidad del Aire

Calidad del Aire Horaria en Tiempo Real Estaciones de la Red de Vigilancia

Calidad del Aire Diaria día 21/09/2021 14:00 Zonas de la Red de Vigilancia

Estaciones: Alcantarilla, Aljorja, Alumbres, Caravaca, Lorca, Mompeón, San Basilio, Valle de Escombreras

Red Vigilancia, Documentación, Avisos, Superaciones, Indice Nacional Calidad del Aire, Contacto, Enlaces

Estación: Lorca
Ultimo dato: 21/09/2021 14:00
Datos Pendientes de Validación

Contaminantes (µg/m³)		Meteorología	
NO	3	Velocidad del viento	2
NO ₂	8	Dirección del viento	108
O ₃	56	Temperatura media	25
SO ₂	11	Humedad Relativa	59
PM10	25	Radiación Solar	812
NO _x	13		
NH ₃	4.23		

Calidad del aire: Razonablemente Buena (O₃)

Calidad del aire, CARM <https://sinqlair.carm.es/calidadaire/>

6. VIABILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL

- Esta medida se puede integrar parcialmente dentro de los recursos asignados a comunicación del Ayuntamiento de Lorca -aprovechando los medios municipales de difusión, de bajo coste-, y el resto a la propia Oficina de la Movilidad, en parte contratando los servicios especializados en comunicación.
- Una adecuada línea de comunicación e información tendrá un impacto social positivo en la aceptación de determinadas medidas o cambios de hábitos inherentes al PMUS.

7. AGENTES QUE DESARROLLAN LA MEDIDA

Ayto: Oficina de Movilidad, Concejalías de Sociedad de la Información, Presidencia (Gabinete de Prensa)

Externos: Centros docentes, asociaciones ciudadanas (vecinos, empresariales, mujeres, AMPAs, etc.), DG de Medio Ambiente de la CARM

9. PRESUPUESTO Y FINANCIACION

30.000 €

8. INDICADOR DE SEGUIMIENTO (2024)

Número de consultas al apartado de calidad de la web del PMUS (por año)

Número y asistencia a las sesiones organizadas (charlas, visitas)

10. PLAZO

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
					30%	75%	100%



- *Ruido y vibraciones (IAE página 15, Anexo I, B.3 a 5)*
- 3. *Se deberá atender las previsiones contenidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y en sus normas de desarrollo, Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*
- 4. *Se deberá atender las prescripciones del Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección de Medio Ambiente frente al ruido en la Región de Murcia, o normativa vigente que lo sustituya, así como en la Ordenanza Municipal correspondiente.*

En el apartado 7.4. del DAE se hace mención a la normativa del punto 3, pero no así al del punto 4, que se añade al documento al final del primer párrafo.

Si bien no se dispone de una ordenanza municipal específica sobre este tipo de perturbaciones, las especificaciones en este sentido pueden reflejarse en la Ordenanza de Movilidad, acción que se incluye en la Memoria del PMUS en la medida 9.2, en el marco de la creación de la Oficina de la Movilidad como acción A (Memo, páginas 44-45, 53 y 189-190) y se menciona también en la medidas: 2.6. de creación de un clima positivo para la bici (Memo, página 29) y 8.2. de gestión inteligente de las zonas de prioridad peatonal (Memo, páginas 53 y 176-177).

- 5. *La maquinaria utilizada al aire libre deberá ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.*
- *Residuos (IAE páginas 15 y 16, B.6 a 11)*
- 6. *Los residuos sólidos y líquidos que se generen durante la explotación y el mantenimiento, no podrán verterse sobre el terreno ni en cauces, debiendo ser destinados a su adecuada gestión conforme a su naturaleza y características.*



7. *Los residuos generados, previa identificación, clasificación, y caracterización, serán segregados en origen, no se mezclarán entre sí y serán depositados en envases seguros y etiquetados. Su gestión se llevará a cabo de acuerdo con la normativa en vigor, entregando los residuos producidos a gestores autorizados.*
 8. *Por otro lado, todo residuo potencialmente reciclable o valorizable deberá ser destinado a estos fines, evitando en la medida de lo posible, su eliminación de acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. En consecuencia deberán ser almacenados y entregados en las condiciones adecuadas de higiene y seguridad y de separación por materiales para su correcta valorización.*
 9. *Durante los trabajos de construcción, se evitarán las acumulaciones de residuos, escombros, restos de materiales de la construcción. Estos residuos, como otros que se puedan generar de carácter peligroso o no (aceites usados procedentes de la maquinaria, chatarras, etc.), serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente.*
 10. *Se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.*
 11. *Se incluirá en los proyectos de ejecución de las obras un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición, que contendrá como mínimo lo indicado en el Art. 4.1.a) del R.D. 105/2008.*
- Protección de suelos (IAE página 16, B.12 a 15)
12. *Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la finalización de las obras, destinando los residuos a su adecuada gestión.*
 13. *Tanto los acopios de materiales, como las zonas de aparcamiento de la maquinaria estarán provistas de las medidas necesarias para evitar la afeción de los suelos.*
 14. *Se evitará la formación de montañas o promontorios excesivamente elevados en los acopios temporales.*
 15. *En el caso de que se produjesen derrames accidentales de aceites, combustible, lubricantes u otros productos contaminantes, se confinará inmediatamente el derrame y las tierras contaminadas.*
- y vertidos (IAE páginas 16 y 17, B.16 a 17)
16. *Se evitará cualquier afeción a la funcionalidad hidráulica de los cauces y sus zonas de policía, debiendo contar en cualquier caso*



con la autorización del órgano de cuenca.

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

C. *Medidas relacionadas con la biodiversidad (IAE, página 17, C.1)*

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

En el DAE, en el apartado 7.6 (página 68) se detallan los espacios que gozan de cualquier tipo de protección y se constata su calificación como suelo no urbanizable en el PGOU de Lorca vigente. Cabe añadir tras el último párrafo de esa página el siguiente texto “También deberán evitarse actuaciones de cualquier tipo en territorios –incluso fuera de perímetro protegido– que pudieran afectar a la flora y fauna silvestres, en particular comunidades o especies protegidas, en cumplimiento del Decreto 50/2003, de 30 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia y se dictan normas para el aprovechamiento de diversas especies forestales y la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la fauna silvestre, caza y pesca fluvial o normativa que las modifique o derogue.

D. *Medidas para la seguridad y protección frente a riesgos naturales (IAE, página 17, D.1 a 4)*

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



terreno forestal.

4. *Seguir las indicaciones ante un posible accidente por transporte de mercancías peligrosas en el tramo de la A-7 que le afecta.*

E. Medidas para la protección de bienes del DPH

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

F. Medidas para la protección del patrimonio cultural

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

A este respecto, teniendo en cuenta la consideración de un sector importante del núcleo urbano lorquino como Conjunto Histórico, cabe indicar que las intervenciones se ceñirán a la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en particular a la Subsección 2.ª Régimen especial de los conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas, zonas paleontológicas y lugares de interés etnográfico y sus artículos del 43 al 46:

Artículo 43. Instalaciones en los conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas, zonas paleontológicas y lugares de interés etnográfico.



Artículo 44. Planes especiales, u otro instrumento de planeamiento, de protección de conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas, zonas paleontológicas y lugares de interés etnográfico.

Artículo 45. Contenido de los planes especiales de protección de conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas, zonas paleontológicas y lugares de interés etnográfico.

Artículo 46. Autorización de obras en los conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas, zonas paleontológicas y lugares de interés etnográfico.

Asimismo, regirá también en este sentido el Plan Especial de Protección y Rehabilitación Integral del Conjunto Histórico (PEPRICH) de la ciudad de Lorca, que a septiembre de 2021 cuenta con todos los informes pertinentes favorables -incluido el de la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Economía, Hacienda y Administración Digital de la CARM- y comenzará a ejecutarse en breve.

2. Apartado G del Anexo I del IAE, apartados 1 a 6

Este apartado debe añadir una serie de modificaciones a los documentos pre-existentes, en parte debido a que la propia Dirección General en su informe requiere que los objetivos de reducción de emisiones en el ámbito de la movilidad se observen en el rango entre 2021 y 2030. El PMUS terminó de redactarse en 2017 y la franja empleada (en función de los últimos datos disponibles en aquel momento) fue de 2016 a 2025, periodo de 8 años que suele establecerse para la ejecución de los PMUS hasta la primera revisión. Por ello, determinadas tablas y datos de la Memoria y del DAE quedan invalidadas y deben ser sustituidas por las presentadas en este subapartado.

- 1. Incorporar como mínimo objetivo de reducción del 26 % de las emisiones de alcance 1 por consumo de combustibles fósiles aplicados a la movilidad entre 2021 y 2030.*
- 2. Incorporar entre las medidas concretas de este plan en la línea estratégica 10 (Modelo territorial y urbano sostenible):*

La articulación de las decisiones que permitan exigir en las licencias de actividad que los aparcamientos deberán contemplar el equipamiento para la electromovilidad en al menos una de cada diez plazas de aparcamiento.

El estudio de las modificaciones oportunas de las ordenanzas urbanísticas para que en las licencias de obras de edificios no sujetos a la licencia de actividad se exijan puntos de recarga para vehículos



eléctricos.

Redactar un Plan de movilidad sostenible que reduzca la movilidad obligada y aporte alternativas al transporte basado en el vehículo privado. Esta medida será de aplicación a las actividades que soliciten licencia de ampliación de la actividad o de obras, de los sectores señalados en el apartado 3.6 de la memoria del plan “Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes”.

3. *Incorporar en el PMUS el objetivo de que en el proyecto de obras previstas se incluyan medidas para capturar el agua de lluvia, consiguiendo que tras las obras sea posible el aprovechamiento del agua de lluvia no capturada por los edificios.*
4. *Conseguir una compensación del 100% de la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción de la vegetación natural y de los árboles de los cultivos agrícolas. La compensación será preferentemente mediante emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensar la totalidad en el ámbito del plan y en todo caso en el término municipal.*
5. *Conseguir una compensación del 26% las emisiones de alcance 1 generadas por las obras de desarrollo del PMUS. La compensación será preferentemente mediante emisiones evitadas por desarrollo de energías alternativas y reverdecimiento y sombreado de la ciudad en el ámbito territorial del plan, salvo inviabilidad técnica o económica a justificar que impida compensar la totalidad en el ámbito del plan y en todocaso en el término municipal.*
6. *Alcanzar el 100% de la energía eléctrica de ascensor, escaleras mecánicas y nuevos proyectos de alumbrado público y otros elementos con energías alternativas implantadas en el ámbito territorial del plan.*

Este apartado requiere modificar diversos aspectos del DAE, que se detallan a continuación:

Subapartado 1. Siguiendo las indicaciones, se ha estimado la evolución hasta el horizonte 2030, de manera que la reducción de emisiones de CO₂ anual se habrá reducido en un 15% entre 2016 y 2025 y en un 32% entre 2016 y 2030, como se puede ver en la tabla 33 del DAE revisada (página 33), que permite inferir que se alcanza el 26% requerido entre 2021 y 2030.



Tabla 1 (revisada). Líneas estratégicas e indicadores de referencia

	Numero	Indicador	Parámetros		2016		2025		2030		Fuente
					absoluto	%	absoluto	%	absoluto	%	
Movilidad sostenible	MS.1	Emisiones de NO2 (g/m3)	NO2 (kg / año)	kg	16.665	100%	11.840	-29%	7.047	-58%	1
	MS.2	Emisiones CO2	CO2 (tn / año)	tn	9.912	100%	8.426	-15%	6.736	-32%	1
	MS.3	Consumo energía	Consumo combustible (tn / año)	tn	2.592	100%	2.059	-21%	1.865	-28%	1
	MS.4	Contaminación acústica	Nivel de ruido (máximos)	leq	68	100%	65	-4%	63	-7%	2
	MS.5	Población del núcleo urbano afectada por el ruido	% Población en vías con un tráfico superior a 10.000	Hab	6.000	10%	2.760	4,6%	960	1,6%	2
	MS.6	viajes en tráfico motorizado	Número de viajes en coche respecto a todos los viajes generados	viajes	92.270	50%	77.705	42%	68.455	37%	3
	MS.7	Distancia recorrido al día en transporte motorizado individual en la zona urbana	veh-km diario	km	230.405	100%	219.638	-5%	205.376	-11%	3
	MS.8	Viajes en tráfico no motorizado	Número de viajes a pie y en bicirespecto a todos los viajes generados	viajes	86.956	47%	105.457	57%	116.558	63%	3
Fuentes: 1 - Simulación y Modelo Copert IV					2 - Mediciones en campo de una red prefijada			3 - Encuesta de movilidad y corteos			

Subapartado 2.a. y 2.b.

Se incluye en el apartado 33 de la Memoria, en la medida 9.2. la inclusión en la futura Ordenanza de Movilidad de articular el procedimiento para que, como mínimo, 1 de cada 10 plazas de aparcamiento de nueva instalación y nuevas licencias de obra por edificio disponga de punto de recarga.

Subapartado 2.c.

Se hace explícito en el desarrollo de la medida 6.1. *Promover la realización de convenios con empresas y grandes centros atractores de viaje para la promoción de la movilidad sostenible*, que en los casos en los que sea viable, se realizarán Planes de Movilidad sectoriales o zonales encaso de ampliación o nueva instalación de actividades.

Subapartado 3.

Se incluye en las modificaciones generales relativas a obras (apdo. 33d de este documento) la incorporación como objetivo en los proyectos de estudiar la viabilidad y conveniencia de actuaciones complementarias a los trabajos principales que permitan capturar agua de lluvia de otras superficies distintas a los propios edificios.



Subapartados 4 y 5.

Se incluye también en las modificaciones generales relativas a obras (apdo. 33d de este documento) la incorporación en los proyectos de la obligación de conseguir la compensación tanto del 100% de reservas de carbono en caso de que las obras eliminen comunidades o elementos de flora que realizan esa importante función medioambiental; como del 26% de las emisiones de alcance 1 en el periodo de los trabajos, en los términos de ambos subapartados.

Subapartado 6.

En las medidas 8.1. y 9.2. (Memoria páginas 33 y 33), se incluye implícitamente la optimización del requerimiento municipal en materia de servicios públicos que se relacionan con la movilidad, como el alumbrado público; además, desde la Oficina de la Movilidad se propone impulsar la adhesión del Ayuntamiento a servicios que priman el uso de energías renovables.

3. Apartado G del Anexo I del IAE, apartado 7

Los aspectos relativos a este punto se tratan específicamente en el apartado dedicado al Plan de Seguimiento Ambiental de este documento (sección 5).

4. Apartado 3.2. sobre efectos y área probablemente afectada

El IAE, en esa sección y último párrafo de la página 10, indica:

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

En este sentido, cabe indicar que en la Memoria del PMUS se relacionan y explican las relaciones de los diversos Planes sectoriales y estratégicos que afectan al núcleo urbano de Lorca (páginas 33 a 34) y, muy particularmente por su envergadura y rango normativo, de manera detallada el Plan General Municipal de Ordenación (PGMO). Y todas las actuaciones propuestas en el



PMUS que pudieran afectar a este punto están recogidas en el PGMO y con carácter normativo se incluirá en los pliegos al efecto el cumplimiento de la legislación que apunta el IAE.

3. Presupuesto de actuaciones revisado a 2021

Con la información recopilada por la Concejalía de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Lorca y las variaciones requeridas por el IAE que las afectan, las siguientes tablas -que reflejan el presupuesto invertido y previsto por cada línea estratégica y sus medidas, y la cronología de las inversiones - sustituyen a las que aparecen en la Memoria en las páginas 33 y 33.

Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones		
1 Potenciar los desplazamientos a pie	1.1	Habilitar una red básica de itinerarios peatonales	A	Tramo San Cristóbal	45.000 €		15.000 €					15.000 €			15.000 €				Unidad de actuación + BEI		
			B	Tramo Barrios Altos	40.000 €							20.000 €	20.000 €							Parte en 7.3	
			C	Tramo San Antonio	80.000 €			20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €									Posible integración en 7.2
			D	Escaleras mecánicas	650.000 €									325.000 €			325.000 €				Parte en medida 7.2
			E	Eje cívico-cultural	200.000 €		50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €											Dentro de medida 7.2
			F	Puente La Viña	2.200.000 €									550.000 €		550.000 €	550.000 €		550.000 €		
			Suma		3.215.000 €	0 €	65.000 €	70.000 €	70.000 €	70.000 €	70.000 €	20.000 €	585.000 €	345.000 €	550.000 €	15.000 €	875.000 €	0 €	550.000 €	0 €	Otras acciones de 1.1. incluidas en 7.2
	1.2	Priorización de la red viaria local		200.000 €			50.000 €	50.000 €	50.000 €	25.000 €	25.000 €										
	1.3	Garantizar y mejorar las condiciones de accesibilidad	A	Puente La Alberca	0 €															incluido en 7.2.E Av. Santa Clara	
			B	C. Andrés García Soler	25.000 €						5.000 €		5.000 €			10.000 €			5.000 €		
			Plan de accesibilidad	60.000 €											20.000 €	20.000 €			20.000 €		
	Suma		85.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	5.000 €	0 €	5.000 €	20.000 €	10.000 €	20.000 €	0 €	5.000 €	20.000 €			
	1.4	Mejorar la calidad	A	Parque sur	0 €															Unidad de actuación	



	estancial	B	Contaminación visual aparcamientos	60.000 €								15.000 €	10.000 €	15.000 €	10.000 €	10.000 €			
		C	Solar abandonado Alfonso X	40.000 €									20.000 €				20.000 €		
		Suma		100.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	35.000 €	10.000 €	15.000 €	10.000 €	30.000 €	0 €	
	1.5	Mejorar la conexión peatonal de la ciudad con su periferia	A	Proyecto Red Comunicación Amable	70.000 €								35.000 €	35.000 €					
			B	Camino Ctra. Murcia	20.000 €									20.000 €					
			Suma		90.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	35.000 €	35.000 €	0 €	20.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
	1.6	Reducir efecto barrera de grandes infraestructuras	A	Centro comercial Eroski	60.000 €								30.000 €	30.000 €					
			B	Pasos a nivel FFCC	30.000 €									10.000 €	10.000 €	10.000 €			
Suma				90.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	30.000 €	40.000 €	0 €	10.000 €	0 €	10.000 €	0 €	0 €	0 €	
1.7	Acceso al castillo			150.000 €								30.000 €		60.000 €		60.000 €			
1.8	Clima positivo viandantes			0 €														incluido en la línea estratégica 9	
1.9	Casco histórico peatonal		Ej. de calle peatonal	30.000 €								25.000 €	5.000 €						
1.10	Conexión peatonal entre barrios	A	San Cristóbal - Los Ángeles	105.000 €									52.500 €		52.500 €			Parte en 7.2 y unidad de actuación	



Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)															Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones	
					2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
		B	La Viña - San Antonio	30.000 €										15.000 €		15.000 €			Parte por unidad de actuación y 7.2. Vinculada con 2.5	
		Suma		135.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	15.000 €	52.500 €	15.000 €	52.500 €	0 €	0 €	
	TOTAL LÍNEA			4.095.000 €	0 €	65.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	140.000 €	690.000 €	350.000 €	680.000 €	87.500 €	935.000 €	122.500 €	585.000 €	80.000 €		
2 Incentivar el uso de la bicicleta	2.1 Trazado y diseño de una red básica de itinerarios ciclistas	A	Ctra. Granada / Jerónimo Santa Fe	90.000 €				20.000 €	70.000 €										Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones	
		B	Puente Avda. Europa	45.000 €							45.000 €								incluido en la medida 7.2	
		C	Avda. Europa	0 €																relacionado con el punto 25a incluido en la medida 7.2
		D	Itinerario RM-11	80.000 €								32.000 €	32.000 €		16.000 €				incluido en la medida 7.2	
		E	Itinerario calle Alfarería	60.000 €								15.000 €	45.000 €							relacionado con el punto 25A



		F	Itinerario calle Mayor, E. Periago y Avda. Fuerzas Armadas	0 €													incluido en la medida 7.2	
		G	Itinerario calle Lope Gisbert	16.000 €								6.000 €		5.000 €		5.000 €		
		H	Itinerario Centro Comercial	120.000 €									50.000 €		50.000 €		20.000 €	
		I	Mejora vias existentes	60.000 €	15.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €				
		Suma		471.000 €	15.000 €	5.000 €	5.000 €	25.000 €	75.000 €	65.000 €	82.000 €	37.000 €	27.000 €	55.000 €	5.000 €	50.000 €	5.000 €	20.000 €
			Resto de la red	1.566.000 €		204.600 €	133.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	228.400 €						
	2.2	Mejorar la permeabilidad de la red viaria		78.000 €								14.000 €	16.000 €	16.000 €	16.000 €	16.000 €		
	2.3	Mejorar las facilidades de aparcamiento de la bicicleta		35.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €							
	2.4	aparcamientos en estaciones	24.000 €									6.000 €		6.000 €		6.000 €	6.000 €	
		condicionar autobuses	12.000 €										6.000 €		6.000 €			
		prestamos de bicis	11.000 €										1.000 €	5.000 €	5.000 €			
		Suma		47.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	7.000 €	11.000 €	11.000 €	6.000 €	6.000 €	0 €	6.000 €

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LORCA



2.5	Mejorar la conexión ciclista de la ciudad con su periferia	A	paso inferior c/ Alfarería por la RM-11	6.000 €															relacionado con la acción 1.10b	
		B	Glorieta ctra. Granada / RM11	25.000 €									25.000 €							relacionado con la acción 1.10b y 7.4
		C	Glorieta RM11 / Camino viejo	25.000 €						25.000 €										relacionado con la acción 1.10b y 7.4
		D	Paso inferior Camino de Vera	5.000 €							5.000 €									relacionado con la acción 1.10b
		E	Calle Sutullena	5.000 €											5.000 €					relacionado con la acción 1.10b
		F	Ronda Sur / RM-11	35.000 €																relacionado con la acción 1.10b
		Suma			101.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	6.000 €	60.000 €	5.000 €	5.000 €	25.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
2.6	Crear un clima favorable a la bicicleta			140.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	relacionado con la medida 9.6	
TOTAL LÍNEA				2.438.000 €	30.000 €	224.600 €	153.000 €	290.000 €	346.000 €	390.000 €	352.000 €	301.400 €	89.000 €	92.000 €	37.000 €	82.000 €	15.000 €	36.000 €		



Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones	
3 Potenciar el transporte público	3.1		Remodelar el transporte público urbano	2.320.000 €	80.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €								
	3.2		Implantación de un servicio de transporte a la demanda para las pedanías	600.000 €									100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €		
	3.3		Mejora de la información : aplicativos móviles y mejora de la información en las paradas	0 €																incluida en la medida 2.1
	3.4		Mejorar la accesibilidad y el equipamiento de las paradas	112.000 €									22.000 €		30.000 €	30.000 €	30.000 €			
	3.5		Implantar la integración tarifaria	0 €																Otras administraciones
	3.6		Crear una estación intermodal	0 €																Otras administraciones



	3.7	Mejora del equipamiento de las paradas de taxi	32.000 €				8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €									
	3.8	Incorporar nuevas funciones al transporte escolar y regular las rutas en el núcleo urbano	0 €																
TOTAL LÍNEA			3.064.000 €	80.000 €	320.000 €	320.000 €	328.000 €	328.000 €	328.000 €	328.000 €	342.000 €	100.000 €	130.000 €	130.000 €	130.000 €	100.000 €	100.000 €		
4. Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.	4.1	Definir y desarrollar la red básica de vehículos. Criterios morfológicos y de gestión que la regulan																	incluida en medida 7.2
	4.2	Disuadir el tráfico de paso por Juan Carlos I																	incluida en medida 7.2.a
	4.3	Ampliar el sistema de regulación del estacionamiento																	incluida en medida 8.5.f
	4.4	Implantación de un sistema de coronas tarifarias																	incluida en medida 8.5.f



4.5	Sobredotar las plazas de aparcamiento en las nuevas viviendas y construir aparcamientos disuasorios en los barrios altos																			incluida en medida 7.3		
	4.6	Habilitar nuevos aparcamientos disuasorios	A	Señalización aparcamientos San Diego, Ferial y Camino Marín	0 €																	incluida en la medida 8.6
B			Ampliación aparcamiento San Diego	0 €																		incluida en la medida 7.2.f
C			Construcción aparcamiento Camino Marín	1.800.000 €							1.800.000 €											
D			Construcción aparcamiento Sur	1.800.000 €									1.800.000 €									
Suma				3.600.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.800.000 €	0 €	1.800.000 €	0 €	0 €	0 €				
TOTAL LÍNEA			3.600.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.800.000 €	0 €	1.800.000 €	0 €	0 €	0 €					



Línea Estratégica	Medida	Acción	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto o incluido en otra medida/ Observaciones		
5. Gestionar y ordenar la distribución urbana de mercancías	5.1	Optimización y mejora del control de las zonas de carga y descarga	A	Software de control y software tratamiento matriculas															(intregado en la acción 7.2.f y 8.1.)		
			B	Cámaras reconocimiento matriculas	160.000 €	20.000 €	40.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €										
			Suma		160.000 €	22.017 €	42.018 €	42.019 €	22.020 €	22.021 €	22.022 €	2.023 €	2.024 €	5.402.025 €	2.026 €	5.402.027 €	2.028 €	2.029 €		2.030 €	
	5.2	Potenciar la DUM nocturna y silenciosa.																			
	5.3	Potenciar los vehículos limpios en las flotas	A	Servicios Básicos Microplataforma	30.000 €			8.000 €	8.000 €	8.000 €	6.000 €									incluidos en la medida 7.2	
			B	Puntos de recarga eléctrica	30.000 €			10.000 €	10.000 €	10.000 €											
			Suma		60.000 €	0 €	0 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	6.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €		0 €
	TOTAL LÍNEA				220.000 €	42.017 €	82.018 €	100.019 €	60.020 €	60.021 €	48.022 €	2.023 €	2.024 €	5.402.025 €	2.026 €	5.402.027 €	2.028 €	2.029 €	2.030 €		



6. Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes	6.1	Promover la realización de convenios con empresas y grandes centros atractores de viaje para la promoción de la movilidad sostenible	64.000 €									16.000 €	16.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	4.000 €	4.000 €	
	6.2	Potenciar la movilidad colaborativa, especialmente en las pedanías (car-pool, taxi compartido...)	21.875 €									3.125 €	3.125 €	3.125 €	3.125 €	3.125 €	3.125 €	3.125 €	
	6.3	Realizar procesos de caminos escolares seguros en todos los centros educativos	39.375 €										5.625 €	5.625 €	5.625 €	5.625 €	5.625 €	5.625 €	5.625 €
	TOTAL LÍNEA		125.250 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	24.750 €	24.750 €	16.750 €	16.750 €	16.750 €	12.750 €	12.750 €	



Línea Estratégica	Medida	Acción	Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones					
7. Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad	7.1	Canalizar la movilidad de paso y entre barrios a través de la Ronda Central	A	Ronda entre Camino Chaparras y Puente Tocinos	3.500.000 €		600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	500.000 €												
			B	Ronda entre Puente Tocinos y Juan Antonio Dimas	3.500.000 €		600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	500.000 €												
			C	Ronda entre Juan Antonio Dima y la N-340	13.000.000 €		3.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €											
			Suma		20.000.000 €	0 €	4.200.000 €	3.200.000 €	3.200.000 €	3.200.000 €	3.200.000 €	3.200.000 €	3.000.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €				
	7.2	Convertir las carreteras internas del núcleo urbano en calles, en espacios amables de comunicación:	A	Juan Carlos I Av.	1.760.000 €	1.760.000 €																		
			B	Cervantes Av.	1.280.000 €	1.280.000 €																		
			C	Fuerzas Armadas (+ Los Ángeles - Apolonia)	1.520.000 €	1.520.000 €																		
			D	Eulogio Periago	280.000 €	280.000 €																		



		E	Santa Clara y entorno	1.047.600 €	1.047.600 €														
		F	Av. Europa y entorno	1.744.800 €	1.744.800 €														
		G	Jerónimo o Santa Fe	1.200.000 €	1.200.000 €														
		H	Ctra. Caravaca	1.630.000 €	1.630.000 €														
		Suma		10.462.400 €	4.840.000 €	4.422.400 €	1.200.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
7.3	Dotar a los barrios altos de una vía de escape que minimice la circulación de vehículos por el Centro Histórico		Tramo entre Rambla de San Lázaro y Pilonos	3.000.000 €					800.000 €	800.000 €	700.000 €	700.000 €							
7.4	Paso inferior RM-11 y mejora conexiones Barrio de San Antonio			2.000.000 €						2.000.000 €									
7.5	Eliminar la barrera de la línea férrea			0 €															Otras administraciones
7.6	Liberación del peaje de la AP-7 para disminuir el tráfico de paso por el núcleo urbano			0 €															Otras administraciones
TOTAL LÍNEA				35.462.400 €	4.840.000 €	8.622.400 €	4.400.000 €	3.200.000 €	4.000.000 €	6.000.000 €	3.700.000 €	700.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/Observaciones	
8. Gestión integral de la movilidad: smart mobility	8.1 Crear un centro de gestión de la movilidad inteligente que aglutine el control del transporte público, la circulación, el aparcamiento, las emergencias, las zonas peatonales, etc.	A	Software centro control gestión movilidad	50.000 €								50.000 €								
		B	Mantenimiento y explotación centro de control	900.000 €								150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €			
		Suma		950.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	200.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	0 €	
	8.2	Gestión inteligente de las zonas peatonales	Implantación	100.000 €						50.000 €	50.000 €									
	8.3	Implantación de un SAE y un sistema de priorización semafórica del transporte público																		Integrada en la medida 3.1
	8.4	Implantar un sistema de regulación semafórica inteligente y adaptativa																		Integradas en las acciones 7.2.e y 7.2.g
8.5	Aplicar nuevas tecnologías en el control de la	A	Señalización cámara/fotorejo	20.000 €										20.000 €						

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LORCA



	disciplina vial y de aparcamiento	B	Cámaras lectura matrículas control velocidad	0 €															Integradas en la medida 7.2		
		C	Cámaras lectura matrículas zona verde Los Angeles-Apolonia	35.000 €							35.000 €										
		D	Cámaras lectura matrículas zona verde Santiago	50.000 €																50.000 €	
		E	Control con cámaras zona azul puerta San Ginés y Alameda de Dr. Jiménez Díaz	28.800 €																	28.800 €
		F	Renovación de parquímetros	180.000 €																	180.000 €
		Suma			313.800 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	35.000 €	208.800 €	70.000 €	0 €	0 €	0 €		0 €	
		8.6	Señalización variable San Diego, Camino Marín y Huerto de Ruano		450.000 €							50.000 €	100.000 €	100.000 €						100.000 €	100.000 €
8.7	Detectores mediambientales y de peatones/ciclistas		25.000 €							25.000 €											
TOTAL LÍNEA			788.800 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	75.000 €	100.000 €	135.000 €	208.800 €	70.000 €	0 €	0 €	100.000 €	100.000 €				



Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones
9. Propiciar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros mediante participación, concienciación e información	9.1		Dar continuidad a la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento del Plan	20.000 €							4.000 €	4.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	
	9.2		Creación de una Oficina de Movilidad Sostenible (más Ordenanza de Movilidad)	340.000 €							51.000 €	51.000 €	51.000 €	51.000 €	34.000 €	34.000 €	34.000 €	34.000 €	Incluye sueldo del gestor de movilidad, integrado en el presupuesto del Ayuntamiento
	9.3		Creación de una Comisión Técnica de coordinación entre Administraciones e intramunicipal para temas de movilidad	20.000 €									20.000 €						
	9.4		Creación de un Observatorio de la Movilidad	80.000 €								16.000 €	16.000 €	12.000 €	12.000 €	8.000 €	8.000 €	4.000 €	4.000 €

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LORCA



	9.5	Dotar a la ciudadanía de instrumentos de participación directa vía web o redes sociales			96.000 €							19.200 €	19.200 €	9.600 €	9.600 €	9.600 €	9.600 €	9.600 €	9.600 €		
	9.6	Realizar campañas de promoción de hábitos de movilidad sostenible			112.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	
	9.7	Editar Guías de movilidad sostenible para los colegios			25.000 €								5.000 €	7.500 €	6.250 €	6.250 €					
	9.8	Campañas y acciones de comunicación sobre la calidad del aire			30.000 €								6.000 €	6.000 €		6.000 €		6.000 €		6.000 €	Incluida en modificación 2021
	TOTAL LÍNEA				723.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	104.200 €	90.100 €	94.850 €	67.850 €	67.600 €	57.600 €	63.600 €		



Línea Estratégica	Medida	Ac_ID	Acción Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones
10. Modelo territorial urbano policéntrico y compacto	10.1		Impulsar un desarrollo urbanístico que priorice la accesibilidad a centros atractores a través de modos alternativos al vehículo privado																
	10.2		Orientar el desarrollo urbano hacia modelos de densidad alta y crecimiento compacto frente a modelos dispersos																
	10.3		Promover la mezcla de usos en la ciudad frente a modelos urbanos monofuncionales																



	10.4	Revisar la norma urbanística con incidencia en el diseño del viario																				
	10.5	Conservación de la huerta de Lorca																				
	10.6	Jornada abierta de reflexión sobre el modelo de ciudad que queremos para Lorca																				Incluida en la Medida 9.6.
	TOTAL LÍNEA					0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
	TOTAL (€)					50.516.450	5.000.017	9.322.018	5.101.019	4.006.020	4.862.021	6.989.022	5.276.223	1.855.174	8.394.675	493.126	8.388.627	420.878	872.379	394.380		
Línea Estratégica	Medida	Medida	Acción	Nombre	Presupuesto (€)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Presupuesto incluido en otra medida/ Observaciones		

4. Acerca del Plan de Seguimiento del PMUS

El Plan de Seguimiento (PS) del PMUS se trata en el apartado 33 del DAE y, como medida, incluye en la 9.4. Creación de un Observatorio movilidad. Mientras se abre la Oficina de la Movilidad (Memoria 33) y a falta de dotación suficiente, el PS requiere una contratación específica, ya que consiste en un proceso metódico y detallado y recurrente y, sin duda, requerirá realizar sondeos, encuestas, análisis y conteos diversos que permitan obtener los datos adecuados para poder comparar los indicadores en los distintos momentos previstos: 2016, 2025, 2030.

Se incluyen en la Memoria (página 59) las funciones del Observatorio que serán:

- Elaborar informes sobre la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible, verificando si se cumplen o no los objetivos previstos en los escenarios de futuro.
- Realizar los informes anuales de seguimiento del Plan
- Reunirse de forma periódica al menos una vez al año.
- Organizar dinámicas efectivas de participación que permitan en un tiempo reducido incorporar las diferentes visiones y valoraciones de los participantes acerca del desarrollo del PMUS

En este sentido, sus instrumentos básicos serán los indicadores recogidos en la Memoria (página 61) y en el DAE (páginas 33 y 33) y que se sustituyen por los actualizados a 2021:



Línea Estratégica	Medida		Indicador
	Nº	Descripción	
1 Potenciar los desplazamientos a pie	1	Habilitar una red básica de itinerarios peatonales	% de la red básica acondicionada. % de intersecciones de la red básica acondicionadas.
	2	Priorización peatonal de la red viaria local	Nº de barreras eliminadas / nuevas conexiones
	3	Garantizar y mejorar las condiciones de accesibilidad	% de itinerarios peatonales con anchura inferior a 2,0 m. Distancia media entre pasos peatonales. % de vados peatonales sin rebaje
	4	Mejorar la calidad estancial	% de calles con arbolado / bancos. % de calles tranquilas (menos de 1.000 veh/día)
	5	Mejorar la conexión peatonal de la ciudad con su periferia	Km de sendas / caminos accesibles
	6	Reducir el efecto barrera de las grandes infraestructuras de comunicación	Nº de nuevos pasos peatonales a nivel. Nº de pasos mejorados
	7	Facilitar el acceso peatonal al Castillo	Km de itinerarios acondicionados
	8	Crear un clima positivo para el viandante	Sí / no en la participación en la red "Ciudades que caminan"
	9	Convertir el casco histórico en zona de prioridad peatonal	km de calles peatonalizadas. km de calles reformadas a plataforma única.
	10	Mejora de la conexión peatonal entre barrios	Nº de barreras eliminadas / nuevas conexiones
2 Incentivar el uso de la bicicleta	1	Trazado y diseño de una red básica de itinerarios ciclistas	km de la red ciclista ejecutados
	2	Mejorar la permeabilidad de la red viaria	km de calles en "Zona 30" y "calles residenciales" % de las calles de dirección autorizadas con circulación a
	3	Mejorar las facilidades de aparcar la bicicleta	Nº de aparcabois en el viario y en parcelas / solares Normativa de dotaciones de aparcabois en viviendas y centros de
	4	Mejorar la intermodalidad con el transporte público	Autobuses adaptados para transportar bicicletas
	5	Mejorar la conexión ciclista de la ciudad con su periferia	Nº de itinerarios ciclistas que enlazan el centro urbano con la periferia Km de rutas con señalización informativa
	6	Crear un clima favorable a la bicicleta	Campañas pro-bici realizadas por año Iniciativas de premiar el uso de la bici como modo de transporte
3 Potenciar el transporte público	1	Remodelar el transporte público urbano	Viajes/año servicio urbano
	2	Implantación de un servicio de transporte a la demanda para las pedanías	Viajes/año transporte a la demanda
	3	Mejora de la información: aplicativos móviles y mejora de la información en las paradas	Usos aplicación móvil Paradas con paneles de información al usuario (PIU)
	4	Mejorar la accesibilidad y el equipamiento de las paradas	% de paradas con marquesina
	5	Implantar la integración tarifaria	% de desplazamientos con un billete integrado
	6	Crear una estación intermodal	Viajeros/año estación intermodal
	7	Mejora del equipamiento de las paradas de taxi	Paradas de taxi con marquesina e información
	8	Incorporar nuevas funciones al transporte escolar y regular las rutas en el núcleo urbano	Viajeros no escolares en rutas escolares
4. Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.	1	Definir y desarrollar la red básica de vehículos. Criterios morfológicos y de gestión que la regulan (30 km/hora, 1 solo camil en el núcleo urbano, sin giros a la izquierda)	Adecuación de la red básica de vehículos (km)
	2	Disuadir el tráfico de paso por Juan Carlos I	IMD (ambos sentidos). Promedio todo el tramo veh/día
	3	Ampliar el sistema de regulación del estacionamiento	Número de plazas ORA azules Número de plazas ORA verdes
	4	Implantación de un sistema de coronas tarifarias	Relación entre la máxima tarifa de la ORA y la de parkings públicos (2 horas)
	5	Sobredotar las plazas de aparcamiento en las nuevas viviendas a construir con motivo del terremoto y construir aparcamientos disuasorios en los barrios altos	Plazas de aparcamientos mixtos y de residentes en suelo público
	6	Habilitar nuevos aparcamientos disuasorios	Nº de plazas de aparcamiento de disuasión
5. Gestionar y ordenar la distribución urbana de	1	Optimización y mejora del control de las zonas de carga y descarga	% distribuidores que estacionan menos de 1 hora
	2	Potenciar la DUM nocturna y silenciosa.	Nº de autorizaciones para hacer DUM durante el periodo nocturno
	3	Potenciar los vehículos limpios en las flotas	Nº de vehículos comerciales/flotas públicas eléctricos y de gas



Línea Estratégica	Medida		Indicador
	Nº	Descripción	
6. Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes	1	Promover la realización de convenios con empresas y grandes centros atrectores de viaje para la promoción de la movilidad sostenible	Nº de reuniones del Foro de Transporte al Trabajo Nº de estudios/planes de movilidad de centros atrectores de viajes realizados
	2	Potenciar la movilidad colaborativa, especialmente en las pedanías (car-pool, taxi compartido...)	Nº de acuerdos realizado en la web "Club de coches compartidos" Nº de plazas coche compartido Nº vehículos car-sharing
	3	Realizar procesos de caminos escolares seguros en todos los centros educativos	Nº de procesos/estudios de camino escolar realizados Nº de caminos escolares en funcionamiento Nº de niños que va al colegio en un camino escolar
7. Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad	1	Canalizar la movilidad de paso y entre barrios a través de la Ronda Central	Km de ronda construida
	2	Convertir las carreteras internas del núcleo urbano en calles, en espacios amables de comunicación: Juan Carlos I, Alameda de Cervantes, Jerónimo Santa Fe, Eulogio Periago....	Vías donde se ha intervenido (km)
	3	Dotar a los barrios altos de una vía de escape que minimice la circulación de vehículos por el Centro Histórico	Km de ronda construida
	4	Eliminar la barrera de la línea férrea	km de Bulevar ferroviario
	5	Liberación del peaje de la AP-7 para disminuir el tráfico de paso por el núcleo urbano	Veh/día AP7
8. Gestión integral de la movilidad: smart mobility	1	Crear un centro de gestión de la movilidad inteligente que aglutine el control del transporte público, la circulación, el aparcamiento, las emergencias, las zonas peatonales, etc.	Elementos tecnológicos de gestión de la movilidad centralizados
	2	Gestión inteligente de las zonas peatonales	Superficie de zonas peatonales gestionadas con elementos tecnológicos
	3	Implantación de un SAE y un sistema de priorización semafórica del transporte público	Cruces con prioridad semafórica
	4	Implantar un sistema de regulación semafórica inteligente y adaptativa	Cruces con sistemas inteligentes de gestión del tráfico
	5	Aplicar nuevas tecnologías en el control de la disciplina vial y de aparcamiento	Cámaras de lectura de matrículas implantadas
	6	Implantar señalización variable de aparcamientos en vía pública y en aplicaciones de móvil	Paneles de señalización variable
	7	Implantación de un sistema de monitorización de la movilidad	Número de detectores
9. Propiciar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información	1	Dar continuidad a la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento del Plan	Nº de reuniones de la Mesa de Movilidad Nº de Informes de Seguimiento
	2	Creación de una Oficina de Movilidad Sostenible (más Ordenanza de Movilidad)	Nº de medidas del PMUS implantadas Nº de informes técnicos realizados Nº de ciudadanos atendidos
	3	Creación de una Comisión Técnica de coordinación entre Administraciones e intramunicipal para temas de movilidad	Nº de reuniones de coordinación intramunicipal Nº de informes emitidos Nº de notas de prensa conjuntas Nº de eventos coordinados
	4	Creación de un Observatorio de la Movilidad	Nº de Informes de Seguimiento realizados
	5	Dotar a la ciudadanía de instrumentos de participación directa vía web o redes sociales	Nº instrumentos de participación Nº de sugerencias
	6	Realizar campañas de promoción de hábitos de movilidad sostenible	Número de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas Nº eventos relacionados con la movilidad sostenible
	7	Editar Guías de movilidad sostenible para los colegios	Nº de guías editadas
10. Modelo territorial y urbano sostenible	1	Impulsar un desarrollo urbanístico que priorice la accesibilidad a centros atrectores a través de modos alternativos al vehículo privado	% de la superficie accesible en TP y modos no motorizados en nuevos desarrollos urbanísticos.
	2	Orientar el desarrollo urbano hacia modelos de densidad alta y crecimiento compacto frente a modelos dispersos	Densidad de nuevos desarrollos urbanístico
	3	Promover la mezcla de usos en la ciudad frente a modelos urbanos monofuncionales	Mezcla de usos horizontal (en superficie) y vertical (en las edificaciones)
	4	Revisar la norma urbanística con incidencia en el diseño del viario	Norma urbanística revisada
	5	Conservación de la huerta de Lorca	Superficie de la huerta de Lorca
	6	Jornada abierta de reflexión sobre el modelo de ciudad que queremos para Lorca	Jornada realizada



Tabla 3 (revisada). Líneas estratégicas e indicadores de referencia

Línea estratégica	Indicador	2016	2025	2030
1.- Potenciar Desplazamientos a pie	% de desplazamientos a pie	45%	42%	37%
2. Incentivar el uso de la	% de desplazamientos en bicicleta	2%	5%	7%
3.- Potenciar el transporte	% de desplazamientos en transporte público	1,5%	4%	6%
4. Gestionar el aparcamiento Y el viario para disuadir la movilidad	% de desplazamientos en coche	50%	43%	37%
5.- Gestionar y ordenar la distribución urbana de mercancías	% de vehículos comerciales que Estacionan ilegalmente	30%	15%	10%
6.- Gestionar la movilidad de los centros de atracción	% de desplazamientos en coche solo conductor por motivo de trabajo	1,22	1,4	1,5
7. Completar y mejorarlas Infraestructuras de	% de vías básicas acondicionadas	0%	80%	100%
8.- Gestión integral de la movilidad: smartmobility	% de vías básicas gestionadas con instrumentos smartmobility	0%	50%	80%
9. Propiciar hábitos de Movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información	Nivel de conocimiento aceptación de las medidas en materia de movilidad	----	7,5	9
10. Modelo territorial Urbano sostenible	% de la superficie accesible en TP y modos no motorizados en nuevos desarrollos urbanísticos. Densidad de nuevos desarrollos urbanísticos, Ratio habitantes/empleados en nuevos desarrollos Normativa que favorece mezcla de usos	-	-	



Tabla4 (revisada). Participación de cada modo de transporte por Escenarios

	Coche	TP	Apie	bici
Actualidad	50%	1,5%	45%	2%
Escenariotendencial (E1)	52%	1%	41%	3%
EscenarioSostenible 2025 (E2)	42%	4%	48%	5%
Escenario Sostenible (2030) E3	37%	6%	50%	7%

Tabla 5 (revisada): Veh-km diario del tráfico motorizado en la zona urbana de Lorca y estimaciones del potencial de cambio

	2016	Tendencial E1	Sostenible E2	Sostenible E3
Veh-km (diario)	230.405	253.718	215.000	205.376
Cambio(%)		10%	-7%	-11%
Veh-km (diario) por habitante	3,8	4,2	3,6	3,4



5. Sobre el Plan de Seguimiento Ambiental

El IAE recoge en su apartado 4. Resolución, el siguiente párrafo final

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

Y en el apartado G.7 del IAE:

7. En el seguimiento ambiental del plan, se deberá:

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

Comunicar la reducción de consumo de combustibles fósiles de automociónalcanzada en el ámbito del plan.

Estudiar las posibilidades de incorporar en la flota dedicada al transporte público losvehículos eléctricos.

En este sentido, se consideran y añaden al DAE (página 33) los siguientes instrumentos de seguimiento:

- Inventario de seguimiento de emisiones (ISE), que permite evaluar la evolución de las emisiones de CO_{2eq} respecto al Inventario de Emisiones de Referencia 2008 (IER-2008) para cada uno de los sectores
- Indicadores de seguimiento para cada medida (ver apdo. anterior de este documento).
- Informes de seguimiento, en los que se analizará la evolución de las emisiones de CO_{2eq}, los indicadores de seguimiento y resultados de las medidas y las conclusiones, así como las recomendaciones pertinentes.



6. Trámite preceptivo tras la aprobación del PMUS

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

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

La denominación completa del documento indicado en el punto b. es la siguiente “Anuncio de la Resolución de 23 de septiembre de 2019 de la Dirección General de Medio Ambiente por la que se formula informe ambiental estratégico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca. (Expte. EAE20170018)”, publicada en el BORM de 8 de noviembre de 2019, número 258, página 31546, referencia 6972.