

## XUNTA DE GOBERNO. PROPOSTA DE ACORDO

ASUNTO: APROBACIÓN DAS BASES REGULADORAS PARA A CONVOCATORIA DE SUBVENCIONS PARA PLANS DE MOBILIDADE SUSTENTABLE.

**Primeiro.** As novas realidades territoriais e sociais modificaron notablemente a mobilidade nas últimas décadas. Os cambios socioeconómicos acontecidos afectaron substancialmente ao transporte urbano, caracterizándose a mobilidade por patróns máis difusos, con distancias de viaxes máis longas e un continuo crecemento do nivel de motorización.

Se ben nos últimos tempos, tamén o concepto de mobilidade adoptou unha visión moito máis complexa, multimodal e multidimensional, na cal se superou en certo sentido o concepto de transporte obrigado por motivos laborais de viaxeiros e mercadorías baseado no automóbil, para dar paso a unha visión ligada a un dereito do cidadán de accesibilidade ás actividades desenvoltas sobre o territorio, sexan estas laborais ou de ocio. Esta visión atópase en gran medida ligada á inclusión social a través do dereito á mobilidade e libre acceso a calquera lugar do territorio, e plásmase no Decálogo de Actuacións en Estradas Provinciais, aprobado polo Pleno da Corporación Provincial na súa sesión, ordinaria, do 29 de xaneiro de 2016, e que prioriza as necesidades dos sectores máis vulnerables sendo a xerarquía a seguir 1º o peón, 2º o ciclista, 3º o transporte público e 4º o vehículo privado.

**Segundo.** Neste senso, os Plans de Mobilidade son unha ferramenta fundamental para a planificación e toma de decisións, así como para poder acceder aos fondos europeos de mobilidade sustentable (IDAE...), xa que caracterizan a mobilidade dos distintos tráfico, desprazamentos internos no núcleo de poboación e as súas relacións externas con outros núcleos ou concellos próximos.

O desenvolvemento de Plans de Mobilidade vai a modificar a mobilidade urbana producindo importantes cambios no reparto modal promovendo estratexias de baixa emisión de carbono, melloras do entorno urbano e impulso da inclusión social, para conseguir así cidades e núcleos de poboación máis sostibles co obxectivo de mellorar a calidade de vida da poboación nestes.

**Terceiro.** Por este motivo, a Deputación de Pontevedra dende o Servizo de Mobilidade e segundo as liñas de actuación contidas na Estratexia de Mobilidade 3.0 quere impulsar a planificación estratéxica nos Concellos fomentando unha mobilidade sustentable que supoña un cambio de paradigma no tocante a facilitar o acceso universal das persoas aos bens, servizos e equipamentos aos que teñen dereito, para o que plantexa unha liña de subvencións para a redacción de Plans de Mobilidade en Concellos menores de 50.000 habitantes.

**Cuarto.** En concreto, será obxecto da axuda a seguinte liña de subvención:

- Concellos ou agrupacións de Concellos de menos de 6.000 habitantes: 9.000 €
- Concellos ou agrupacións de Concellos de entre 6.000 e 12.000 habitantes: 15.000 €

- Concellos ou agrupacións de Concellos de máis de 12.000 habitantes: 20.000 €
- Agrupacións de Concellos de máis de 30.000 habitantes: 40.000 €

O importe total do financiamento será de ata un máximo do 75% do valor de redacción dos Plans de Mobilidade que se realicen e que cumpran as características indicadas no Anexo I .

**Quinto.** Esta liña de subvencións será sufragada na súa totalidade pola Deputación de Pontevedra. A liña de subvención relativa aos Plans de Mobilidade, estará dotada de 300.000 € e financiarase con cargo á aplicación 17/456-9420-762.10, non obstante, a aprobación destas bases así como a existencia de crédito deben quedar condicionadas a aprobación do expediente de modificación de créditos extraordinario que se está a tramitar polo Pleno da Corporación.

**Sexto.** Solicitado o preceptivo informe a Secretaría Xeral e Intervención, estes son emitidos con carácter favorable con datas 25 de setembro e 23 de outubro de 2017.

**Sétimo.** Por todo o exposto, e vistas as observacións e recomendacións dos informes de Secretaria e Intervención, e sendo a Xunta de Goberno ó órgano competente para aprobar as seguintes bases reguladoras para a convocatoria, en aplicación das bases aprobadas para a execución do orzamento, **a Xunta de Goberno acorda:**

*PRIMEIRO.* Aprobar as Bases Reguladoras para a convocatoria de subvencións para Plans de Mobilidade Sustentable co seguinte contido:

## **BASES REGULADORAS PARA A CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES PARA PLANS DE MOBILIDADE SUSTENTABLE**

### **Introdución**

As novas realidades territoriais e sociais modificaron notablemente a mobilidade nas últimas décadas. Os cambios socioeconómicos ocorridos afectaron substancialmente ao transporte urbano, caracterizándose a mobilidade por patróns máis difusos, con distancias de viaxes máis longas e un continuo crecemento do nivel de motorización.

Se ben, nos últimos tempos tamén, o concepto de mobilidade adoptou unha visión moito máis complexa, multimodal e multidimensional, na cal se superou en certo sentido o concepto de transporte obrigado por motivos laborais de viaxeiros e mercadorías baseado no automóbil, para dar paso a unha visión ligada a un dereito do cidadán de accesibilidade ás actividades desenvoltas sobre o territorio, sexan estas laborais ou de ocio. Esta visión atópase en gran medida ligada á inclusión social a través do dereito á mobilidade e libre acceso a calquera lugar do territorio, e plásmase no Decálogo de Actuacións en Estradas Provinciais, aprobado polo Pleno da Corporación Provincial na súa sesión, ordinaria, do 29

de xaneiro de 2016, e que prioriza as necesidades dos sectores mais vulnerables sendo a xerarquía a seguir 1º o peón, 2º o ciclista, 3º o transporte público e 4º o vehículo privado.

Por este motivo, a Deputación de Pontevedra dende o Servizo de Mobilidade e segundo as liñas de actuación contidas na Estratexia de Mobilidade 3.º quere impulsar a planificación estratéxica nos Concellos fomentando unha mobilidade sustentable que supoña un cambio de paradigma no tocante a facilitar o acceso universal das persoas aos bens, servizos e equipamentos aos que teñen dereito, para o que plantexa unha liña de subvencións para a redacción de Plans de Mobilidade en Concellos menores de 50.000 habitantes.

Neste senso, os Plans de Mobilidade son unha ferramenta fundamental para a planificación e toma de decisións, así como para poder acceder aos fondos europeos de mobilidade sustentable (IDAE...), xa que caracterizan a mobilidade dos distintos tráfico, desprazamentos internos no núcleo de poboación e as súas relacións externas con outros núcleos ou concellos próximos.

O desenvolvemento de Plans de Mobilidade vai a modificar a mobilidade urbana producindo importantes cambios no reparto modal promovendo estratexias de baixa emisión de carbono, melloras do entorno urbano e impulso da inclusión social, para conseguir así cidades e núcleos de poboación máis sostibles co obxectivo de mellorar a calidade de vida da poboación nestes.

En relación co exposto confecciónanse as seguintes bases reguladoras.

### **Primeira. Obxecto**

O obxectivo desta convocatoria é impulsar a realización de Plans de mobilidade no marco da planificación estratéxica municipal para a implantación de formas de desprazamentos máis sustentables (camiñar, bicicleta, transporte público) dentro dun núcleo de poboación, de modos de transporte que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social e defensa do medio ambiente, garantindo unha mellor calidade de vida para os cidadáns, cunha liña de subvencións para facer fronte aos custos dos mesmos tendo en conta que precisa de coñecementos específicos en materia de análise e diagnose territorial, economía, estradas, métodos de transporte, e procesos participativos coa cidadanía

Estes Plans permitirán tamén a mellor planificación da rede de estradas provinciais, as melloras que nela se demandan dende os Concellos e a optimización dos recursos e actuacións.

En concreto, será obxecto da axuda a seguinte liña de subvención:

- Concellos ou agrupacións de Concellos de menos de 6.000 habitantes: 9.000 €
- Concellos ou agrupacións de Concellos de entre 6.000 e 12.000 habitantes: 15.000 €
- Concellos ou agrupacións de Concellos de máis de 12.000 habitantes: 20.000 €

- Agrupacións de Concellos de máis de 30.000 habitantes: 40.000 €

O importe total do financiamento será de ata un máximo do 75% do valor de redacción dos Plans de Mobilidade que se realicen e que cumpran as características indicadas no Anexo I .

### **Segunda. Beneficiarios**

Poderán presentar as solicitudes os Concellos cun censo de poboación inferior aos 50.000 habitantes, individualmente ou en agrupacións que, en este último caso, poderán superar os 30.000 habitantes na súa totalidade.

### **Terceira. Financiamento**

Esta liña de subvencións será sufragada na súa totalidade pola Deputación de Pontevedra. A liña de subvención relativa aos Plans de Mobilidade, estará dotada de 300.000 € e financiarase con cargo á aplicación 17/456-9420-762.10, non obstante, a aprobación sestas bases así como a existencia de crédito deben quedar condicionadas a aprobación do expediente de modificación de créditos extraordinario que se está a tramitar polo Pleno da Corporación.

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

As axudas concederanse a todos aqueles Concellos que presenten a solicitude cumprindo os requisitos establecidos nestas bases e segundo a orde de entrada no Rexistro Xeral da Deputación de Pontevedra ata esgotar o crédito máximo dispoñible.

### **Quinta. Solicitudes e documentación**

Será necesario a presentación da seguinte documentación:

- Solicitude asinada do alcalde ou alcaldesa, xunto ao acordo de aprobación desta por parte do órgano municipal competente do concello ou concellos solicitantes, neste último caso segundo o convenio de colaboración suscrito ao respecto.

Tamén será necesario achegar un certificado, expedido polo funcionario ou funcionaria pública competente, no que se faga constar o seguinte:

- a) Se o concello obtivo ou solicitou calquera outra axuda ou subvención a este fin.

- b) Que o concello non está incurso en causas de prohibición para a percepción de axudas públicas
- c) Que está ao corrente coas obrigas tributarias e coa Seguridade Social

As agrupacións de concellos que se constitúan para optar a estas axudas presentarán o seguinte:

- Acordo de solicitude de cada concello da agrupación de concellos.
- Nomeamento dunha persoa como representante legal para estes efectos.
- Declaración do concello que vai recibir o importe da axuda e que deberá presentar a documentación para o pagamento e xustificación.

No caso de presentar incompleta a documentación á que se refire esta base requirirase o interesado para que emende as faltas ou omisións no prazo máximo de dez días hábiles, indicándolle que, de non o facer, se terá por desistido da súa solicitude, previa resolución, que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, de procedemento administrativo común das administracións públicas.

#### **Sexta. Lugar e prazo de presentación**

As solicitudes irán dirixidas á presidenta da Deputación de Pontevedra e presentaranse no Rexistro xeral da Deputación, no da súa sede en Vigo ou a través de calquera das formas previstas no artigo 16.4 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, de procedemento administrativo común das administracións públicas.

Os horarios dos rexistros son os seguintes:

- Rexistro xeral da Deputación de Pontevedra (avda. Montero Ríos, s/n, Pontevedra), de luns a venres, de 8:30 a 14:30 horas e de 17:00 a 19:00 horas, e do 15 de xuño ao 15 de setembro de 8:30 a 14:30.
- Rexistro da sede da Deputación en Vigo (rúa Oporto, 3, 36201 Vigo), de luns a venres, de 9:00 a 13:00 horas

O prazo para presentar as solicitudes será de 20 días hábiles contados desde o día seguinte ao da publicación desta convocatoria no *Boletín Oficial da Provincia de Pontevedra*.

#### **Sétima. Instrución e procedemento**

1. A instrución do procedemento de concesión, que lle corresponde ao Servizo de Mobilidade, comprenderá as seguintes actividades ou fases:

- a. Unha vez presentadas as solicitudes realizarase a súa comprobación por parte do Servizo xestor.
- b. A xefatura dos Servizos Administrativos ten a condición de instrutor. As actividades do instrutor comprenderán:
  - b.1. Petición de informes; o prazo de emisión será de 10 días, salvo que se autorice un prazo maior.
  - b.2. Informe-proposta sobre a adecuación das solicitudes, sinalando a subvención máxima que lle corresponde a cada concello. Así mesmo, relacionaranse as solicitudes desestimadas, motivando as razóns das desestimacións.
2. Informe de fiscalización de Intervención de todos os expedientes e do informe-proposta.
3. Proposta de resolución definitiva. O instrutor formulará a proposta de resolución definitiva, que deberá expresar o solicitante ou a relación de solicitantes para os que se propón a concesión da subvención e a súa contía. Tamén recollerá as solicitudes rexeitadas e os motivos do rexeitamento.

A proposta de resolución definitiva non crea ningún dereito a favor do beneficiario proposto fronte á Administración, mentres non se lle notifique a resolución de concesión.

#### **Oitava. Resolución**

1. Unha vez aceptada, no seu caso, a proposta de resolución definitiva, o órgano competente resolverá o procedemento.
2. A resolución deberá motivarse, quedando acreditados no procedemento os fundamentos da resolución que se adopte.
3. A resolución, ademais de conter o solicitante ou a relación de solicitantes aos que se lles concede subvención, fará constar, no seu caso, de maneira expresa, a desestimación do resto das solicitudes.
4. Prazo máximo para resolver e notificar. A resolución do procedemento non poderá exceder de seis meses, salvo que unha norma con rango de lei estableza un prazo maior ou así veña previsto na normativa da Unión Europea. O prazo computarase a partir da publicación da correspondente convocatoria, salvo que esta pospoña os seus efectos a unha data posterior.

O vencemento do prazo máximo sen que sexa notificada a resolución lexitima os interesados para entender desestimada por silencio administrativo a solicitude de concesión da subvención.

### **Novena. Xustificación e abono**

Os beneficiarios deberán ter redactados e presentados os Plans de Mobilidade para os que se conceden as axudas nun prazo de 12 meses desde a publicación do Acordo de Resolución. A continuación, abri-rase un período de valoración por parte dos técnicos do Servizo de Mobilidade en canto ao cumpri-mento do Prego de Prescricións Técnicas especificadas no Anexo I, existindo un prazo de subsanación de erros de dous meses.

Para o cobro das subvencións concedidas cómpre presentar a seguinte documentación:

1. Xustificación do cumprimento da finalidade para a que se concedeu a subvención:

- a. Plan de mobilidade redactado segundo o Prego de Prescricións Técnicas que se axunta no Anexo I.
- b. Certificación expedida polo concello conforme o Plan de Mobilidade está aprobado polo órgano competente.
- c. Convenio de colaboración suscrito entre os concellos, en caso de agrupación.

2. Xustificación dos gastos

Certificación do concello donde se fagan constar os gastos imputados a elaboración do Plan de Mobilidade e Facturas orixinais ou fotocopias compulsadas, debendo corresponder o gasto coa actividade subvencionada. As facturas deberán conter os requisitos que lle dan validez e ser informadas polos Servizos que corresponda da Deputación de Pontevedra.

3. Acreditación da difusión da colaboración da Deputación na actividade subvencionada.

4. Informe do persoal técnico provincial competente relativo á adecuación do Plan de mobilidade realizado aos obxectivos propostos.

### **Décima. Incumprimento**

Unha vez vencido o prazo de xustificación sinalado na base novena sen que a entidade beneficiaria presente a documentación xustificativa, o Servizo de Mobilidade requiriralla para que a presente no prazo improrrogable de quince días.

A falta de presentación da documentación neste prazo suporá a perda da subvención e demais responsabilidades previstas na Lei 38/2003, de 17 de novembro, xeral de subvencións (LXS).

### **Undécima. Perda do dereito a cobrar a subvención**

Producirase a perda do dereito ao cobro da subvención nos seguintes casos:

- a. Por obtelas falseando as condicións requiridas
- b. Por non aplicalas para os fins aos que foron concedidas durante a vida útil dos COIN e CCC
- c. Por incumprir o beneficiario as obrigas asumidas e as condicións fixadas nestas bases
- d. Nos demais casos previstos no réxime xurídico das subvencións

### **Duodécima. Natureza e réxime xurídico**

As axudas concedidas ao abeiro desta convocatoria teñen a natureza xurídica de subvencións, de acordo cos criterios establecidos na Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións.

Así, segundo o artigo 4. da Ordenanza Xeral de Subvencións da Deputación de Pontevedra o seu réxime xurídico axústase ao disposto nestas bases, na Lei 38/2003, de 17 de novembro, xeral de subvencións (LXS) e no seu Regulamento (Real decreto 887/2006, de 21 de xullo), na Lei 9/2007, de 13 de xullo, de subvencións de Galicia (LSG), na Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases de réxime local (LRBRL), na Lei 39/2015, de 1 de outubro, de procedemento administrativo común das administracións públicas, nas bases de execución do orzamento para o exercicio 2017 e na demais normativa aplicable.

### **Décimo terceira. Recursos**

Contra o acordo de aprobación destas bases, que pon fin á vía administrativa, poderase interpoñer recurso potestativo de reposición ante o mesmo órgano que o ditou, no prazo dun mes a partir do día seguinte ao desta publicación (artigos 123 e 124 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, de procedemento administrativo común das administracións públicas), ou ben directamente recurso contencioso-administrativo perante o Xulgado do Contencioso-Administrativo de Pontevedra segundo o disposto no artigo 8 da Lei 29/1998, de 13 de xullo, reguladora da xurisdición contencioso-administrativa, e todo iso no prazo establecido no artigo 46 desta lei, sen prexuízo de que se poida utilizar calquera outro recurso que se estime conveniente.

**ANEXO I. PRESCRIPCIÓN TÉCNICAS DOS PLANS DE MOBILIDADE****ÍNDICE**

1.	ANTECEDENTES.....	10
2.	OBXECTIVOS XERAIS DOS PLANS DE MOBILIDADE.....	10
3.	ÁMBITO DOS PLANS.....	14
4.	CONTIDO DOS PLANS.....	14
5.	FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE.....	14
6.	FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS.....	17
7.	FASE III: DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS.....	19
8.	FASE IV: DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS.....	20
9.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.....	22
10.	SEGUIMIENTO DE MOBILIDADE SUSTENTABLE.....	22
11.	ACCÍONS TRANSVERSAIS. PLAN DE PARTICIPACION CIDADÁ E COMUNICACIÓN.....	24
12.	CONDICIÓN TÉCNICAS.....	26
13.	DIRECCIÓN TÉCNICA.....	26
14.	PRESENTACIÓN DOS TRABALLOS.....	27
15.	FORMATO DOS PLANS PARA VALORACIÓN POLA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA ..	27

## 1. ANTECEDENTES

---

Os Plans de Mobilidade Urbana Sostible ou PMUS son instrumentos básicos para a ordenación e planificación da mobilidade das persoas e mercadorías a nivel urbano.

A lei 2/2011 de Economía Sostible establece que son un conxunto de actuacións que teñen por obxectivo a implantación de formas de desprazamentos máis sostibles, priorizando a redución do transporte individual en beneficio de sistemas colectivos e de outros modos de transporte non motorizados (camiñar ou bicicleta) e desenvolvendo aqueles que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social, seguridade viaria e defensa do medio ambiente, garantindo desta forma, unha mellor calidade de vida dos cidadáns.

A Lei 2/2011 de Economía Sostible establece que o contido do PMUS se axustará aos principios da propia Lei e da Estratexia Española de Mobilidade Sostible (Consello de Ministros, abril 2009). Sen embargo, non existe normativa, nin a nivel estatal nin autonómica que regule o seu contido nin os procedementos para a súa tramitación, aprobación ou revisión.

Si existen guías e recomendacións do Instituto para a Diversificación e Aforro Enerxético (IDAE), que deberan ser tidas en conta para a redacción dos Plans de Mobilidade obxecto deste contrato.

Dentro do marco Europeo 2014-2020 consolídase a integración do obxectivo de desenvolvemento urbano sostible dentro dos programas de desenvolvemento apoiados 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)*

Así mesmo, neste período polo menos un 5% dos recursos asignados a nivel nacional do FEDER serán a entidades locais para o desenvolvemento de actuacións urbanas sostibles e que para a obtención destes fondos se condiciona á existencia dunha estratexia integrada capaz de contribuír aos obxectivos xerais.

## 2. OBXECTIVOS XERAIS DOS PLANS DE MOBILIDADE

---

A mobilidade sostible converteuse nos últimos tempos nunha preocupación compartida pola maioría das cidades que apostan pola promoción de modos de mobilidade non motorizados ou pola utilización dos modos motorizados de forma máis eficiente dende unha perspectiva medioambiental e enerxética.

Por este motivo, a Deputación de Pontevedra, dentro das prioridades da Estratexia de Mobilidade 3.0 pretende fomentar a planificación nos Concellos nas áreas que afecten á mobilidade, mais concretamente:

- Regulación e control do acceso e estacionamentos en núcleos de poboación.
- Potenciación de estacionamentos de disuasión nas aforas dos núcleos de poboación.
- Ordenación e explotación da rede viaria en relación aos diferentes modos de transporte.
- Fomento da mobilidade a pé e en bicicleta.
- Xestión da mobilidade en aspectos relativos a centros atractores.
- Regulación da carga, descarga e reparto de mercadorías.

Nesta liña, os Plans de Mobilidade deben, partindo dunha análise inicial da situación do territorio, recoller estratexias e instrumentos necesarios e axeitados para a consecución dos seguintes obxectivos xerais:

A) Integración de Políticas.

O Plan de mobilidade debe asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e as de accesibilidade da poboación, favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenvolvemento económico e a inclusión social. Neste sentido, é necesario integrar políticas de desenvolvemento urbano e territorial coas políticas de mobilidade e de xeración ou acondicionamento de infraestruturas, de modo que se favoreza a accesibilidade dos cidadáns ás súas actividades con maior eficiencia enerxética e menor impacto ambiental e da forma máis segura e inclusiva posible, así como reducir a contaminación atmosférica e acústica e o consumo de enerxías non renovables.

B) Accesibilidade.

Mellorar a accesibilidade en xeral e en particular, reducir a necesidade de mobilidade mediante vehículo privado, favorecendo as condicións que propicien e prioricen a mobilidade en transporte público colectivo e os modos non motorizados. Desenvolvemento e mellora da oferta dos diferentes modos máis sostibles.

C) Circulación non motorizada.

Definir, potenciar e afianzar os itinerarios peonís e en bicicleta procurando a máxima seguridade para os usuarios e asegurar a non discriminación das persoas.

Deseño de zonas urbanas libres de coches ou de acceso restrinxido.

Completar a rede para bicicletas existente e as súas instalacións complementarias, como estacións de aparcamento que permitan o acceso ao máximo número de puntos do núcleo.

Identificar posibles novos itinerarios peonís, respectando e incrementando as condicións de confort dos mesmos, como seguridade, iluminación, etc. Propostas de peonalizacións.

D) Regulación de aparcamentos.

Determinar a política de aparcamento que comprenderá tanto os estacionamentos disuasorios como nos aparcamentos nos cascos urbanos e facilitar a determinación da mellor ubicación dos mesmos en función das necesidades territoriais.

E) Interferencia modal.

Recuperar o viario urbano para a súa función de soporte da mobilidade cotiá tratando de acadar a eficiencia dun ben urbano. Evitar a invasión dos vehículos privados e recuperar os espazos públicos para as persoas. Adecuar intercambiadores facilitando o acceso dos distintos modos e facilitar usos complementarios.

F) Distribución. Control de accesos.

Análise do tráfico de pesados, dos accesos, das rúas por onde deben circular, dos lugares destinados á carga e descarga e os seus horarios e as peculiaridades de cada zona.

G) Circulación rodada e ordenación da rede viaria.

Reordenación da rede viaria en relación aos diferentes modos de transporte, tamén á xerarquización viaria en base á funcionalidade, capacidade das vías e a conectividade entre barrios ou zonas de interese, é dicir, clasificando as vías en base á demanda de mobilidade e as características das vías así como a orixe e destino das viaxes.

Reordenación do tráfico desprazando os fluxos de paso cara aos eixos estruturantes e reducíndo nas zonas residenciais e céntricas.

Limitar o tráfico en vehículo privado nas zonas máis conxestionadas da cidade e incorporar sistemas de calmado de tráfico.

H) Zonas atractoras e xeradoras de actividade.

Identificar as zonas atractoras e xeradoras de viaxes, propoñendo estratexias de xestión e de satisfacción da demanda de mobilidade. Será de especial relevancia a análise de centros de servizos como centros sanitarios, de ocio, comerciais e educativos.

I) Turismo.

Identificar os lugares de interese ou potencial turístico e zonas de ocio, para establecer estratexias de fomento dos mesmos á mesma vez que se propoña como solucionar o incremento demandado de espazo na vía pública sen entorpecer a circulación por tales vías, así como o ruído producido pola aglomeración de vehículos e persoas. Como exemplo, os autobuses turísticos deben ter regulados os puntos de baixada e subida de viaxeiros así como o seu estacionamento durante a espera.

J) Seguridade Viaria.

Detección de puntos de accidentalidade nos núcleos para analizar e formular propostas e actuacións que contribúan á mellora da seguridade viaria. Definición de estratexias para reducir o número e gravidade de accidentes. Esta análise deber abarcar dende as infraestruturas, ata o mobiliario urbano como a iluminación.

K) Participación cidadá

Plan de participación social e comunicación onde conflúan os obxectivos do Plan coas medidas desenvolvidas, definindo diferentes tipos de accións como poden ser foros de participación global e por sectores, redes sociais, eventos, medios de comunicación, etc.

L) Instrumental e de xestión.

Establecer mecanismos de coordinación entre administracións e establecer unha adecuada programación das posibles actuacións de acordo aos custos de implementación e as posibilidades de financiamento.

M) Cumprimento das liñas estratéxicas

Establecemento de indicadores medibles que permitan a análise e seguimento das liñas estratéxicas e a súa evolución no tempo.

### **3. ÁMBITO DOS PLANS**

---

Se considerará como ámbito inicial de estudio o termo municipal, debéndose incluír as zonas externas a este ámbito que representen os principais orixes e destinos das viaxes que se producen aos distintos núcleos, centrando posteriormente os Plans nos principais núcleos urbanos de poboación.

Así mesmo, as estradas provinciais en cada municipio teñen que ter un estudo específico para comprobar a mobilidade e a afección das mesmas nos núcleos de poboación.

### **4. CONTIDO DOS PLANS**

---

Os Plans de Mobilidade deberán incluír catro fases:

- FASE I: Toma de datos e análise
- FASE II: Identificación de problemas e retos
- FASE III: Definición de obxectivos estratéxicos
- FASE IV: Delimitación de propostas e obxectivos específicos

### **5. FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE**

---

O primeiro paso para unha boa planificación estratéxica é identificar correctamente o punto de partida.

O obxectivo por tanto da toma de datos e análise é o estudo da mobilidade actual segundo grupos sociais, diferenciando entre mulleres, homes, anciáns, persoas de mobilidade reducida, nenos, etc. analizando os puntos de orixe e destino, modos utilizados, traxectos, motivos do desprazamento, etc., e en especial fluxos de tráfico e as súas consecuencias, relacionándoos coa dispersión, e a localización de servizos e centros de traballo.

#### TOMA DE DATOS

Nunha primeira etapa deberanse abordar os diferentes traballos de campo que conduzan á obtención de toda a información e datos de mobilidade necesarios. Os traballos a realizar serán como mínimo os seguintes:

- a) Recompilación de datos de plans e normas urbanísticas e outras aprobadas polos Concellos afectados e que deberán terse en conta na planificación (Plans Xerais de Ordenación Urbana, Plans de Transporte, Plans de Turismo, etc...)
- b) Enquisas de mobilidade

Con estas enquisas deberase recadar a información necesaria para a obtención das diferentes matrices orixe/destino, modais, por motivos, por períodos horarios, etc., que caracterizarán a demanda da poboación e servirán de base para a posterior modelización e elaboración das seguintes fases do plan de mobilidade. O período mais adecuado par efectuar a recollida de datos se determinará en función da data de comezo do PLAN, debendo realizarse nun período con actividade laboral e docente normal de acordo coas indicacións dos responsables do Concello.

Deberán realizarse así mesmo, enquisas de preferencias declaradas, como soporte para impulsar a acollida cidadá de determinadas medidas que se poidan entender de especial relevancia tanto polo seu coste como pola súa repercusión social.

c) Talleres sectoriais

Ao obxecto de fomentar a participación cidadá, recolleranse para a súa análise as peticións de aquelas asociacións que se consideren de interese, como poderían ser Asociacións de Veciños, Comunidades de Montes, Asociacións Ecoloxistas, Asociacións de comerciantes, Asociacións de Consumidores, Asociacións de Taxistas, Asociacións de Persoas con Diversidade Funcional, Operadores de Transporte, Asociacións de Nais e Pais de Centros Educativos, etc.

### INFORMACIÓN BÁSICA INICIAL E ANÁLISE

Os Plans de Mobilidade deben incluír unha análise da situación inicial dos seguintes aspectos:

A) Análise físico. Contexto territorial.

- Localización e superficie.
- Análise xeográfico do territorio
- Usos do solo.
  - Información sobre os usos urbanos que poidan xerar ou atraer desprazamentos de calquera modo, usos residenciais, industriais, comerciais, terciarios, equipamentos, etc.
  - Caracterización das novas zonas de desenvolvemento urbano, indicando usos previstos, densidades, conexións viarias contempladas no planeamento xeral, previsións e dotacións de servizos.
  - Zonas verdes.
- Viario.

- Oferta viaria da rede urbana coas súas características xeométricas e funcionais (sección transversal, número de carrís, aparcamento, interseccións, etc.)
- Oferta viaria para o peón e a bicicleta: beirarrúas, áreas peonís, áreas de tráfico restrinxido, áreas de tráfico calmo, semaforización, itinerarios, espazos reservados, etc.

B) Análise socio – económico e demográfico.

- Estrutura e evolución da poboación.
- Actividades produtivas e mercado de traballo.
- Nivel e caracterización da motorización.
- Localización de residencias e zonas de servizos, así como de grandes centros de actividade. Centros atractores e xeradores de desprazamentos.
- Parque de vivendas e o seu estado.

C) Análise do transporte e a circulación.

- Transporte público.
  - Inventario da oferta e da demanda do transporte público e relacións entre parroquias e núcleos limítrofes.
  - Recompilación de datos e plans do transporte público incluso os que realicen outros organismos supramunicipais (Renfe, autobuses, etc...)
  - Accesibilidade ás paradas de transporte público para persoas de mobilidade reducida.
- Transporte privado.
  - Datos de funcionamento da rede viaria principal, aforos en tramos e interseccións da mesma e aforos de peóns en zonas de especial interese, zonas comerciais e centros educativos.
  - Desenvolvemento de matrices orixe/destino segundo a zonificación existente, clasificando en función dos modos de transporte, vehículo privado, transporte público, peonil e bicicleta.
  - Información do tráfico exterior de acceso aos núcleos urbanos e principais vías de relación con este.
  - Inventario da rede ciclista e peonil dos núcleos.
  - Inventario e análise do fluxo de mercadorías e a súa relación cos centros loxísticos e de abastecemento. Análise da carga e descarga, inventariando a existencia de es-

pazos reservados para esta función. Aforarase así mesmo o mal uso destes espazos reservados.

- Estacionalidade.
- Aparcadoiros.
  - Inventarios diurnos e nocturnos de aparcamentos, con especificación do seu tipo (libre, regulado, en superficie, subterráneo), aparcadoiros en áreas de carga e descarga, dobre fila, etc. Aparcamentos reservados para persoas de mobilidade reducida e outras zonas de reserva.
  - Análise da ocupación por residentes.

#### D) Análise enerxética e medio ambiental

- Inventario de aspectos medioambientais e enerxéticos de gases admitidos e a influencia do tráfico sobre os mesmos.

#### E) Análise da seguraza viaria

- Detección de puntos de inseguridade e perigosidade viaria, por modos, tratando de coñecer ou actualizar os datos sobre tipo de accidentes, puntos conflictivos, gravidade, etc.

## 6. FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

---

### IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

A partires de información recollida e das inquiredanzas recollidas na participación cidadá se fará unha identificación dos problemas para a mobilidade de cada Concello, que deberá abarcar como mínimo os seguintes aspectos:

- a) Territoriais
  - Identificación do déficit de accesibilidade nas distintas zonas.
  - Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil, ocupación de beirarrúas, incidencias có mobiliario urbano, cruces, estacionamento en rúas peonís, invasión de vados, problemas de accesibilidade de persoas con mobilidade reducida, etc.
  - Superficie comparativa de espazos ocupados polo vehículo privado.
  - Superficie de espazos verdes e que melloren a calidade de vida dos cidadáns.
- b) Socio – económicos e demográficos

- Identificación de tendencias de crecemento poboacional e a súa distribución territorial, así como a pirámide de idades para caracterizar os rasgos de mobilidade que se poidan asignar a grupos de idade, emprego e outras características socio – económicas e demográficas.
- Identificación dos efectos sobre a mobilidade de cada sector de poboación con relación á localización dos centros comerciais, de actividade administrativa, sanitarios, de educación, etc. en definitiva, grandes centros de atracción.

c) Mobilidade

- Reparto modal
  - Identificación do reparto modal de residentes e visitantes e evolución nos próximos anos. Identificación e caracterización da estacionalidade dos datos incorporados.
  - Identificación da mobilidade no escenario tendencial e a súa repercusión no medio ambiente e a calidade de vida das persoas como tamén da circulación, necesidades de chan e a calidade do transporte.
- Transporte público.
  - Detección de áreas deficitarias e demandantes de transporte público, necesidades e carencias de traxectos, paradas, etc., así como a continuidade das liñas actuais e a súa tendencia.
- Transporte privado e circulación.
  - Detección dos problemas de conxestión do viario urbano, identificación de vías, horas punta, etc. Problemas específicos asociados ao transporte público, tránsito peonil e uso de bicicletas.
  - Detección de áreas con insuficiencia ou saturación en accesos ou saídas e, no seu caso, necesidade de vías alternativas.
  - Problemática do reparto de mercadorías na cidade así como de carga e descarga, con especial interese no casco histórico.
- Aparcamento.
  - Análise do aparcamento para residentes.
  - Problemas de saturación e delimitación das zonas conxestionadas.
  - Cuantificación do déficit actual e tendencial como a demanda satisfeita e insatisfeita.
  - Cuantificación da conxestión e aparcamento ilegal diurno, asociando estes problemas aos usos que xeran e cuantificando o déficit subxacente.
  - Análise das políticas de aparcamento e a súa xestión.

- Posibilidade de ubicación e capacidade de novos aparcamentos e aparcamentos en rotación necesarios no conxunto municipal.

d) Enerxía e medio ambiente

- Realización dun balance actual e tendencial segundo a base de aforos, demanda de mobilidade, índices de ocupación dos distintos modos, velocidades medias e parque de automóviles.
- Identificación dos principais contaminantes e gases de efecto invernadoiro e a súa tendencia previsible.

e) Seguraza viaria

Identificación de puntos conflictivos relativos á seguridade viaria.

### IDENTIFICACIÓN DE RETOS

Para cada un dos apartados anteriores de problemáticas detectadas deben enmarcarse os retos a levar a cabo e que servirán como base para a definición das liñas estratéxicas de planificación, que deberán fixarse en concordancia cós responsables do Concello, tales como priorizar o uso peonil sobre outros modos ou garantir a accesibilidade aos colectivos mais vulnerables, etc.

## **7. FASE III: DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS**

---

Unha vez recompilados e analizados os datos iniciais, e identificados os problemas e retos nas fases anteriores, extraeranse as primeiras conclusións que permitirán establecer unha visión global do conxunto da mobilidade no Concello e concretamente nos seus principais núcleos urbanos. Desta forma, o Plan fixará en coordinación cós responsables do Concello, as liñas estratéxicas de planificación e os obxectivos prioritarios ou específicos de cada liña.

Os obxectivos específicos deberán incluír medidas coordinadas para acadar o obxectivo global de mobilidade sostible. Para a selección de medidas recoméndase a Guía para o desenvolvemento e Implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible do IDAE no capítulo 3.4.

Os principais eixos vertebradores serán, enfocados aos obxectivos temáticos 4, 6 e 9 do Programa Operativo de Crecemento Sostible da Unión Europea 2014-2020, como mínimo os seguintes:

- Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.
- Medidas de reordenación e mellora do transporte público.

- Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos.
- Medidas de desconxestión viaria.
- Medidas de distribución e control de accesos.
- Medidas para o futuro desenvolvemento do viario.
- Medidas de seguridade viaria.
- Medidas medioambientais e de protección.
- Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade.
- Medidas de outras actividades de mobilidade.
- Medidas de financiamento das anteriores propostas.

Estes eixos serán ampliados e desenvolvidos segundo obxectivos específicos na fase IV.

## **8. FASE IV: DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS**

---

Para a concreción de intervencións as propostas e obxectivos específicos conterán, sen entrar en detalles construtivos pero si coa suficiente claridade e prioridade, os seguintes contidos mínimos:

- a) Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.

O adjudicatario terá que propoñer e desenvolver distintas medidas tendentes a mellorar a mobilidade dos peóns no núcleo. Neste sentido haberá de contemplarse o efecto barreira que supoñen determinadas infraestruturas e propor actuacións encamiñadas á permeabilidade peonil en todo o casco urbano. Deberán considerarse todos os factores que fagan das vías atractivas e cómodas como seguridade, iluminación, sección de vía, etc.

Deberán así mesmo facerse propostas de seccións que reorganicen o espazo público promovendo o espazo de preferencia peonil facendo fichas comparativas do espazo existente na actualidade e da proposta realizada nas rúas tipo.

- b) Medidas de reordenación e mellora do transporte público.

Liñas, traxectos e estacións de transporte público intermunicipal, actuais e previstas.

O adjudicatario terá que propoñer as actuacións que se consideren necesarias e factibles en canto a transportes para a solventar as necesidades de mobilidade do Concello.

- c) Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos.

A ocupación que o vehículo privado realiza da vía pública foi aumentando nos últimos anos. Isto interfere con outros usos aos que se pode adicar dito espazo.

O adjudicatario deberá elaborar as liñas estratéxicas de futuro e definir propostas concretas de

actuación a curto, medio e longo prazo para xestionar as prazas adicadas a este uso de aparcamento. Fundamentalmente se realizarán propostas coordinadas para a xestión do aparcamento para residentes, carga e descarga, aparcamentos disuasorios, etc.

d) Medidas de desconxestión viaria.

Deberanse propor alternativas a vías conxestionadas, xa sexan principais, secundarias ou locais de todo tipo, que irán dende o traslado de intensidades cun mellor reparto modal hasta propor novas infraestruturas analizando os custos de cada medida así como a enumeración de tramitacións e xestións de coordinación con outros organismos que ser necesarias para levar a cabo a execución de tales novas infraestruturas de cara a que os xestores municipais poidan valorar a factibilidade da posta en marcha de dita proposta.

e) Medidas de distribución e control de accesos.

Deberanse propor alternativas á distribución e transporte actual de todo tipo de produtos, mercadorías, etc. Irá unida a unha análise do control de accesos das diferentes vías por onde penetran, as rúas por onde circulan, os lugares destinados á carga e descarga, aos seus horarios e as peculiaridades da zona.

f) Medidas para o futuro desenvolvemento do viario.

Deberanse recompilar os planes de actuación urbanística aprobados no Concello co fin de analizar de maneira conxunta e, con visión de futuro, a incidencia que terá no viario a mobilidade xerada polos novos desenvolvementos previstos.

Deberanse así mesmo, analizar a funcionalidade de ditos plans, e as posibilidades reais de desenvolvemento a curto, medio e longo prazo, en coordinación coas novas propostas de mobilidade.

g) Medidas de seguridade viaria.

Deberanse recompilar os datos existentes e elaborar propostas en relación a factores críticos de accidentalidade (vía, vehículo, peóns...).

h) Medidas medioambientais e de protección.

Deberanse determinar zonas de protección ambiental, así como zonas onde os niveles de contaminación ou conxestión poidan ser elevados debendo especificar medidas propias á zona.

i) Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade.

Deberanse propor medidas de dinamización en centros atraccións de actividade, como mercados, feiras, zonas comerciais, zonas de lecer, etc.

j) Medidas de financiamento das anteriores propostas.

Todas as medidas propostas deben ir acompañadas de orzamentos de implantación estimados (en base a ratios como custo por ml/ ou m<sup>2</sup>, ou partidas alzadas estimadas) de forma que os xestores municipais poidan, a falta de plans de implantación, estudos ou proxectos construtivos de detalle, planificar as futuras actuacións segundo as súas posibilidades de financiamento.

## **9. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN**

---

Todas as anteriores propostas e obxectivos específicos, medidas ou conxuntos de medidas concretas deberán, ademais de ir acompañadas duns orzamentos de implantación estimados, definirse dentro dunha programación como:

- A curto prazo. Considéranse de curto prazo as medidas que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención de outras administracións e que non supoñen un investimento elevado, o que implica que poden ser tomadas de forma inmediata ata un ano dende a finalización do plan, polo tanto o período estimado dende a aprobación do plan hasta 2 anos despois.
- A medio prazo. Considéranse de medio prazo as medidas que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención de outras administracións, pero supoñen a necesidade de planificación do investimento, ou ben, supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo anteriores, o que implica que poden ser tomadas entre dous e tres anos dende a finalización do plan.
- A longo prazo. Considéranse de longo prazo todas aquelas medidas que dependan de aprobación ou financiamento por parte de outra administracións distinta do Concello, así como medidas que teñan que ver con Plans de Ordenación sen aprobación definitiva, etc. Ou ben, medidas que supoñan a necesidade de aplicación de medidas a curto e medio prazo para facer factible a súa aplicación consideradas como obxectivo último, o que implica que poden ser tomadas entre catro e dez anos dende a finalización do plan.

## **10. SEGUIMIENTO DE MOBILIDADE SUSTENTABLE**

---

O plan debe incluír unha medición inicial de indicadores que faciliten o seguimento e a avaliación das actuacións do plan levadas a cabo. Estes indicadores deben permitir comparar a situación actual, antes da execución das medidas, coa situación prevista, despois da execución das medidas.

Con estes datos iniciais, que quedarán a disposición da Deputación de Pontevedra, esta poderá constituír un Observatorio da Mobilidade na provincia. Os indicadores deben ser de fácil medición para

que dende os Concellos se poidan realizar as sucesivas valoracións que permitan comprobar e avaliar a evolución das propias accións, e comprobar o cumprimento das previsións iniciais. Os indicadores permitirán realizar un seguimento a medio e longo prazo e a lo menos permitirán realizar unha valoración de todos os aspectos dende o punto de vista ambiental, social económico e funcional.

Defínense a continuación un mínimo de indicadores a incluír no estudo, definidos a partir do Sistema Municipal de Indicadores de Sustentabilidade, (IV Reunión do Grupo de Traballo de Indicadores de Sustentabilidade da Red de Redes de Desenvolvemento Local Sostible, Novembro 2010):

### **DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE**

Fórmula de cálculo	nº de viaxes a pé / nº total de viaxes xerados	%
	nº de viaxes en bicicleta / nº total de viaxes xerados	%
	nº de viaxes en vehículo privado/nº total de viaxes xerados	%
	nº de viaxes en transporte público / nº total de viaxes xerados	%
	nº de viaxes en transporte compartido ou outros / nº total de viaxes xerados	%
Subindicadores	Intramunicipal e intermunicipal	%
	Tempo e distancia percorrida segundo o motivo do desprazamento	min e km
Fontes de información	Enquisas	
Periodicidade desexada	Cuatrienal	
Tendencia desexable	< 20% viaxes en vehículo privado en zona urbana	
	< 50% viaxes en vehículo privado en zona interurbana	

### **ESPACIO VIARIO PARA PEÓNS**

Fórmula de cálculo	ml de viario con prioridade peonil/ml totais	%
	superficie de viario para peóns/superficie total de viario	%

Subindicadores	nº de rúas con prioridade para peóns	%
Fontes de información	Rede viaria	
Periodicidade desexada	Anual	
Tendencia desexable	> 75% de espazo viario en zona urbana con prioridade peonil	

#### **ESPACIO VIARIO PARA BICICLETAS**

Fórmula de cálculo	ml de carril bici / ml totais de viario	%
Subindicadores	Proximidade da poboación a un carril bici (%)	%
Fontes de información	Rede viaria	
	Padrón municipal	
Periodicidade desexada	Anual	
Tendencia desexable	> 80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300 m	

#### **ENVELLECIMENTO DA POBOACIÓN**

Fórmula de cálculo	poboación > 65 anos / poboación entre 0 e 15 anos	%
Subindicadores	-	
Fontes de información	Padrón municipal	
Periodicidade desexada	Anual	
Tendencia desexable	-	

### **11.ACCIÓNS TRANSVERSAIS. PLAN DE PARTICIPACION CIDADÁ E COMUNICACIÓN**

Os estudos deben asegurar un equilibrio entre as necesidades de mobilidade e accesibilidade, ao mesmo tempo que favorecen a protección do medio ambiente, a cohesión social e o desenvolvemento económico (principios de mobilidade sostible).

Isto significa proporcionar á cidadanía alternativas ao vehículo privado que sexan cada vez máis sostibles, eficaces e confortables, e á mesma vez, concienciar da necesidade dun uso máis eficiente do vehículo privado.

Polo tanto, faise necesaria unha xestión da demanda de mobilidade privada que requira dunha alta concienciación e participación cidadá.

Dende o Servizo de Mobilidade apóstase ademais por un modelo de xestión que ten en conta as opinións dos usuarios, beneficiarios últimos das actuacións realizadas nas infraestruturas que lles rodean, na definición das actuacións a realizar.

É dicir, ademais dos responsables das corporacións municipais e principais xestores do municipio, existe un amplo rango de persoas e organizacións que poden verse afectadas polas medidas levadas a cabo, polo que hai que abrir a posibilidade de telos en conta na toma de decisións como axentes involucrados, xa que, sendo potenciais usuarios, a súa oposición pode impedir o avance ou dificultar a implantación das medidas e a súa implicación colectiva pode tamén supoñer o éxito das mesmas.

Dada a gran variedade de grupos de axentes involucrados, é posible que entre eles exista un conflito de intereses, aspecto que debe ser identificado e xestionado coidadosamente como parte do proceso de participación pública.

Trátase de conseguir o maior consenso social posible respecto a:

- As valoracións na diagnose inicial
- A propia definición das propostas
- A execución e xestión posterior
- A avaliación posterior dos resultados

O modelo de participación social debe ser acorde ás distintas tipoloxías de municipios, que permita a interacción cos colectivos que se consideren de interese.

Deberase describir o plan de participación incluíndo a definición das ferramentas de participación presenciais e virtuais, o número de xornadas caracterizadas por sectores de actividade, e cantos talleres, foros ou actividades propoñan.

O proceso de participación debe quedar documentalmente recollido, tanto mediante formularios tipo enquisa a cubrir polos participantes, que recollan preguntas relevantes e a definir en cada plan concreto, como nun informe final redactado incluído no Plan como Anexo que recolla todas as impresións postas de manifesto na participación cidadá.

Os procesos de comunicación son o feedback dos procesos participativos, é dicir a comunicación das solucións finais adoptadas. Neste sentido deberá quedar recollido o plan de comunicación, que debe

incluir como mínimo dúas presentacións:

- Unha presentación pública inicial de explicación dos obxectivos e metodoloxía do Plan.
- Una presentación pública final de explicación de conclusións e propostas de actuación.

A documentación gráfica para a realización destas presentacións será a necesaria para explicar con claridade á veciñanza as necesidades das actuacións a realizar.

Estes procesos de comunicación se realizarán sempre en coordinación cós responsables do Concello e nun local posto a disposición por este último.

Así mesmo, o Plan debe incluír un Plan de Participación e Comunicación posterior, que sirva de base aos Concellos para a súa realización, fomentando a continuidade da participación cidadá e a avaliación da evolución das actuacións levadas a cabo.

## **12.CONDICIÓNNS TÉCNICAS**

---

Na realización do plan o adxudicatario terá en conta as directrices e previsións contidas nos PXOU, os plans de desenvolvemento dos mesmos, os datos, previsións e plans dos organismos ministeriais e autonómicos e locais en todos os aspectos que teñan relevancia en materia de mobilidade. De maneira indicativa teranse en consideración os datos demográficos e de actividade, distribución territorial, centros de atracción, redes de transporte, aforos dispoñibles, ordenanzas de tráfico, circulación, carga e descarga, medioambientais, así como calquera plan que se realice durante a duración do contrato por parte de organismos públicos que afecten de algunha maneira á mobilidade nos núcleos de poboación.

Có obxecto de que os resultados da información de campo recollida, programas de actuación, evolución de indicadores, etc., poidan ser sistematicamente actualizados polos propios servizos técnicos municipais ou o Observatorio de Mobilidade da Dputación de Pontevedra, toda a información deberá ser entregada en formato dixital aberto, sendo obrigatoria a entrega de mapas e propostas de actuación e formato GIS.

## **13.DIRECCIÓN TÉCNICA**

---

O Concello será o encargado da dirección técnica do Plan, mediante a persoas ou persoas en que delegue.

A dirección técnica asumirá, entre outras, as funcións de:

- Coordinar o acceso á documentación inicial dispoñible polo Concello.
- Favorecer a participación cidadá.

- Establecer as liñas estratéxicas

#### **14.PRESENTACIÓN DOS TRABALLOS**

---

Ao marxe do proceso de comunicación final descrito con anterioridade, os traballos finais obxecto deste prego entregaranse en soporte papel e electrónico, segundo as especificacións esixidas polo Director do Contrato. A súa vez, os planos orixinais debuxaranse en formato A1, á escala convinte utilizándose copias reducidas en tamaño A-3 para a súa encadernación.

O documento final a entregar constará non só das propostas finais de actuación se non incluírá tamén un resumo explicativo de todas as fases do Plan que levan a tales propostas finais.

Así mesmo, o documento recollerá de forma clara a priorización de actuacións e a metodoloxía proposta de implantación de propostas de forma que facilite a xestión futura dos responsables municipais.

Será necesaria a entrega de dúas copias en papel e dúas copias en Cd ou DVD do documento. Unha copia quedará a disposición do Concello e outra a disposición da Deputación de Pontevedra.

#### **15.FORMATO DOS PLANS PARA VALORACIÓN POLA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA**

---

O contido do Plan a presentar na Deputación de Pontevedra que posibilitará a súa validación final de cara á xustificación e abono da axuda económica, deberá cinguirse como mínimo ao contido no presente prego de prescricións técnicas e deberá presentarse seguindo o seguinte guión:

1. Introducción
  - a. Antecedentes
  - b. Obxecto e obxectivos do plan
  - c. Metodoloxía
  - d. Conclusión principal do plan
2. Fase I. Toma de datos e análise
  - a. Recopilación de plans e normas urbanísticas existentes
  - b. Análise físico e contexto territorial
  - c. Análise socio – económico e demográfico
  - d. Análise do transporte e a circulación
  - e. Análise enerxética e medio ambiental
  - f. Análise da seguranza viaria
  - g. Recopilación dos principais datos extraídos da participación cidadá inicial
3. Fase II. Identificación de problemas e retos

- a. Territoriais
  - b. Socio – económicos e demográficos
  - c. Mobilidade
  - d. Enerxía e medio ambiente
  - e. Seguraza viaria
  - f. Análise DAFO
4. Fase III. Definición de liñas estratéxicas
  5. Fase IV. Delimitación de propostas e obxectivos específicos
    - a. Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.
    - b. Medidas de reordenación e mellora do transporte público.
    - c. Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos.
    - d. Medidas de desconxestión viaria.
    - e. Medidas de distribución e control de accesos.
    - f. Medidas para o futuro desenvolvemento do viario.
    - g. Medidas de seguridade viaria.
    - h. Medidas medioambientais e de protección.
    - i. Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade.
  6. Plan de implementación

En forma de cronograma orzamentado que inclúa todas as medidas a curto, medio e longo prazo.
  7. Seguimento da mobilidade sustentable

Avaliación inicial de indicadores
  8. Participación cidadá
    - a. Resumo das conclusións extraídas da participación cidadá
    - b. Documentación acreditativa da realización da mesma.
  9. Fichas comparativas de seccións tipo para a reorganización do espazo público
  10. Planos

A presentación do documento deberá conter imaxes gráficas representativas; realizarse en formato A3, tipo de letra Arial tamaño 11, e non poderá superar 100 páxinas a dúas caras máis como mínimo 10 planos explicativos.

Segundo.- dar traslado da aprobación do presente acordo para a súa publicación.-

Pontevedra, 23 de outubro de 2017

A xefatura dos Servizos Administrativos de Mobilidade