

## JUNTA DE GOBIERNO. PROPUESTA DE ACUERDO

ASUNTO: APROBACIÓN DE LAS BASES REGULADORAS PARA LA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES PARA PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

**Primero.** Las nuevas realidades territoriales y sociales modificaron notablemente la movilidad en las últimas décadas. Los cambios socioeconómicos acontecidos afectaron sustancialmente al transporte urbano, caracterizándose la movilidad por patrones más difusos, con distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

En los últimos tiempos el concepto de movilidad adoptó una visión mucho más compleja, multimodal y multidimensional, en la cual se superó en cierto sentido el concepto de transporte obligado por motivos laborales de viajeros y mercancías basado en el automóvil, para dar paso a una visión ligada a un derecho del ciudadano de accesibilidad a las actividades desenvueltas sobre el territorio, sean estas laborales o de ocio. Esta visión se encuentra en gran medida ligada a la inclusión social a través del derecho a la movilidad y libre acceso a cualquier lugar del territorio, y se plasma en el Decálogo de actuaciones en carreteras provinciales, aprobado por el Pleno de la Corporación provincial en su sesión común de 29 de enero de 2016, que prioriza las necesidades de los sectores más vulnerables, siendo la jerarquía a seguir 1.º el peatón, 2.º el ciclista, 3.º el transporte público y 4.º el vehículo privado.

**Segundo.** En este sentido, los planes de movilidad son una herramienta fundamental para la planificación y toma de decisiones, así como para poder acceder a los fondos europeos de movilidad sostenible (IDAE), ya que caracterizan la movilidad de los distintos tráficos, desplazamientos internos en los núcleos de población y sus relaciones externas con otros núcleos o ayuntamientos próximos.

El desarrollo de planes de movilidad va a modificar la movilidad urbana con importantes cambios en el reparto modal, promoviendo estrategias de baja emisión de carbono, mejoras del entorno urbano e impulso de la inclusión social, para conseguir así ciudades y núcleos de población más sostenibles, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población en éstos.

**Tercero.** Por este motivo, la Diputación de Pontevedra, desde el Servicio de Movilidad y según las líneas de actuación contenidas en la Estrategia de Movilidad 3.0, quiere impulsar la planificación estratégica en los ayuntamientos fomentando una movilidad sostenible que suponga un cambio de paradigma en lo tocante a facilitar el acceso universal de las personas a los bienes, servicios y equipamientos a los que tienen derecho, para lo cual plantea una línea de subvenciones para la redacción de planes de movilidad en ayuntamientos con menos de 50.000 habitantes.

**Cuarto.** En concreto, será objeto de la ayuda la siguiente línea de subvención:

- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de menos de 6.000 habitantes: 9.000 €

- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de entre 6.000 y 12.000 habitantes: 15.000 €
- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de más de 12.000 habitantes: 20.000 €
- Agrupaciones de ayuntamientos de más de 30.000 habitantes: 40.000 €

El importe total de la financiación será de hasta un máximo del 75 % del valor de redacción de los planes de movilidad que se realicen y que cumplan las características indicadas en el anexo I.

**Quinto.** Esta línea de subvenciones será sufragada en su totalidad por la Diputación de Pontevedra. La línea de subvención relativa a los planes de movilidad estará dotada de 300.000 € y se financiará con cargo a la aplicación 17/456-9420-762.10. No obstante, la aprobación de estas Bases, así como la existencia de crédito, deben quedar condicionadas a la aprobación del expediente de modificación de créditos extraordinario que está tramitando el Pleno de la Corporación.

**Sexto.** Solicitado el preceptivo informe a Secretaría General y a Intervención, éstos son emitidos con carácter favorable con fechas 25 de septiembre y 23 de octubre de 2017.

**Séptimo.** Por todo lo expuesto, vistas las observaciones y recomendaciones de los informes de Secretaría y de Intervención, y siendo la Junta de Gobierno el órgano competente para aprobar las siguientes Bases reguladoras para la convocatoria, en aplicación de las Bases aprobadas para la ejecución del presupuesto **la Junta de Gobierno acuerda:**

**PRIMERO.** Aprobar las Bases reguladoras para la convocatoria de subvenciones para planes de movilidad sostenible con el siguiente contenido:

## **BASES REGULADORAS PARA LA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES PARA PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

### **Introducción**

Las nuevas realidades territoriales y sociales modificaron notablemente la movilidad en las últimas décadas. Los cambios socioeconómicos acontecidos afectaron sustancialmente al transporte urbano, caracterizándose la movilidad por patrones más difusos, con distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

En los últimos tiempos el concepto de movilidad adoptó una visión mucho más compleja, multimodal y multidimensional, en la cual se superó en cierto sentido el concepto de transporte obligado por motivos laborales de viajeros y mercancías basado en el automóvil, para dar paso a una visión ligada a un derecho del ciudadano de accesibilidad a las actividades desenvueltas sobre el territorio, sean estas laborales o de ocio. Esta visión se encuentra en gran medida ligada a la inclusión social a través del derecho a la

movilidad y el libre acceso a cualquier lugar del territorio, y se plasma en el Decálogo de actuaciones en carreteras provinciales, aprobado por el Pleno de la Corporación provincial en su sesión común de 29 de enero de 2016, que prioriza las necesidades de los sectores más vulnerables, siendo la jerarquía a seguir 1.º el peatón, 2.º el ciclista, 3.º el transporte público y 4.º el vehículo privado.

Por este motivo, la Diputación de Pontevedra, desde el Servicio de Movilidad y según las líneas de actuación contenidas en la Estrategia de Movilidad 3.0, quiere impulsar la planificación estratégica en los ayuntamientos fomentando una movilidad sostenible que suponga un cambio de paradigma en lo tocante a facilitar el acceso universal de las personas a los bienes, servicios y equipamientos a los que tienen derecho, para lo cual plantea una línea de subvenciones para la redacción de planes de movilidad en ayuntamientos con menos de 50.000 habitantes.

En este sentido, los planes de movilidad son una herramienta fundamental para la planificación y toma de decisiones, así como para poder acceder a los fondos europeos de movilidad sostenible (IDAE), ya que caracterizan la movilidad de los distintos tráfico, desplazamientos internos en los núcleos de población y sus relaciones externas con otros núcleos o ayuntamientos próximos.

El desarrollo de planes de movilidad va a modificar la movilidad urbana con importantes cambios en el reparto modal, promoviendo estrategias de baja emisión de carbono, mejoras del entorno urbano e impulso de la inclusión social, para conseguir así ciudades y núcleos de población más sostenibles, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población en éstos.

En relación con lo expuesto se confeccionan las siguientes Bases reguladoras.

### **Primera. Objeto**

El objetivo de esta convocatoria es impulsar la realización de planes de movilidad en el marco de la planificación estratégica municipal para la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro de un núcleo de población y de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Para esto se cuenta con una línea de subvenciones para hacer frente a los costes de los planes, cada vez que se necesitan conocimientos específicos en materia de análisis y diagnosis territorial, economía, carreteras, métodos de transporte y procesos participativos con la ciudadanía

Estos planes permitirán también la mejor planificación de la red de carreteras provinciales, las mejoras que en ella se demandan desde los ayuntamientos y la optimización de los recursos y actuaciones.

En concreto, será objeto de la ayuda la siguiente línea de subvención:

- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de menos de 6.000 habitantes: 9.000 €
- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de entre 6.000 y 12.000 habitantes: 15.000 €
- Ayuntamientos o agrupaciones de ayuntamientos de más de 12.000 habitantes: 20.000 €
- Agrupaciones de ayuntamientos de más de 30.000 habitantes: 40.000 €

El importe total de la financiación será de hasta un máximo del 75 % del valor de redacción de los planes de movilidad que se realicen y que cumplan las características indicadas en el anexo I.

### **Segunda. Beneficiarios**

Podrán presentar las solicitudes los ayuntamientos con un censo de población inferior a los 50.000 habitantes, individualmente o en agrupaciones que, en este último caso, podrán superar los 30.000 habitantes en su totalidad.

### **Tercera. Financiación**

Esta línea de subvenciones será sufragada en su totalidad por la Diputación de Pontevedra. La línea de subvención relativa a los planes de movilidad estará dotada de 300.000 € y se financiará con cargo a la aplicación 17/456-9420-762.10. No obstante, la aprobación de estas Bases, así como la existencia de crédito, deben quedar condicionadas a la aprobación del expediente de modificación de créditos extraordinario que está tramitando el Pleno de la Corporación.

### **Cuarta. Criterios de concesión**

Las ayudas se concederán a todos aquellos ayuntamientos que presenten la solicitud y cumplan los requisitos establecidos en estas Bases y según el orden de entrada en el Registro general de la Diputación de Pontevedra hasta agotar el crédito máximo disponible.

### **Quinta. Solicitudes y documentación**

Será necesaria la presentación de la siguiente documentación:

- Solicitud firmada de la alcaldesa o alcalde, junto con el acuerdo de aprobación de ésta por parte del órgano municipal competente del ayuntamiento o ayuntamientos solicitantes, en este último caso según el convenio de colaboración suscrito al respecto

También será necesario acercar un certificado, expedido por la funcionaria o funcionario público competente, en el que se haga constar lo siguiente:

- a) Si el ayuntamiento obtuvo o solicitó cualquier otra ayuda o subvención a este fin
- b) Que el ayuntamiento no está incurso en causas de prohibición para la percepción de ayudas públicas
- c) Que está al corriente con los deberes tributarios y con la Seguridad Social

Las agrupaciones de ayuntamientos que se constituyan para optar a estas ayudas presentarán lo siguiente:

- Acuerdo de solicitud de cada ayuntamiento de la agrupación de ayuntamientos
- Nombramiento de una persona como representante legal para estos efectos
- Declaración del ayuntamiento que va a recibir el importe de la ayuda que deberá presentar la documentación para el pago y justificación

En el caso de presentar incompleta la documentación a la que se refieren estas Bases, se requerirá al interesado que enmiende las faltas u omisiones en el plazo máximo de diez días hábiles, indicándole que, de no hacerlo, se tendrá por desistida su solicitud, previa resolución, que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

#### **Sexta. Lugar y plazo de presentación**

Las solicitudes irán dirigidas a la presidenta de la Diputación de Pontevedra y se presentarán en el Registro general de la Diputación, en el de su sede en Vigo o a través de cualquiera de las formas previstas en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

Los horarios de los registros son los siguientes:

- Registro general de la Diputación de Pontevedra (avda. Montero Ríos, s/n, Pontevedra), de lunes a viernes, de 8:30 a 14:30 horas y de 17:00 a 19:00 horas, y del 15 de junio al 15 de septiembre, de 8:30 a 14:30 horas.
- Registro de la sede de la Diputación en Vigo (calle Oporto, 3, 36201 Vigo), de lunes a viernes, de 9:00 a 13:00 horas

El plazo para presentar las solicitudes será de 20 días hábiles contados desde el día siguiente al de la publicación de esta convocatoria en el *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra*.

### **Séptima. Instrucción y procedimiento**

1. La instrucción del procedimiento de concesión, que le corresponde al Servicio de Movilidad, comprenderá las siguientes actividades o fases:
  - a. Una vez presentadas las solicitudes se realizará su comprobación por parte del servicio gestor
  - b. La jefatura de los servicios administrativos tiene la condición de instructor. Las actividades del instructor comprenderán:
    - b.1. Petición de informes; el plazo de emisión será de 10 días, salvo que se autorice un plazo mayor
    - b.2. Informe-propuesta sobre la adecuación de las solicitudes, señalando la subvención máxima que le corresponde a cada ayuntamiento. Asimismo, se relacionarán las solicitudes desestimadas, motivando las razones de las desestimaciones
2. Informe de fiscalización de Intervención de todos los expedientes y del informe-propuesta
3. Propuesta de resolución definitiva. El instructor formulará la propuesta de resolución definitiva, que deberá expresar el solicitante o la relación de solicitantes para los que se propone la concesión de la subvención y su cuantía. También recogerá las solicitudes rechazadas y los motivos del rechazo

La propuesta de resolución definitiva no crea ningún derecho a favor del beneficiario propuesto frente a la Administración mientras no se le notifique la resolución de concesión.

### **Octava. Resolución**

1. Una vez aceptada, en su caso, la propuesta de resolución definitiva, el órgano competente resolverá el procedimiento
2. La resolución deberá motivarse, quedando acreditados en el procedimiento los fundamentos de la resolución que se adopte

3. La resolución, además de contener el solicitante o la relación de solicitantes a los que se les concede subvención, hará constar, en su caso, de manera expresa, la desestimación del resto de las solicitudes
4. Plazo máximo para resolver y notificar. La resolución del procedimiento no podrá exceder los seis meses, salvo que una norma con rango de ley establezca un plazo mayor o así venga previsto en la normativa de la Unión Europea. El plazo se computará a partir de la publicación de la correspondiente convocatoria, salvo que ésta posponga sus efectos a una fecha posterior

Al vencer el plazo máximo sin que sea notificada la resolución legítima a los interesados se entenderá desestimada por silencio administrativo la solicitud de concesión de la subvención.

### **Novena. Justificación y abono**

Los beneficiarios deberán tener redactados y presentados los planes de movilidad para los que se conceden las ayudas en un plazo de 12 meses desde la publicación del Acuerdo de resolución. A continuación, se abrirá un período de valoración por parte de los técnicos del Servicio de Movilidad en cuanto al cumplimiento del Pliego de prescripciones técnicas especificadas en el anexo I, existiendo un plazo de subsanación de errores de dos meses.

Para el cobro de las subvenciones concedidas hace falta presentar la siguiente documentación:

1. Justificación del cumplimiento de la finalidad para la que se concedió la subvención:
  - a. Plan de movilidad redactado según el Pliego de prescripciones técnicas que se aúna en el anexo I
  - b. Certificación expedida por el ayuntamiento conforme el Plan de movilidad está aprobado por el órgano competente
  - c. Convenio de colaboración suscrito entre los ayuntamientos, en caso de agrupación

2. Justificación de los gastos:

Certificación del ayuntamiento donde se hagan constar los gastos imputados a la elaboración del Plan de movilidad y facturas originales o fotocopias compulsadas, debiendo corresponderse el gasto con la actividad subvencionada. Las facturas deberán contener los requisitos que le dan validez y ser informadas por los servicios que corresponda de la Diputación de Pontevedra

3. Acreditación de la difusión de la colaboración de la Diputación en la actividad subvencionada
4. Informe del personal técnico provincial competente relativo a la adecuación del Plan de movilidad

realizado a los objetivos propuestos

#### **Décima. Incumplimiento**

Una vez vencido el plazo de justificación señalado en la base novena sin que la entidad beneficiaria presente la documentación justificativa, el Servicio de Movilidad se la requerirá para que la presente en el plazo improrrogable de quince días.

La falta de presentación de la documentación en este plazo supondrá la pérdida de la subvención y demás responsabilidades previstas en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones.

#### **Undécima. Pérdida del derecho a cobrar la subvención**

Se producirá la pérdida del derecho al cobro de la subvención en los siguientes casos:

- a. Por obtenerlas falseando las condiciones requeridas
- b. Por no aplicarlas para los fines a los que fueron concedidas durante la vida útil de los COIN y CCC
- c. Por incumplir el beneficiario los deberes asumidos y las condiciones fijadas en estas Bases
- d. En los demás casos previstos en el régimen jurídico de las subvenciones

#### **Duodécima. Naturaleza y régimen jurídico**

Las ayudas concedidas al amparo de esta convocatoria tienen la naturaleza jurídica de subvenciones, de acuerdo con los criterios establecidos en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Así, según el artículo 4. de la Ordenanza general de subvenciones de la Diputación de Pontevedra, su régimen jurídico se ajusta a lo dispuesto en estas Bases, en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones y en su reglamento (Real decreto 887/2006, de 21 de julio), en la Ley 9/2007, de 13 de julio, de subvenciones de Galicia, en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de régimen local, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, en las Bases de ejecución del presupuesto para el ejercicio 2017 y en la demás normativa aplicable.

### **Decimotercera. Recursos**

Contra el acuerdo de aprobación de estas Bases, que ponen fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que lo dictó, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de esta publicación (artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas), o bien directamente recurso contencioso-administrativo en el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Pontevedra según lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, y todo eso en el plazo establecido en el artículo 46 de esta Ley, sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime conveniente.

## ANEXO I. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE LOS PLANES DE MOVILIDAD

### ÍNDICE

1.ANTECEDENTES.....	9
2.OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE MOVILIDAD .....	10
3.ÁMBITO DE LOS PLANES .....	13
4.CONTENIDO DE LOS PLANES.....	13
5.FASE I: TOMA DE DATOS Y ANÁLISIS .....	14
6.FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y RETOS .....	17
7.FASE III: DEFINICIÓN DE LÍNEAS ESTRATÉGICAS .....	19
8.FASE IV: DELIMITACIÓN DE PROPUESTAS Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	20
9.PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.....	22
10.SEGUIMIENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE .....	23
11.ACCIONES TRANSVERSALES. PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y COMUNICACIÓN	25
12.CONDICIONES TÉCNICAS .....	21
13.DIRECCIÓN TÉCNICA.....	27
14.PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	27
15.FORMATO DE LOS PLANES PARA PARA SER VALORADOS POR LA DIPUTACIÓN DE PONTEVEDRA .....	22

## **1. ANTECEDENTES**

---

Los planes de movilidad urbana sostenible o PMUS son instrumentos básicos para la ordenación y planificación de la movilidad de las personas y mercancías a nivel urbano.

La Ley 2/2011 de economía sostenible establece que son un conjunto de actuaciones que tienen por objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de sistemas colectivos y de otros modos de transporte no motorizados (caminar o bicicleta) y desarrollando aquellos que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad viaria y la defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

La Ley 2/2011 de economía sostenible establece que el contenido del PMUS se ajustará a los principios de la propia Ley y de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (Consejo de Ministros, abril 2009). Sin embargo, no existe normativa, ni a nivel estatal ni autonómico, que regule su contenido ni los procedimientos para su tramitación, aprobación o revisión.

Sí existen guías y recomendaciones del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE), que se tuvieron en cuenta para la redacción de los planes de movilidad objeto de este contrato.

En el marco europeo 2014-2020 se consolida la integración del objetivo de desarrollo urbano sostenible dentro de los programas de desarrollo apoyados por FEDER

*“El FEDER apoyará, mediante programas operativos, el desarrollo urbano sostenible a través de estrategias que incluyan medidas integradas para hacer frente a los retos económicos, ambientales, climáticos y sociales que afectan a las zonas urbanas [...]” (RIU, 2015)*

Asimismo, en este período, por lo menos un 5 % de los recursos asignados a nivel nacional del FEDER serán destinados a entidades locales para el desarrollo de actuaciones urbanas sostenibles. Obtener estos fondos se condiciona a la existencia de una estrategia integrada capaz de contribuir a los objetivos generales.

## **2. OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE MOVILIDAD**

---

La movilidad sostenible se convirtió en los últimos tiempos en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades que apuestan por la promoción de modos de movilidad no motorizados o por la utilización de los modos motorizados de forma más eficiente desde una perspectiva medioambiental y energética.

Por este motivo, la Diputación de Pontevedra, dentro de las prioridades de la Estrategia de Movilidad 3.0,

pretende fomentar la planificación en los ayuntamientos de las áreas que afecten a la movilidad, más concretamente:

- Regulación y control del acceso y estacionamientos en núcleos de población
- Potenciación de estacionamientos de disuasión en las afueras de los núcleos de población
- Ordenación y explotación de la red viaria en relación con los diferentes modos de transporte
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a centros atractores
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías

En esta línea, los planes de movilidad deben, partiendo de un análisis inicial de la situación del territorio, recoger estrategias e instrumentos necesarios y acomodados para la consecución de los siguientes objetivos generales:

a) Integración de políticas

El Plan de movilidad debe asegurar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y las de accesibilidad de la población, favoreciendo la protección del medio ambiente e impulsando el desarrollo económico y la inclusión social. En este sentido, es necesario integrar políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad y de generación o acondicionamiento de infraestructuras, de modo que se favorezca la accesibilidad de los ciudadanos a sus actividades con mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental y de la forma más segura e inclusiva posible, así como reducir la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energías no renovables.

b) Accesibilidad

Mejorar la accesibilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad mediante vehículo privado, favoreciendo las condiciones que propicien y prioricen la movilidad en transporte público colectivo y los modos no motorizados.

Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos más sostenibles.

c) Circulación no motorizada

Definir, potenciar y afianzar los itinerarios peatonales y en bicicleta procurando la máxima seguridad para los usuarios y asegurando la no discriminación de las personas.

Diseño de zonas urbanas libres de coches o de acceso restringido.

Completar la red para bicicletas existente y sus instalaciones complementarias, como estaciones de aparcamiento que permitan el acceso al máximo número de puntos del núcleo.

Identificar posibles nuevos itinerarios peatonales, respetando e incrementando las condiciones de confort de los mismos, como seguridad, iluminación, etc.

Propuestas de peatonalizaciones.

d) Regulación de aparcamientos

Determinar la política de aparcamiento que comprenderá tanto los estacionamientos disuasorios como los aparcamientos en los cascos urbanos y facilitar la determinación de la mejor ubicación de los mismos en función de las necesidades territoriales.

e) Interferencia modal

Recuperar el viario urbano para su función de soporte de la movilidad cotidiana, tratando de conseguir la eficiencia de un bien urbano.

Evitar la invasión de los vehículos privados y recuperar los espacios públicos para las personas.

Adecuar intercambiadores, facilitando el acceso de los distintos modos y facilitar usos complementarios.

f) Distribución. Control de accesos

Análisis del tráfico de pesados, de los accesos, de las calles por donde deben circular, de los lugares destinados a la carga y descarga y sus horarios y de las peculiaridades de cada zona.

g) Circulación rodada y ordenación de la red viaria

Reordenación de la red viaria en relación con los diferentes modos de transporte y jerarquización viaria en base a la funcionalidad, capacidad de las vías y conectividad entre barrios o zonas de interés; es decir, clasificar las vías en base a la demanda de movilidad y las características de las vías, así como el origen y destino de los viajes.

Reordenación del tráfico desplazando los flujos de paso hacia los ejes estructurantes y reduciéndolo en las zonas residenciales y céntricas.

Limitar el tráfico en vehículo privado en las zonas más congestionadas de la ciudad e incorporar sistemas de calmado del tráfico.

h) Zonas atractoras y generadoras de actividad

Identificar las zonas atractoras y generadoras de viajes, proponiendo estrategias de gestión y de satisfacción de la demanda de movilidad. Será de especial relevancia el análisis de centros de servicios, como centros sanitarios, de ocio, comerciales y educativos.

i) Turismo

Identificar los lugares de interés o potencial turístico y las zonas de ocio, para establecer estrategias de fomento de los mismos, a la vez que se propone cómo solucionar el demandado incremento de espacio en la vía pública sin entorpecer la circulación por tales vías y el ruido producido por la aglomeración de vehículos y personas. Por ejemplo, los autobuses turísticos deben tener regulados los puntos de bajada y subida de viajeros, así como su estacionamiento durante la espera.

j) Seguridad viaria

Detección de puntos de accidentalidad en los núcleos para analizar y formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.

Definición de estrategias para reducir el número y la gravedad de los accidentes. Este análisis debe abarcar desde las infraestructuras hasta el mobiliario urbano o la iluminación.

k) Participación ciudadana

Plan de participación social y comunicación donde confluyan los objetivos del plan con las medidas desarrolladas, definiendo diferentes tipos de acciones como pueden ser foros de participación global y por sectores, redes sociales, eventos, medios de comunicación, etc.

l) Instrumental y de gestión

Establecer mecanismos de coordinación entre administraciones y establecer una adecuada programación de las posibles actuaciones de acuerdo a los costes de implementación y las posibilidades de financiación.

m) Cumplimiento de las líneas estratégicas

Establecimiento de indicadores medibles que permitan el análisis y seguimiento de las líneas estratégicas y su evolución en el tiempo.

### **3. ÁMBITO DE LOS PLANES**

---

Se considerará como ámbito inicial de estudio el término municipal, debiéndose incluir las zonas externas a este ámbito que representen los principales orígenes y destinos de los viajes que se producen

a los distintos núcleos, centrando posteriormente los planes en los principales núcleos urbanos de población.

Asimismo, las carreteras provinciales en cada municipio tienen que tener un estudio específico para comprobar la movilidad y la afección de las mismas en los núcleos de población.

#### **4. CONTENIDO DE LOS PLANES**

---

Los planes de movilidad deberán incluir cuatro fases:

- FASE I: Toma de datos y análisis
- FASE II: Identificación de problemas y retos
- FASE III: Definición de objetivos estratégicos
- FASE IV: Delimitación de propuestas y objetivos específicos

#### **5. FASE I: TOMA DE DATOS Y ANÁLISIS**

---

El primer paso para una buena planificación estratégica es identificar correctamente el punto de partida.

El objetivo por tanto de la toma de datos y análisis es el estudio de la movilidad actual según grupos sociales, diferenciando entre mujeres, hombres, ancianos, personas de movilidad reducida, niños,... analizando los puntos de origen y destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento, etc. y, en especial, flujos de tráfico y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión y la localización de servicios y centros de trabajo.

##### **TOMA DE DATOS**

En una primera etapa se deberán abordar los diferentes trabajos de campo que conduzcan a la obtención de toda la información y datos de movilidad necesarios. Los trabajos a realizar serán como mínimo los siguientes:

- a) Recopilación de datos de planes y normas urbanísticas y otras normas aprobadas por los ayuntamientos afectados y que deberán tenerse en cuenta en la planificación (planes generales de ordenación urbana, planes de transporte, planes de turismo, etc.).
- b) Encuestas de movilidad

Con estas encuestas se deberá recadar la información necesaria para la obtención de las matrices origen/destino, modales, por motivos, por períodos horarios, etc., que caracterizarán la

demanda de la población y servirán de base para la posterior modelización y elaboración de las siguientes fases del plan de movilidad. El período más adecuado para efectuar la recogida de datos se determinará en función de la fecha de comienzo del plan, debiendo realizarse en un período con actividad laboral y docente normal, de acuerdo con las indicaciones de los responsables del ayuntamiento.

Deberán realizarse, asimismo, encuestas de preferencias declaradas, como soporte para impulsar la acogida ciudadana de determinadas medidas que se puedan entender de especial relevancia tanto por su coste como por su repercusión social.

c) Talleres sectoriales

Con el objeto de fomentar la participación ciudadana, se recogerán para su análisis las peticiones de aquellas asociaciones que se consideren de interés, como podrían ser asociaciones de vecinos, comunidades de montes, asociaciones ecologistas, de comerciantes, de consumidores, de taxistas, de personas con diversidad funcional, de madres y padres de centros educativos, operadores de transporte, etc.

## INFORMACIÓN BÁSICA INICIAL Y ANÁLISIS

Los planes de movilidad deben incluir un análisis de la situación inicial de los siguientes aspectos:

a) Análisis físico. Contexto territorial

- Localización y superficie
- Análisis geográfico del territorio
- Usos del suelo
  - Información sobre los usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos de cualquier modo, usos residenciales, industriales, comerciales, terciarios, equipamientos, etc.
  - Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano, indicando usos previstos, densidades, conexiones viarias contempladas en el planeamiento general, provisiones y dotaciones de servicios
  - Zonas verdes
- Viario
  - Oferta viaria de la red urbana con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.)

- Oferta viaria para el peatón y la bicicleta: aceras, áreas peatonales, áreas de tráfico restringido, áreas de tráfico calmado, semaforización, itinerarios, espacios reservados, etc.

b) Análisis socioeconómico y demográfico

- Estructura y evolución de la población
- Actividades productivas y mercado de trabajo
- Nivel y caracterización de la motorización
- Localización de residencias y zonas de servicios, así como de grandes centros de actividad. Centros atractores y generadores de desplazamientos
- Parque de viviendas y su estado

c) Análisis del transporte y la circulación

- Transporte público
  - Inventario de la oferta y la demanda del transporte público y las relaciones entre parroquias y núcleos limítrofes
  - Recopilación de datos y planes del transporte público, incluso los que realicen otros organismos supramunicipales (Renfe, autobuses, etc.)
  - Accesibilidad a las paradas de transporte público para personas de movilidad reducida
- Transporte privado
  - Datos de funcionamiento de la red viaria principal, aforos en tramos e intersecciones de la misma y aforos de peatones en zonas de especial interés, zonas comerciales y centros educativos
  - Desarrollo de matrices origen/destino según la zonificación existente, clasificando en función de los modos de transporte: vehículo privado, transporte público, peatonal y bicicletas
  - Información del tráfico exterior de acceso a los núcleos urbanos y principales vías de relación con éste
  - Inventario de la red ciclista y peatonal de los núcleos

- Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Análisis de la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función. Se aforará asimismo el mal uso de estos espacios reservados
- Estacionalidad
- Aparcamientos
  - Inventarios diurnos y nocturnos de aparcamientos, con especificación de su tipo (libre, regulado, en superficie, subterráneo), aparcamientos en áreas de carga y descarga, doble fila, etc. Aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida y otras zonas de reserva
  - Análisis de la ocupación por residentes
- d) Análisis energético y medio ambiental
  - Inventario de aspectos medioambientales y energéticos de gases admitidos y la influencia del tráfico sobre los mismos
- e) Análisis de la seguridad viaria
  - Detección de puntos de inseguridad y peligrosidad viaria por modos, tratando de conocer o actualizar los datos sobre los tipos de accidentes, puntos conflictivos, la gravedad, etc.

## **6. FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y RETOS**

---

### IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

A partir de la información y las inquietudes recogidas en la participación ciudadana se hará una identificación de los problemas de la movilidad de cada ayuntamiento, que deberá abarcar como mínimo los siguientes aspectos:

- a) Territoriales
  - Identificación del déficit de accesibilidad en las distintas zonas
  - Identificación de los problemas actuales y tendencias de calidad que afecten a la red peatonal, ocupación de aceras, incidentes con el mobiliario urbano, cruces, estacionamiento en calles peatonales, invasión de vados, problemas de accesibilidad de personas con movilidad reducida, etc.

- Superficie comparativa de espacios ocupados por los vehículos privados
- Superficie de espacios verdes que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos
- b) Socioeconómicos y demográficos
  - Identificación de tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial, así como de la pirámide de edades para caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socioeconómicas y demográficas
  - Identificación de los efectos sobre la movilidad de cada sector de población con relación a la localización de los centros comerciales, de actividad administrativa, sanitarios, de educación, etc.; en definitiva, grandes centros de atracción
- c) Movilidad
  - Reparto modal
    - Identificación del reparto modal de residentes y visitantes y evolución en los próximos años. Identificación y caracterización de la estacionalidad de los datos incorporados
    - Identificación de la movilidad en el escenario tendencial y su repercusión en el medio ambiente y en la calidad de vida de las personas, como también de la circulación, necesidades de suelo y la calidad del transporte
  - Transporte público
    - Detección de áreas deficitarias y demandantes de transporte público, necesidades y carencias de trayectos, paradas, etc., así como la continuidad de las líneas actuales y su tendencia
  - Transporte privado y circulación
    - Detección de los problemas de congestión del viario urbano, identificación de vías, horas punta, etc. Problemas específicos asociados al transporte público, tránsito peatonal y uso de bicicletas
    - Detección de áreas con insuficiencia o saturación en accesos o salidas y, en su caso, necesidad de vías alternativas
    - Problemática del reparto de mercancías en la ciudad, así como de carga y descarga, con especial interés en el casco histórico

- Aparcamiento
  - Análisis del aparcamiento para residentes
  - Problemas de saturación y delimitación de las zonas congestionadas
  - Cuantificación del déficit actual y tendencial y de la demanda satisfecha e insatisfecha
  - Cuantificación de la congestión y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas con los usos que generan y cuantificando el déficit subyacente
  - Análisis de las políticas de aparcamiento y su gestión
  - Posibilidad de ubicación y capacidad de nuevos aparcamientos y aparcamientos en rotación necesarios en el conjunto municipal
- d) Energía y medio ambiente
  - Realización de un balance actual y tendencial según la base de aforos, demanda de movilidad, índices de ocupación de los distintos modos, velocidades medias y parque de automóviles
  - Identificación de los principales contaminantes y gases de efecto invernadero y su tendencia previsible
- e) Seguridad viaria
  - Identificación de puntos conflictivos relativos a la seguridad viaria

## IDENTIFICACIÓN DE RETOS

Para cada uno de los apartados anteriores de problemáticas detectadas deben marcarse los retos a llevar a cabo que servirán como base para la definición de las líneas estratégicas de planificación. Éstos deberán fijarse en concordancia con los responsables del ayuntamiento, tales como priorizar el uso peatonal sobre otros modos o garantizar la accesibilidad a los colectivos más vulnerables.

## **7. FASE III: DEFINICIÓN DE LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

---

Una vez recopilados y analizados los datos iniciales e identificados los problemas y retos en las fases anteriores, se extraerán las primeras conclusiones que permitirán establecer una visión global del conjunto de la movilidad en el ayuntamiento y, concretamente, en sus principales núcleos urbanos. De esta forma, el plan fijará, en coordinación con los responsables del ayuntamiento, las líneas estratégicas

de planificación y los objetivos prioritarios o específicos de cada línea.

Los objetivos específicos deberán incluir medidas coordinadas para conseguir el objetivo global de movilidad sostenible. Para la selección de medidas se recomienda seguir el capítulo 3.4. de la *Guía para el desarrollo e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible* del IDEA.

Los principales ejes vertebradores serán, teniendo en cuenta los objetivos temáticos 4, 6 y 9 del Programa operativo de crecimiento sostenible de la Unión Europea 2014-2020, como mínimo los siguientes:

- Medidas de fomento y mejora de los desplazamientos en modos no motorizados
- Medidas de reordenación y mejora del transporte público
- Medidas para mejorar la gestión de los aparcamientos
- Medidas de descongestión viaria
- Medidas de distribución y control de accesos
- Medidas para el futuro desarrollo del viario
- Medidas de seguridad viaria
- Medidas medioambientales y de protección
- Medidas de fomento y regulación en centros que atraen actividad
- Medidas de otras actividades de movilidad
- Medidas de financiación de las anteriores propuestas

Estos ejes se ampliarán y desarrollarán según objetivos específicos en la fase IV.

## **8. FASE IV: DELIMITACIÓN DE PROPUESTAS Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

---

Para la concreción de intervenciones, las propuestas y objetivos específicos contendrán, sin entrar en detalles constructivos pero sí con la suficiente claridad y prioridad, los siguientes contenidos mínimos:

- a) Medidas de fomento y mejora de los desplazamientos en modos no motorizados

El adjudicatario tendrá que proponer y desarrollar distintas medidas tendentes a mejorar la movilidad de los peatones en el núcleo. En este sentido habrá de contemplarse el efecto barrera que suponen determinadas infraestructuras y proponer actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en todo el casco urbano. Deberán considerarse todos los factores que hagan las vías atractivas y cómodas,

como seguridad, iluminación, sección de vía, etc.

Deberán asimismo hacerse propuestas de secciones que reorganicen el espacio público, promoviendo el espacio de preferencia peatonal, haciendo fichas comparativas del espacio existente en la actualidad y de la propuesta realizada en las calles tipo.

b) Medidas de reordenación y mejora del transporte público

Líneas, trayectos y estaciones de transporte público intermunicipal, actuales y previstas.

El adjudicatario tendrá que proponer las actuaciones que se consideren necesarias y factibles en cuanto a transportes para solventar las necesidades de movilidad del ayuntamiento.

c) Medidas para mejorar la gestión de los aparcamientos

La ocupación que el vehículo privado realiza de la vía pública fue aumentando en los últimos años. Esto interfiere en otros usos a los que se puede dedicar dicho espacio.

El adjudicatario deberá elaborar las líneas estratégicas de futuro y definir propuestas concretas de actuación a corto, medio y largo plazo para gestionar las plazas dedicadas a este uso de aparcamiento. Fundamentalmente, se realizarán propuestas coordinadas para la gestión del aparcamiento para residentes, carga y descarga, aparcamientos disuasorios, etc.

d) Medidas de descongestión viaria

Se deberán proponer alternativas a las vías congestionadas, ya sean principales, secundarias o locales de todo tipo. Irán desde el traslado de intensidades con un mejor reparto modal hasta la propuesta nuevas infraestructuras analizando los costes de cada medida, así como la enumeración de tramitaciones y gestiones de coordinación con otros organismos, que son necesarios para llevar a cabo la ejecución de estas nuevas infraestructuras, de cara a que los gestores municipales puedan valorar la factibilidad de la puesta en marcha de esta propuesta.

e) Medidas de distribución y control de accesos

Se deberán proponer alternativas a la distribución y transporte actual de todo tipo de productos, mercancías, etc. Irán unidas a un análisis del control de accesos de las diferentes vías por donde penetran, las calles por donde circulan, los lugares destinados a carga y descarga, sus horarios y las peculiaridades de la zona.

f) Medidas para el futuro desarrollo del viario

Se deberán recopilar los planes de actuación urbanística aprobados en el ayuntamiento con el fin de analizar de manera conjunta, y con visión de futuro, la incidencia que tendrá en el viario la movilidad

generada por los nuevos desarrollos previstos.

Se deberán, asimismo, analizar la funcionalidad de dichos planes y las posibilidades reales de desarrollo a corto, medio y largo plazo, en coordinación con las nuevas propuestas de movilidad.

g) Medidas de seguridad viaria

Se deberán recopilar los datos existentes y elaborar propuestas en relación con factores críticos de accidentalidad (vía, vehículo, peatones...).

h) Medidas medioambientales y de protección

Se deberán determinar zonas de protección ambiental, así como zonas donde los niveles de contaminación o congestión puedan ser elevados, debiendo especificar medidas propias para la zona.

i) Medidas de fomento y regulación en centros que atraen actividad

Se deberán proponer medidas de dinamización en centros atractores de actividad, como mercados, ferias, zonas comerciales, zonas de ocio, etc.

j) Medidas de financiación de las anteriores propuestas

Todas las medidas propuestas deben ir acompañadas de los presupuestos de implantación estimados (en base a ratios como coste por ml o m<sup>2</sup>, o partidas alzadas estimadas), de forma que los gestores municipales puedan, a falta de planes de implantación, estudios o proyectos constructivos de detalle, planificar las futuras actuaciones según sus posibilidades de financiación.

## **9. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN**

---

Todas las anteriores propuestas y objetivos específicos, medidas o conjuntos de medidas concretas deberán, además de ir acompañadas de unos presupuestos de implantación estimados, definirse dentro de una programación como:

- A corto plazo. Se consideran de corto plazo las medidas que pueden ser tomadas directamente por el equipo de gobierno de la corporación municipal, sin intervención de otras administraciones y que no suponen una inversión elevada, lo que implica que pueden ser tomadas de forma inmediata hasta un año después de la finalización del plan, es decir, el período estimado desde la aprobación del plan hasta 2 años después.
- A medio plazo. Se consideran de medio plazo las medidas que pueden ser tomadas directamente por el equipo de gobierno de la Corporación municipal, sin intervención de otras administraciones, pero suponen la necesidad de planificación de la inversión, o bien suponen

nen la necesidad de evaluación de medidas a corto plazo anteriores, lo que implica que pueden ser tomadas entre dos y tres años desde la finalización del plan.

- A largo plazo. Se consideran de largo plazo todas aquellas medidas que dependan de aprobación o financiación por parte de otras administraciones distintas del ayuntamiento, así como medidas que tengan que ver con planes de ordenación sin aprobación definitiva, etc. También aquellas medidas que supongan la necesidad de aplicación de medidas a corto y medio plazo para hacer factible su aplicación, consideradas como objetivo último, lo que implica que pueden ser tomadas entre cuatro y diez años desde la finalización del plan.

## **10. SEGUIMIENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

El plan debe incluir una medición inicial de indicadores que faciliten el seguimiento y la evaluación de las actuaciones del plan llevadas a cabo. Estos indicadores deben permitir comparar la situación actual, antes de la ejecución de las medidas, con la situación prevista, después de la ejecución de las medidas.

Estos datos iniciales quedarán a disposición de la Diputación de Pontevedra, que podrá constituir un Observatorio de la Movilidad en la provincia. Los indicadores deben ser de fácil medición para que desde los ayuntamientos se puedan realizar las sucesivas valoraciones que permitan comprobar y evaluar la evolución de las propias acciones, así como comprobar el cumplimiento de las previsiones iniciales. Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a medio y largo plazo y al menos permitirán realizar una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, socioeconómico y funcional.

Se definen a continuación un mínimo de indicadores a incluir en el estudio, definidos a partir del Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad (IV Reunión del Grupo de Trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, noviembre de 2010):

### **DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE**

Fórmula de cálculo	Núm. de viajes a pie/núm. total de viajes generados	%
	Núm. de viajes en bicicleta/núm. total de viajes generados	%
	Núm. de viajes en vehículo privado/núm. total de viajes generados	%
	Núm. de viajes en transporte público/núm. total de viajes generados	%

	Núm. de viajes en transporte compartido u otros/núm. total de viajes generados	%
Subindicadores	Intramunicipal e intermunicipal	%
	Tiempo y distancia recorridos según el motivo del desplazamiento	min. y km
Fuentes de información	Encuestas	
Periodicidad deseada	Cuatrienal	
Tendencia deseable	< 20 % viajes en vehículo privado en zona urbana	
	< 50 % viajes en vehículo privado en zona interurbana	

#### ESPACIO VIARIO PARA PEATONES

Fórmula de cálculo	ml de viario con prioridad peatonal/ml totales	%
	Superficie de viario para peatones/superficie total de viario	%
Subindicadores	Núm. de calles con prioridad para peatones	%
Fuentes de información	Red viaria	
Periodicidad deseada	Anual	
Tendencia deseable	> 75 % de espacio viario en zona urbana con prioridad peatonal	

#### ESPACIO VIARIO PARA BICICLETAS

Fórmula de cálculo	ml de carril bici/ml totales de viario	%
Subindicadores	Cercanía de la población a un carril bici (%)	%
Fuentes de información	Red viaria	

	Padrón municipal	
Periodicidad deseada	Anual	
Tendencia deseable	> 80 % de la población disponga de un carril bici a menos de 300 m	
<b>ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN</b>		
Fórmula de cálculo	Población > 65 años/población entre 0 y 15 años	%
Subindicadores	-	
Fuentes de información	Padrón municipal	
Periodicidad deseada	Anual	
Tendencia deseable	-	

## **11. ACCIONES TRANSVERSALES. PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y COMUNICACIÓN**

Los estudios deben asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al mismo tiempo que favorecen la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (principios de movilidad sostenible).

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables y, al mismo tiempo, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

Por lo tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera una alta concienciación y participación ciudadana.

Desde el Servicio de Movilidad se apuesta, además, por un modelo de gestión que tiene en cuenta las opiniones de los usuarios, beneficiarios últimos de las actuaciones realizadas en las infraestructuras que les rodean en la definición de las actuaciones a realizar.

Es decir, además de los responsables de las corporaciones municipales y los principales gestores del municipio, existe un amplio rango de personas y organizaciones que pueden verse afectadas por las

medidas llevadas a cabo, por lo que hay que abrir la posibilidad de tenerlos en cuenta en la toma de decisiones como agentes involucrados, ya que, siendo potenciales usuarios, su oposición puede impedir el avance o dificultar la implantación de las medidas mientras que su implicación colectiva puede suponer el éxito de las mismas.

Dada la gran variedad de grupos de agentes involucrados, es posible que entre ellos exista un conflicto de intereses, aspecto que debe identificarse y gestionarse cuidadosamente como parte del proceso de participación pública.

Se trata de conseguir el mayor consenso social posible respecto a:

- Las valoraciones en la diagnosis inicial
- La propia definición de las propuestas
- La ejecución y gestión posterior
- La evaluación posterior de los resultados

El modelo de participación social debe estar acorde con las distintas tipologías de municipios y permitir la interacción con los colectivos que se consideren de interés.

Se deberá describir el plan de participación, incluyendo la definición de las herramientas de participación presenciales y virtuales, el número de jornadas caracterizadas por sectores de actividad y el de cuantos talleres, foros o actividades propuestas.

El proceso de participación debe quedar documentalmente recogido, tanto en formularios tipo encuesta a cubrir por los participantes, que recojan preguntas relevantes y a definir en cada plan concreto, como en un informe final redactado, incluido en el plan como un anexo, que recoja todas las impresiones puestas de manifiesto en la participación ciudadana.

Los procesos de comunicación son el *feedback* de los procesos participativos, es decir, la comunicación de las soluciones finales adoptadas. En este sentido deberá quedar recogido el plan de comunicación, que debe incluir como mínimo dos presentaciones:

- Una presentación pública inicial de explicación de los objetivos y la metodología del plan
- Una presentación pública final de la explicación de las conclusiones y las propuestas de actuación

La documentación gráfica para la realización de estas presentaciones será la necesaria para explicar con claridad a las vecinas y vecinos las necesidades de las actuaciones a realizar.

Estos procesos de comunicación se realizarán siempre en coordinación con los responsables del

ayuntamiento y en un local puesto a disposición por este último.

Asimismo, el plan debe incluir un plan de participación y comunicación posterior, que sirva de base a los ayuntamientos para su realización, fomentando la continuidad de la participación ciudadana y la evaluación de la evolución de las actuaciones llevadas a cabo.

## **12. CONDICIONES TÉCNICAS**

---

En la realización del plan, el adjudicatario tendrá en cuenta las directrices y previsiones contenidas en los planes generales de ordenación urbana, los planes de desarrollo de los mismos y los datos, previsiones y planes de los organismos ministeriales, autonómicos y locales en todos los aspectos que tengan relevancia en materia de movilidad. De manera indicativa, se tendrán en consideración los datos demográficos y de actividad, distribución territorial, centros de atracción, redes de transporte, aforos disponibles, ordenanzas de tráfico, circulación, carga y descarga, datos medioambientales, así como cualquier plan que se realice durante la duración del contrato por parte de organismos públicos, que afecten de alguna manera a la movilidad en los núcleos de población.

Con el objeto de que los resultados de la información de campo recogida, los programas de actuación, la evolución de indicadores, etc., puedan ser sistemáticamente actualizados por los propios servicios técnicos municipales o por el Observatorio de Movilidad de la Diputación de Pontevedra, toda la información deberá ser entregada en formato digital abierto, siendo obligatoria la entrega de mapas y propuestas de actuación en formato GIS.

## **13. DIRECCIÓN TÉCNICA**

---

El ayuntamiento será el encargado de la dirección técnica del plan mediante la persona o personas en que delegue.

La dirección técnica asumirá, entre otras, las funciones de:

- Coordinar el acceso a la documentación inicial disponible por el ayuntamiento
- Favorecer la participación ciudadana
- Establecer las líneas estratégicas

## **14. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS**

---

Al margen del proceso de comunicación final descrito con anterioridad, los trabajos finales objeto de

este pliego se entregarán en soporte papel y electrónico, según las especificaciones exigidas por el director del contrato. A su vez, los planos originales se dibujarán en formato A1, a la escala conveniente, utilizándose copias reducidas en tamaño A3 para su encuadernación.

El documento final a entregar constará no sólo de las propuestas finales de actuación, si no que incluirá también un resumen explicativo de todas las fases del plan que llevan a tales propuestas finales.

Asimismo, el documento recogerá de forma clara la priorización de actuaciones y la metodología ofrecida de implantación de propuestas de forma que facilite la futura gestión de los responsables municipales.

Será necesaria la entrega de dos copias en papel y dos copias en CD o DVD del documento. Una copia quedará a disposición del ayuntamiento y otra, a disposición de la Diputación de Pontevedra.

## **15. FORMATO DE LOS PLANES PARA SER VALORADOS POR LA DIPUTACIÓN DE PONTEVEDRA**

---

El contenido del plan a presentar en la Diputación de Pontevedra, que posibilitará su validación final de cara a la justificación y el abono de la ayuda económica, deberá ceñirse como mínimo al contenido en el presente Pliego de prescripciones técnicas y deberá presentarse siguiendo el siguiente guion:

1. Introducción
  - a. Antecedentes
  - b. Objeto y objetivos del plan
  - c. Metodología
  - d. Conclusión principal del plan
2. Fase I. Toma de datos y análisis
  - a. Recopilación de planes y normas urbanísticas existentes
  - b. Análisis físico y contexto territorial
  - c. Análisis socioeconómico y demográfico
  - d. Análisis del transporte y la circulación
  - e. Análisis energético y medio ambiental
  - f. Análisis de la seguridad viaria

- g. Recopilación de los principales datos extraídos de la participación ciudadana inicial
- 3. Fase II. Identificación de problemas y retos
  - a. Territoriales
  - b. Socioeconómicos y demográficos
  - c. Movilidad
  - d. Energía y medio ambiente
  - e. Seguridad viaria
  - f. Análisis DAFO
- 4. Fase III. Definición de líneas estratégicas
- 5. Fase IV. Delimitación de propuestas y objetivos específicos
  - a. Medidas de fomento y mejora de los desplazamientos en modos no motorizados
  - b. Medidas de reordenación y mejora del transporte público
  - c. Medidas para mejorar la gestión de los aparcamientos
  - d. Medidas de descongestión viaria
  - e. Medidas de distribución y control de accesos
  - f. Medidas para el futuro desarrollo del viario
  - g. Medidas de seguridad viaria
  - h. Medidas medioambientales y de protección
  - i. Medidas de fomento y regulación en centros que atraen actividad
- 6. Plan de implementación
  - En forma de cronograma presupuestado que incluya todas las medidas a corto, medio y largo plazo
- 7. Seguimiento de la movilidad sostenible
  - Evaluación inicial de indicadores
- 8. Participación ciudadana
  - a. Resumen de las conclusiones extraídas de la participación ciudadana

- b. Documentación acreditativa de la realización de la misma
- 9. Fichas comparativas de secciones tipo para la reorganización del espacio público
- 10. Planos

La presentación del documento deberá contener imágenes gráficas representativas, realizarse en formato A3, tipo de letra Arial tamaño 11 y no podrá superar 100 páginas a dos caras además de, como mínimo, 10 planos explicativos.

SEGUNDO. Dar traslado de la aprobación del presente acuerdo para su publicación.

Pontevedra, 23 de octubre de 2017

La jefatura de los Servicios Administrativos de Movilidad