

## **BASES REGULADORAS DEL PLAN DE REMODELACIÓN Y MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS MUNICIPALES (PLAN DEPOREMSE)**

### **INTRODUCCIÓN**

El Plan DEPOREMSE es promovido por la Diputación de Pontevedra, en el marco de sus atribuciones legales, contenidas en la vigente legislación de régimen local, con carácter de instrumento para la cooperación con las entidades locales de la provincia. Asimismo, el plan se crea como una modalidad de asistencia económica a los ayuntamientos, de conformidad con las necesidades municipales solicitadas en materia de infraestructuras viarias.

Uno de los objetivos del Gobierno de la Diputación de Pontevedra es desarrollar una movilidad sostenible que dé prioridad a la seguridad y a la movilidad peatonal en cualquier carretera. De hecho, la alta vulnerabilidad de los peatones pone de manifiesto la urgencia de políticas y medidas que hagan más segura su circulación.

La política de movilidad de la Diputación se articula en torno a dos ejes fundamentales: la planificación y la inversión. La planificación en la redacción y puesta en marcha de planes de movilidad, y la inversión en el diseño de infraestructuras viarias para conseguir más habitabilidad, seguridad y una correcta accesibilidad, sobre todo a los centros de uso social y de actividad económica, que son los que generan mayor tráfico mixto.

Para permitir a los ayuntamientos la remodelación de sus calles y vías, con el fin de facilitar la comunicación entre los espacios de trabajo y dotacionales de uso social, sanitario o educativo, así como para mejorar aquellos trazados que soportan una alta densidad de tráfico tanto peatonal como rodado, se confeccionan las Bases reguladoras del Plan de remodelación y mejora de la seguridad de las vías municipales (Plan DEPO-REMSE).

Al mismo tiempo, estas bases de carácter bianual (2018-2019), y dada su naturaleza como herramienta de asistencia y cooperación económica con las entidades locales de la provincia, tienen el carácter de normativa propia que se les atribuye a los planes de cooperación, en virtud de la disposición adicional octava de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones (LGS).

### **CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

## **Primera. Objeto**

Las bases del Plan DEPO-REMSE y la convocatoria tienen por objeto regular el procedimiento de concesión, ejecución y justificación de las subvenciones que se concedan con cargo a este plan de carácter bianual. Las finalidades subvencionables serán las que se señalan a continuación, y tendrán que realizarse sobre calles o vías de titularidad municipal o sobre bienes o terrenos en los que se acredite la titularidad o se disponga de un derecho de uso o cesión. Las ayudas y subvenciones de este plan podrán destinarse a los siguientes ejes de actuación:

Los ayuntamientos deberán definir el carácter de la inversión, a los efectos de su inclusión en una tipología o en otra (Eje 1 o Eje 2) y determinar su aportación municipal. En el caso de las inversiones incluidas en el Eje 1, las actuaciones podrán ser de ámbito discontinuo, mientras que los incluidos en el Eje 2 tendrán que tener obligatoriamente un ámbito continuo, dentro y/o alrededor del centro de atracción, que justifique la actuación.

### **➤ Eje 1. Mejora de la seguridad viaria en calles y vías locales**

Las actuaciones de mejora de seguridad viaria comprenderán:

- Para las propuestas en el Eje 1 de instalación de pasos de cebra sobreelevados y reductores físicos de velocidad en calles y vías locales, los proyectos cumplirán las siguientes determinaciones:

1.1. Cuando existan o se proyecten pasos de cebra y existan aceras a un nivel superior, la solución debe ser el paso de cebra sobreelevado, o la meseta sobreelevada en el caso de intersecciones.

En los casos en los que no existan pasos de cebra la solución puede ser la instalación de reductores físicos de velocidad trapezoidales o circulares.

Cuando existan pasos de cebra pero las aceras estén al mismo nivel o haya muy poca diferencia de cuota, menor de 7 cm, la solución debe ser la instalación de resaltos tipo Watt (circulares aprox.) antes y después del paso de cebra.

Las características técnicas de todos los dispositivos que se instalen serán las determinadas por la normativa municipal, en caso de existir, y en su defecto las determinadas por la Diputación en su Ordenanza de seguridad viaria y las instrucciones y acuerdos que la desarrollan. La señalización vertical y horizontal y la instalación de alcantarillas, de ser necesarias, se entienden como elementos obligatorios incluidos dentro de la instalación de los dispositivos.

1.2. Las obras y actuaciones complementarias necesarias para la correcta instalación de los dispositivos como el levantamiento de las aceras para igualarlas con los pasos sobreelevados o con las mesetas, los rebajes de la acera para garantizar la accesibilidad en el caso de una diferencia de cuota menor de 7 cm, el correcto alumbrado de los pasos de cebra, o la instalación de semáforos también podrán incluirse en los proyectos objeto de subvención.

1.3. Asimismo, podrán incluirse pequeñas obras necesarias para realizar la actuación de instalación de dispositivos en el tramo de calle o vía municipal dentro del ámbito de la actuación, aunque no estén estrictamente en el área concreta en la que se instale el dispositivo, como la reparación de la iluminación o de los firmes de la calzada y de las aceras, en los tramos entre los dispositivos instalados o al final.

1.4. Las actuaciones centrales objeto de esta línea serán la instalación de los dispositivos descritos en el apartado 1.1. En consecuencia, la suma de los presupuestos para las actuaciones descritas en el apartado 1.2 y en el apartado 1.3 no podrá superar el presupuesto previsto para las actuaciones definidas al amparo del apartado 1.1.

➤ **Eje 2. Actuaciones integrales de mejora de la movilidad y de la seguridad viaria en el entorno de centros de elevada atracción:**

- Son los proyectos que incluirán una actuación integrada de mejora de todo tipo de movilidad y de seguridad viaria en las vías y espacios públicos de titularidad municipal dentro del ámbito o en el entorno de puntos de gran atracción: centros socio sanitarios-culturales, centros educativos, y centros productivos como puertos o polígonos industriales, entre otros.
- Cuando las vías y espacios municipales estén contiguos o dentro del ámbito del centro objeto de mejora, su longitud o extensión será la totalidad, mientras que si son exteriores al centro de referencia, se entiende como entorno el ámbito que no diste más de 300 m de su entrada principal.

Los proyectos incluidos en esta convocatoria se tramitarán como gastos/inversiones plurianuales.

Los ayuntamientos deben presentar un único proyecto que debe ser como mínimo de 50.000,00 euros, con inversiones correspondientes a un único eje.

## **Segunda. Naturaleza jurídica**

De conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional octava de la Ley 38/2003, de 17 de

noviembre, General de Subvenciones (LGS), las ayudas que se arbitren en favor de los ayuntamientos en el marco del Plan de remodelación y mejora de seguridad de las vías municipales (Plan DEPOREMSE) se registrarán por estas bases, y resultarán de aplicación supletoria las disposiciones de esta ley.

### **Tercera. Aprobación de las bases**

De acuerdo con lo establecido en la base 16.3 de las Bases de ejecución del Presupuesto para el ejercicio 2018 y cumpliendo con lo establecido en el artículo 17 de la LGS, el órgano competente para la aprobación de estas bases es el Pleno de la Diputación.

### **Cuarta. Beneficiarios**

Podrán solicitar las ayudas reguladas en estas bases los ayuntamientos de la provincia de Pontevedra con una población de derecho de hasta 50.000 habitantes, según la correspondiente certificación expedida por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) referida a la última actualización del censo. No podrán obtener la condición de beneficiarios aquellos ayuntamientos en los que concurra alguna de las circunstancias o prohibiciones a las que hace referencia a legislación vigente en materia de subvenciones.

### **Quinta. Financiación y cuantía de las subvenciones**

La financiación del Plan DEPOREMSE, para el bienio 2018-2019, asciende a 11.000.000,00 millones de euros, financiados con fondos propios de la Diputación, en las aplicaciones presupuestarias 2018/942.9420.762.18 y 2019/942.9420.762.18.

<b>Anualidad</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Importe	7.000.000,00	4.000.000,00

El importe mínimo del proyecto será de 50.000,00 euros y el máximo de la subvención por ayuntamiento será de 500.000,00 euros, respetando en todo caso los porcentajes de cofinanciamiento que se establecen más abajo en función de la población y la tipología del proyecto. El porcentaje restante, o la cantidad que resulte, si se superan los límites fijados, tendrán que aportarla los ayuntamientos solicitantes.

Para cada proyecto, el compromiso de gasto por parte de la Diputación será de un 64 % en el ejercicio 2018 y de un 36 % en el ejercicio 2019.

Por otra parte, se estipulan las aportaciones de los respectivos ayuntamientos según su población y la tipología de los correspondientes proyectos. Los porcentajes de la aportación municipal serán las que se describen a continuación:

Población	Línea 1: sólo pasos de cebra sobreelevados y reductores físicos de velocidad en calles y vías locales	Línea 2: proyecto integral de mejora de la movilidad y seguridad viaria en el entorno de centros de elevada atracción
0 - 10.000	5 %	10 %
10.0001 - 20.000	10 %	15 %
20.001 - 50.000	15 %	20 %

#### **Sexta. Criterios de concesión y cuantificación de las solicitudes**

Las subvenciones se otorgarán por el procedimiento de concurrencia competitiva, y las solicitudes se valorarán de acuerdo con los criterios del apartado 6.2.

La concesión de las subvenciones se realizará en un único proceso.

Se valorarán los proyectos por orden decreciente de puntuación, y se les asignará la máxima financiación posible (límite de 500.000 euros por ayuntamiento), a los proyectos con mayor puntuación hasta agotar los 11 millones del plan.

6.1. Quedarán excluidas aquellas solicitudes que:

- Incumplan las bases de la convocatoria
- No consigan el 50 % de la puntuación total

6.2. Criterios de valoración:

Sobre un total de 100 puntos, los criterios de selección son los siguientes:

a) Criterio de población, de acuerdo con la información publicada por el IGE: sobre un total de 20 puntos:

- Municipios de hasta 5.000 habitantes: mayor de 16 puntos hasta 20 puntos

- Municipios mayores de 5.000 a 10.000 habitantes: mayor de 12 puntos hasta 16 puntos
- Municipios mayores de 10.000 a 15.000 habitantes: mayor de 8 hasta 12 puntos
- Municipios mayores de 15.000 a 20.000 habitantes: mayor de 4 hasta 8 puntos
- Municipios mayores de 20.000 a 50.000 habitantes: desde 0 hasta 4 puntos

La valoración se hará de forma proporcional.

b) Criterio de extensión de la red viaria de titularidad municipal, de acuerdo con la cartografía “ruteable actualizada a 2017” o por certificado del secretario municipal: sobre un total de 20 puntos:

- Municipios de 0 a 30 km: desde 0 hasta 5 puntos
- Municipios de más de 30 a 100 km: mayor de 5 hasta 10 puntos
- Municipios de más de 100 a 150 km: mayor de 10 hasta 15 puntos
- Municipios de más de 150 km: mayor de 15 hasta 20 puntos

La valoración se hará de forma proporcional.

c) Densidad de población, de acuerdo con la información publicada por el IGE: sobre un total de 20 puntos:

Mayor de 500: mayor de 16 hasta 20 puntos

De mayor de 250 a 500: mayor de 12 hasta 16 puntos

De mayor de 100 a 250: mayor de 8 hasta 12 puntos

De mayor de 50 a 100: mayor de 4 hasta 8 puntos

De 0 a 50: desde 0 hasta 4 puntos

La valoración se hará de forma proporcional.

d) Importancia, calidad y grado de madurez de los proyectos. Hasta 40 puntos:

- Calidad técnica del proyecto en todos sus contenidos necesarios: topográfico, geotécnico en el caso de muros y otros elementos de carga; calidad de la descripción del estado actual, calidad de las soluciones propuestas, calidad de los materiales, calidad de las propuestas constructivas; nivel de detalle de las soluciones, de acuerdo con lo establecido en el anexo I “Formato y contenido del proyecto”, hasta un máximo de 20 puntos.

- Por la adecuación a la normativa municipal, caso de haberla, y las determinadas por la Diputación en su ordenanza de seguridad viaria, en las instrucciones y acuerdos que la desarrollan y de conformidad con lo dispuesto en el anexo II “Reductores de velocidad y protocolo de actuación de la seguridad viaria”, hasta un máximo de 20 puntos.

La valoración de estos criterios se realizará por una comisión de personas expertas, que estará constituida por los siguientes miembros:

Presidencia: el ingeniero jefe del Servicio de Cooperación Municipal

Vocales:

- La jefa del Servicio de Cooperación Municipal
- Un/a técnico/a del Servicio de Cooperación Municipal
- La arquitecta provincial
- El director de Movilidad o la persona de perfil técnico en quien delegue
- El jefe de los Servicios Técnicos de Movilidad

### **Séptima. Procedimiento de concesión y resolución definitiva**

1. La instrucción del procedimiento de concesión de subvenciones le corresponde a la jefa del Servicio de Cooperación Municipal.
2. La instrucción del procedimiento de concesión comprenderá las siguientes actividades o fases:
  - a) Una vez presentadas las solicitudes se realizará su estudio y comprobación por parte del servicio instructor, y se solicitarán las enmiendas que procedan, en el plazo de 10 días.
  - b) Petición de informes: el órgano instructor solicitará un informe de los servicios técnicos provinciales sobre los proyectos presentados y conforme a los criterios de valoración a tener en cuenta según estas bases.
  - c) Informe-propuesta de la jefa del Servicio de Cooperación, en el que figurará la valoración hecha por la comisión de personas expertas a la luz de los criterios de valoración establecidos en estas bases, explicando el sistema de valoración seguido, relacionando las solicitudes por orden decreciente de puntuación, y señalando la subvención que corresponde a cada uno de los beneficiarios. Asimismo, se relacionarán las solicitudes desestimadas, motivando las razones de la desestimación.
  - d) Informe de fiscalización de Intervención de todos los expedientes y del informe-propuesta.

- e) Estudio del informe-propuesta por parte de la comisión de evaluación, de la que la secretaria o secretario levantará acta. La comisión de evaluación estará formada por los siguientes miembros:

Presidencia: o diputado/a delegado del área de Cooperación Municipal

Vocales:

- La jefa del Servicio de Cooperación Municipal
- Un técnico/a del Servicio de Cooperación Municipal
- Un técnico/a del Servicio de Arquitectura
- Un técnico/a del Servicio de Movilidad
- Un técnico/a del Servicio de Intervención

Secretario/a: el/la de la Diputación de Pontevedra o la funcionaria o funcionario de carrera con titulación superior en quien delegue.

- f) Propuesta de resolución definitiva, que se elevará al órgano competente para su aprobación.
- g) Resolución del órgano competente, de conformidad con lo que dispongan las bases reguladoras, en la que se deberán acreditar los fundamentos de la resolución que se adopte. El plazo máximo para notificar y resolver no podrá exceder los 6 meses. El plazo se computará a partir del día siguiente al del fin del plazo de presentación de solicitudes. El vencimiento del plazo máximo sin notificar a los potenciales beneficiarios, los legitima para entender desestimadas por silencio administrativo sus solicitudes de concesión de subvención.
- h) Tras la resolución definitiva se firmará un convenio con los ayuntamientos beneficiarios en el que se definirán las actuaciones objeto de subvención, en caso de que los proyectos contemplen varias actuaciones de mejora de la movilidad y de la seguridad viaria, y se establecerán de manera pormenorizada sus deberes.
3. 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. Una vez notificada la resolución de concesión se entenderán aceptadas por los ayuntamientos salvo que éstos expresamente las rechacen.

### **Octava. Lugar y plazo de presentación de las solicitudes**

El plazo de presentación de las solicitudes de subvenciones que se acojan a este programa es de 2 meses, contados desde el día siguiente al de la publicación del extracto de esta convocatoria en el *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra* (BOPPO).

De acuerdo con el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas (LPACAP), que recoge la obligatoriedad por parte de las personas jurídicas de relacionarse electrónicamente con la Administración, las solicitudes se presentarán telemáticamente en la sede electrónica de la Diputación, con la dirección [www.sede.deputacion.es](http://www.sede.deputacion.es), subiendo la documentación adjunta comprimida en ZIP con los siguientes formatos digitales: FIEDBEC para el presupuesto, CAD para los planos y PDF para los demás documentos.

### **Novena. Solicitudes y documentación**

Las solicitudes se formalizarán en los modelos normalizados y se presentarán de manera telemática a través de la sede electrónica [www.sede.depo.es](http://www.sede.depo.es). La presentación telemática producirá plenos efectos jurídicos, siempre que la solicitud se envíe dentro del plazo establecido.

Las solicitudes, firmadas por los representantes locales, se presentarán debidamente cubiertas, especificando su denominación concreta, el presupuesto y el importe de la subvención solicitada.

Además, deberán ser aprobadas mediante un acuerdo del órgano competente del ayuntamiento, que indique expresamente la finalidad concreta y la cantidad que se solicita, aportándose este acuerdo o una certificación acreditativa del acuerdo de aprobación.

Cualquier falsedad en los datos presentados dará lugar a la pérdida de la subvención concedida, además de otras medidas que para el caso pueda arbitrar el organismo provincial.

No se concederán subvenciones si no figuran en el expediente todos los formularios y documentos preceptivos que se contemplan en estas bases. En caso de defecto, error o ausencia en la presentación de la documentación a la que se refiere esta base, o de incumplimiento de lo previsto en el artículo 68 de la LPACAP, se le requerirá al interesado que enmiende las faltas u omisiones en el plazo máximo de 10 días hábiles, indicándole que, de no hacerlo, se tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la citada ley.

Para la concesión de las subvenciones deberá entregarse la siguiente documentación:

- Solicitud de subvención
- Declaración responsable del órgano competente del ayuntamiento en la que se haga constar **(anexo I)**:
  - Que el ayuntamiento no solicitó ni percibió ninguna subvención de otras administraciones públicas para la financiación de la inversión que se incluye en el Plan DEPOREMSE. En caso de que existan otras ayudas o subvenciones concurrentes, se aportarán el detalle de cada una de ellas, acreditándose que la suma total no supera el 100 % del importe
  - Que el ayuntamiento no está incurso en causas de prohibición para la percepción de ayudas o subvenciones públicas, que conoce y acepta las bases de la convocatoria, y asume el compromiso de cumplir las condiciones de la subvención
  - Que el ayuntamiento está al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones con la Hacienda estatal, autonómica y con la Seguridad Social
  - Que la finalidad objeto de subvención es una competencia municipal (artículo 7 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local)
  - Que se destinarán los bienes al fin concreto para el que se concedió la subvención por un período no inferior a cinco años, en el caso de bienes inscribibles en un registro público, ni a dos años para el resto de bienes
- Certificado expedido por el funcionariado público competente, en el que se haga constar **(anexo II)**:
  - El acuerdo del órgano competente del ayuntamiento en el que se determine la inversión que se realizará y se solicite la subvención para su realización, con la indicación de su importe
  - El acuerdo del órgano competente del ayuntamiento en el que se apruebe el proyecto técnico de la inversión que se incluye en el plan
- Replanteo del proyecto, acta de trazado previo **(anexo III)**
- Autorización expresa a la Diputación de Pontevedra para obtener las certificaciones de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de la Agencia Tributaria de Galicia y de la Tesorería de la Seguridad Social acreditativas de que el ayuntamiento está al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social
- Certificado expedido por el funcionariado público competente en el que se acredite **(anexo IV)**:
  - La titularidad municipal de las vías en las que se van a desarrollar las actuaciones o su cesión

- La disponibilidad de los terrenos, en su caso, en los que se van a desarrollar las actuaciones. En caso de necesitar autorizaciones sectoriales, el ayuntamiento deberá detallarlas, y aportar la documentación que ponga de manifiesto que cuenta con esas autorizaciones, o que las ha solicitado. En este último caso la concesión de la subvención quedará condicionada a esta circunstancia
- Proyecto técnico de la actuación que se pretende llevar a cabo (formato digital). No son admisibles denominaciones genéricas, por lo que deben ser identificados con precisión y claridad las inversiones que se integran en el plan

Los anexos disponibles en la sede electrónica ([www.sede.depo.es](http://www.sede.depo.es)) no podrán ser objeto de manipulación, tachones o enmiendas. Se podrán utilizar modelos propios de certificaciones según el contenido que se recoge en estas bases.

#### **Décima. Proyectos**

Todos los proyectos deberán referirse necesariamente a obras completas, entendiéndose por tales las susceptibles de ser entregadas al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de posteriores ampliaciones, e incluirán todos y cada uno de los elementos que sean necesarios para la utilización de la obra.

Todos los proyectos, que deberán cumplir la normativa vigente sobre seguridad viaria, incluirán la documentación establecida en la normativa de contratos y sectorial de obligado cumplimiento, ajustando su contenido a las siguientes instrucciones:

1. La financiación de los proyectos, de acuerdo con estas bases, se realizará como gasto/inversión plurianual en los ejercicios 2018 y 2019, para lo cual los beneficiarios presentarán el proyecto completo y la documentación correspondiente a la fase anual debidamente cuantificada, indicando la cuantía y desglosando las partidas de obra imputables a cada anualidad. Los ayuntamientos deberán incluir todas las inversiones de cada eje en un único proyecto, que pueden estructurarse en lotes. En todo caso, para ser admitidos en esta convocatoria los proyectos de cada eje deberán solicitar una financiación mínima de 50.000 euros.
2. No se admitirán denominaciones genéricas. Deben identificarse con precisión y claridad, sin dar lugar a ambigüedades, las inversiones que se integran en el plan, y debe existir concordancia entre la solicitud y la denominación del proyecto técnico
3. No se harán referencias a marcas concretas en ningún proyecto técnico. Únicamente se permitirá, excepcionalmente, la referencia a marcas cuando no sea posible hacer una

descripción lo bastante precisa e inteligible del objeto del contrato, y deberá añadirse la mención "o equivalente"

4. Todas las partidas de los presupuestos deberán ser subvencionables, no admitiéndose partidas de naturaleza administrativa como homologaciones, licencias o legalizaciones
5. Los ayuntamientos asumirán el coste de la redacción del proyecto y, de ser necesario, el coste de la redacción del modificado, y la Diputación procederá, en todo caso, a su supervisión y control, teniendo en cuenta especialmente los precios de las distintas unidades, previamente a su aprobación o autorización en el caso de los modificados por parte del órgano competente

#### **Decimoprimer. Aprobación de los proyectos, titularidad de las vías y otorgamiento de licencias**

Los proyectos deben ser aprobados por el órgano competente del ayuntamiento. Además, las vías y los terrenos objeto de las actuaciones contenidas en los proyectos deberán ser de titularidad municipal o acreditar un derecho de uso o cesión. El incumplimiento de este requisito será motivo de exclusión.

Si los proyectos, por su situación o sus características, necesitan permisos o autorizaciones de otros organismos, será el ayuntamiento quien los solicite. El ayuntamiento deberá acreditar que cuenta con ellas o que ya las solicitó, aportando los correspondientes documentos. En este último caso la concesión de la subvención estará condicionada a que el ayuntamiento justifique su obtención.

En caso de que algún proyecto de obra sobre las vías de titularidad municipal incluidas en el Plan DEPOREMSE afecte de algún modo a una carretera provincial y, por lo tanto, necesite una autorización de esta Diputación, el ayuntamiento deberá obtenerla a través del Servicio de Movilidad, antes de la concesión de la subvención.

#### **Decimosegunda. Licitación**

De acuerdo con lo establecido en la exposición de motivos de estas bases, la licitación y adjudicación de los contratos corresponde a los ayuntamientos, que deberán respetar lo contemplado en las propias bases y en la vigente normativa sobre contratación pública.

#### **Decimotercera. Ejecución de las inversiones**

Las obras serán ejecutadas por los respectivos ayuntamientos según el correspondiente proyecto técnico, sin perjuicio de la posibilidad de que la Diputación realice las inspecciones que considere convenientes.

Las inversiones deberán estar ejecutadas en su totalidad a 30 de junio de 2020. Asimismo, deberán justificarse en el plazo de cuatro meses desde su finalización, sin exceder en todo caso el 31 de octubre de 2020. El incumplimiento de estos plazos dará lugar a la pérdida del derecho al cobro total o parcial de la subvención.

La directora o director de las obras será nombrado por la entidad local contratante, que tendrá que dar cuenta a la Diputación una vez que se produzca la designación. Cualquier cambio en la dirección técnica se comunicará igualmente a la institución provincial en el momento en el que tenga lugar.

Durante la ejecución de las obras el ayuntamiento le comunicará a la Diputación la fecha y la hora en las que tendrá lugar la comprobación del replanteo a la que asistirá, de considerarlo procedente, la Diputación Provincial, un miembro del personal facultativo técnico o una persona representante de ésta. La copia del acta que se redacte se remitirá a la Diputación junto con la fotografía del cartel de obra que acredite la difusión dada a la financiación otorgada por la Diputación, que se colocará en el momento de la firma del acta.

El ayuntamiento comunicará a la Diputación de Pontevedra la fecha y la hora en las que tendrá lugar, al final de las obras, el acto de recepción de éstas, al que asistirá, de considerarlo procedente, la Presidencia, una persona representante o facultativa de ésta. La Administración municipal remitirá a la provincial una copia del acta del mencionado acto de recepción.

La Diputación Provincial podrá inspeccionar la ejecución de las obras objeto de este plan y las actuaciones realizadas cuando lo considere oportuno, así como formular las observaciones que estime pertinentes, sin perjuicio de que corresponda en exclusiva al órgano de contratación y a los responsables de los respectivos contratos la emisión de las órdenes e instrucciones que procedan.

#### **Decimocuarta. Modificación de los contratos**

Si durante la ejecución de la obra surge la necesidad de modificar el proyecto, el ayuntamiento deberá redactar, de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratos, la modificación del proyecto, que deberá ser aprobada por el órgano competente del ayuntamiento. Tras la aprobación por el ayuntamiento, la Diputación supervisará la modificación y, de ser el caso, dará su aprobación.

Las modificaciones se financiarán con el importe de las bajas que se produzcan en el proceso de adjudicación de los contratos. En caso de no existir o de ser el importe de la modificación superior al importe de la baja, se financiará con la aportación del ayuntamiento o con aportaciones de otros entes públicos o privados.

También se podrán financiar con el importe de las bajas de adjudicación las liquidaciones por exceso de mediciones.

No se autorizará la reinversión de bajas, ni para el mismo proyecto ni para actuaciones complementarias, excepto lo dispuesto en el párrafo anterior.

La revisión de precios, cuando supongan un incremento de los costes, correrá a cargo del ayuntamiento.

#### **Decimoquinta. Obligaciones de los beneficiarios**

Los ayuntamientos beneficiarios, en conformidad con lo dispuesto en estas bases, estarán obligados a cumplir con lo que establece el artículo 11 de la Ley 9/2007, de 13 de junio, de subvenciones de Galicia (LSG), en particular:

- A destinar el importe de las subvenciones otorgadas al cumplimiento total de las finalidades que fundamentan la concesión de las subvenciones
- A destinar los bienes al fin concreto para el que se concedió la subvención por un período no inferior a cinco años, en el caso de bienes inscribibles en un registro público, ni a dos para el resto de bienes
- A realizar las actuaciones que fundamentan la concesión de las subvenciones en los plazos señalados en estas bases
- A someterse a las actuaciones de comprobación y control financiero que determine la Diputación de Pontevedra, aportando cuanta información les sea requerida en el plazo que establezca la institución provincial
- A comunicar a la Diputación la obtención de otras subvenciones o ayudas para la misma finalidad, procedentes de cualquier otra Administración o ente público estatal o internacional

Los beneficiarios deberán dar la adecuada publicidad a la financiación por parte de la Diputación de Pontevedra para las actuaciones subvencionadas. A estos efectos deberán:

- Hacer constar en todas las acciones de comunicación o publicidad el apoyo que da la Diputación
- Acreditar la publicidad desde el inicio de la obra, indicando las acciones de comunicación realizadas, las fotos y demás documentación que se considere necesaria
- Incluir en el pliego de cláusulas o en la documentación que rige la contratación una cláusula en la que conste la obligación de la o del contratista de poner, desde el inicio de las obras

hasta su total terminación y comprobación material por parte de la Diputación, un cartel informativo que indique que se trata de una obra subvencionada por la institución provincial

- Hacerse cargo de los carteles de las obras que se realicen y de su retirada tras la finalización del plazo de garantía o, en todo caso, después de la comprobación material realizada por la Diputación. Por ser obras que se van a acometer en la infraestructura viaria, el cartel se colocará en un lugar lo suficientemente visible

Corresponde al Departamento de Comunicación Institucional dar las instrucciones que se deben seguir en lo relativo a la imagen institucional. A estos efectos, en [www.depo.es](http://www.depo.es) están los modelos normalizados de los carteles y otras formas de publicidad que deben incluirse en las inversiones.

### **Decimosexta. Justificación de las inversiones**

Todas las inversiones deberán estar ejecutadas a 30 de junio de 2020, y deberán justificarse en el plazo de cuatro meses desde su finalización, sin exceder en todo caso el 31 de octubre de 2020. El incumplimiento de estos plazos dará lugar a la pérdida del derecho al cobro total o parcial de la subvención. El pago al ayuntamiento del importe de la subvención se realizará a la vista de las certificaciones de ejecución de las obras o facturas aprobadas por el órgano municipal competente. El ayuntamiento podrá presentar justificaciones parciales que se ajusten al ritmo de ejecución de la inversión.

Las certificaciones o facturas de suministros se acompañarán de la siguiente documentación:

La primera certificación o factura se acompañará de:

- La certificación del acuerdo o resolución de adjudicación del contrato
- El contrato
- El nombramiento de la directora o director técnico
- El acta de comprobación de replanteo, en caso de que sea necesaria
- El acuerdo municipal de aprobación de la certificación de obra o de la factura correspondiente
- La acreditación de la publicidad dada a la financiación obtenida de la Diputación, mediante fotografías del cartel de obra

Las siguientes certificaciones se acompañarán del acuerdo municipal de aprobación y de la certificación o certificaciones correspondientes.

Junto con la última certificación se entregará:

- El acuerdo municipal de aprobación de la certificación de obra

- El acta de recepción, cumplimentada de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de contratos
- Una nueva acreditación de la publicidad dada a la financiación obtenida de la Diputación, mediante fotografías del cartel de obra
- Una certificación del funcionariado público competente del conjunto de ayudas concedidas por esta Diputación, por otras administraciones públicas o aportaciones de particulares para la misma finalidad
- Cualquier otra documentación exigible por la normativa vigente para la correcta justificación de las inversiones o que se considere necesaria para la comprobación de su correcta ejecución

Las certificaciones de obra, facturas o documentos análogos acreditativos del gasto y el resto de la documentación justificativa serán verificados por los servicios técnicos provinciales. Las actuaciones realizadas estarán sometidas a la comprobación explícita de la ejecución de las obras por parte de los servicios técnicos de la Diputación Provincial.

La comprobación material de la inversión que se define en el párrafo anterior es un requisito imprescindible del que debe quedar constancia en el expediente justificativo.

Una vez realizada la comprobación formal y material que se define en los párrafos anteriores, la documentación justificativa acreditativa del gasto será fiscalizada por la Intervención provincial antes de ser aprobada y pagada.

La no justificación o la justificación fuera de plazo dará lugar a la pérdida del derecho de cobro de la subvención correspondiente.

### **Decimoséptima. Compatibilidad**

Las subvenciones que se concedan en el marco de estas bases admiten la compatibilidad con otras ayudas públicas o aportaciones de particulares para la misma finalidad otorgadas por esta Diputación o por otras administraciones públicas, siempre que el importe de éstas, aisladamente o en concurrencia con otras subvenciones, no supere el coste de la actividad subvencionada.

Para estos efectos, y en conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.1.d) de la LGS y en el artículo 33 del RLGS, una de las obligaciones del beneficiario es la de comunicar a la Diputación la obtención de otras subvenciones o ayudas que financien las finalidades subvencionadas.

La obtención de subvenciones de otras administraciones o de aportaciones de particulares supondrá la merma de las aportaciones del ayuntamiento y de la Diputación en la misma proporción que la que represente el porcentaje de financiación asumida por ella.

#### **Decimoctava. Reintegro**

Se procederá al reintegro de las subvenciones otorgadas, en conformidad con estas bases, en los términos fijados en la normativa de subvenciones y, de modo particular, en los artículos 36 y siguientes de la LGS.

#### **Décimo novena. 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 LPACAP), o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Pontevedra, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa. 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.

#### **Anexos de la convocatoria y modelos de presentación de documentación**

Todos los anexos referidos en estas bases y los modelos normalizados para las solicitudes de estas subvenciones estarán disponibles en la sede electrónica de la Diputación ([www.sede.depo.es](http://www.sede.depo.es)).

## **ANEXO I. FORMATO Y CONTENIDO DEL PROYECTO**

### **I.1 FORMATO**

El idioma de redacción del proyecto será, preferiblemente, el gallego, si bien se admitirá también el castellano.

Las fuentes admitidas serán Arial, Calibri y Times New Roman y su tamaño será 11, con los márgenes por defecto del procesador de textos y entrelineado 1,0.

Los textos y planos que integran el proyecto se presentarán en formato DIN A3 horizontal. Los textos se imprimirán a doble cara y los planos a una cara.

La delineación de los planos se hará en formato DIN A1 y se imprimirán en formato DIN A3, a escala mitad del original.

En todo caso, el tamaño y la calidad de los textos, acotaciones y dibujos tiene que ser el adecuado para que al reproducirlos sea visible con claridad su contenido.

Todos los documentos que integren el proyecto vendrán encuadernados por el margen izquierdo corto y en el caso de constar de varios documentos o tomos éstos vendrán dispuestos dentro de una caja rígida que los recoja.

La portada del proyecto se usará en cada documento o tomo así como en la caja rígida que los recoja, de ser el caso. Dentro de la caja se dispondrá el índice de los documentos que se encuentran en ella.

No se admitirán planos sueltos dentro de las cajas.

La encuadernación será con cubiertas exteriores de calidad mayor o igual a la que proporciona la cartulina plastificada y sin pasar de ocho centímetros (8) de anchura cada volumen.

Los lomos contendrán la información más relevante de la portada, manteniéndose el formato de ésta pero adaptándose su espesor.

## **I.2 CONTENIDO DEL PROYECTO**

El proyecto debe desarrollar por completo todos los datos y precisiones necesarias para poder ejecutar las obras, para eso deberá contener la documentación prevista a continuación en este apartado.

En todo caso se deberá reflejar y justificar en el proyecto que se respeta el contenido mínimo de los proyectos al amparo de lo establecido en el artículo 233 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y en el artículo 42 del Reglamento general de carreteras de Galicia (o normas que los sustituyan o los complementen).

Asimismo, el proyecto deberá cumplir todas las disposiciones normativas vigentes aplicables a los proyectos de obras, así como a las instrucciones y recomendaciones que resulten de aplicación, debiendo quedar claramente especificado el cumplimiento de éstas en sus correspondientes apartados.

### **I.2.1. Documentos del proyecto**

#### **- Memoria**

##### **a) La memoria descriptiva**

El objeto de la memoria descriptiva es definir de manera rápida el proyecto de obras y todos los aspectos que puedan incidir en él, dejando para los anexos su desarrollo, de ser el caso.

**Titular:** identificará a la Administración titular de la vía objeto del proyecto.

**Descripción:** describirá el objeto de las obras, que recogerá los antecedentes y situación previa de las mismas, las necesidades a satisfacer, la justificación y descripción de las obras y la solución técnica adoptada con la especificación de los factores de todo tipo que deben tenerse en cuenta, en particular los de tipo social, técnico, económico, ambiental, de seguridad vial y administrativo.

**Planeamiento urbanístico:** se superpondrá la traza del vial o situación de la obra sobre el plano de clasificación urbanística. Se indicarán las clases de suelo por las que discurre la obra. Se comprobará la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico. Se incluirá también la representación gráfica de las zonas de protección de la carretera y de la línea límite de edificación. También deberán recogerse

las afecciones al patrimonio cultural de acuerdo con el catálogo del planeamiento municipal y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Galicia, de ser el caso.

**Información pública:** en caso de que el proyecto de construcción se someta a los trámites de información pública en materia de carreteras e informe de las administraciones afectadas, indicación de las determinaciones urbanísticas del planeamiento municipal que deben ser modificadas como consecuencia de su aprobación, así como el plazo para realizar la correspondiente adecuación.

**Ocupación de terrenos:** se dará cuenta de la necesidad de ocupación de terrenos para la ejecución de las obras con inclusión de un cuadro resumen de superficies según su clasificación urbanística, siendo, después, pormenorizado en el anexo correspondiente.

**Medio ambiente:** se justificará el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo, anteproyecto o proyecto de trazado, cuando el proyecto de construcción desarrolle un documento de ese tipo que fuera sometido al trámite de evaluación ambiental, sin perjuicio, de ser el caso, de los efectos derivados del acuerdo de resolución de discrepancias respecto de dicha declaración de impacto ambiental. De igual modo, se justificará el cumplimiento del resto de normativa sectorial en materia de protección medioambiental.

**Accesibilidad:** se justificará el cumplimiento de la normativa sectorial en materia de accesibilidad que sea de aplicación según la naturaleza de la obra, en caso de ser empleadas por peatones de forma habitual, tales como sendas, plazas, pasarelas y resto de obras de humanizaciones.

**Normativa de contratos:** se incluirá, en el caso de proceder, la determinación de la clasificación exigible al contratista (grupo, subgrupo y categoría), inclusión de la fórmula de revisión de precios y determinación de obra completa.

**Presupuestos:** se recogerá el presupuesto de ejecución material de las obras así como el presupuesto base de licitación, con y sin el IVA, así como el presupuesto para el conocimiento de la administración, de ser procedente.

**Plazos:** se hará referencia al plazo previsto para la ejecución de las obras a partir de la fecha de la firma del acta de comprobación del replanteo, así como el plazo de garantía a partir de la firma del acta de recepción de las obras.

**Índice:** como cierre de la memoria se hará un listado de los documentos que integran el proyecto, memoria y todos sus anexos, planos numerados y con su designación, pliego de prescripciones técnicas particulares, mediciones, presupuestos y demás.

Cada apartado de la memoria descriptiva, en caso de ser necesario por su extensión, se desarrollará en su correspondiente anexo, dejando en ésta un resumen o introducción del mismo con los principales datos.

#### **b) Los anexos**

Se incluirán los anexos precisos para desarrollar todos los datos y el contenido de la memoria descriptiva. Por el mismo motivo cuando un anexo resulte demasiado corto o sencillo se recomienda integrarlo en la memoria descriptiva.

De manera no limitativa deben constar los siguientes anexos:

1. Situación actual y reportaje fotográfico.

2. Topografía y referencias de todo tipo para el replanteo de la obra, con coordenadas de las bases de replanteo en el sistema ETRS89.
3. Geología y geotecnia.
4. Anexo de integración ambiental.
5. Anexo de necesidades de ocupación de terrenos (en el caso de ocupaciones). Describirá en todos los aspectos materiales y jurídicos los terrenos, bienes, servidumbres y demás derechos reales que se considere necesario ocupar para la ejecución de la obra o para la reposición de los servicios afectados por su ejecución, con la identificación de sus personas titulares, así como la representación gráfica de la delimitación de las ocupaciones necesarias.
6. Anexo de coordinación con otros organismos.
7. Anexo de reposición de servicios afectados, excepto si son inherentes al proyecto principal.
8. Anexo de la implantación de la obra, que incluirá medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en los tramos de viales afectados por la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación propuestos y de los períodos en que se pueda perturbar dicha circulación. También la ordenación de accesos y reordenación de los existentes y la señalización fija y variable, balizamiento, defensas y otras medidas para la gestión de la circulación en los tramos de carreteras objeto del proyecto, tanto durante la ejecución de las obras como durante su posterior explotación.
9. Anexo de plan de control de calidad, según mediciones del proyecto y dando cumplimiento a la normativa que corresponda, PG3, EHE, REBT, etc., así como al PPTP.
10. Anexo de estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.
11. Anexo de estudio de seguridad y salud o estudio básico de seguridad y salud.
12. Anexo de plan de obra. Mediante diagrama de barras. Por capítulos y meses. Con costes parciales, acumulados y totales, y en tantos por cien de cada uno.
13. Anexo de justificación de precios, que estará formado por:
  - a. Cuadro y coste de la mano de obra.
  - b. Cuadro y coste de la maquinaria.
  - c. Cuadro y coste de los materiales.
  - d. Justificación de precios (costes auxiliares, directos, indirectos, precios unitarios de ejecución material y partidas alzadas de abono íntegro).
  - e. Listado de precios auxiliares descompuestos (no incluirán los costes directos).
  - f. Listado de precios descompuestos (podrán incluir los costes directos).
14. Presupuesto para el conocimiento de la Administración, desglosado.

### **c) Planos**

Se deben incluir todos los planos de situación generales, de conjunto y de detalle necesarios para que el conjunto de la obra quede completamente definido.

Se dibujarán en formato DIN A1, a escala conveniente (por ejemplo 1:2000 o 1:1000 para la planta general, 1:500 o 1:200 para las actuaciones concretas tales como pasos de peatones sobreelevados, reductores físicos de velocidad, intersecciones, glorietas, etc.) y se imprimirán en formato DIN A3, a escala mitad del original.

Contendrá un índice de planos que indique todos los incluidos en el documento, así como el número de hojas de cada uno.

**d) Pliego de prescripciones técnicas particulares**

En él se debe realizar la descripción de las obras y regularse la ejecución de aquéllas, con la especificación de la forma de ejecución, los deberes de carácter técnico, el sistema de medición de las unidades ejecutadas y el control de calidad de los materiales empleados y del proceso de ejecución.

**e) Presupuesto**

Comprenderá los gastos de ejecución de la obra y puede estar integrado por distintos presupuestos parciales, en el cual consten los precios unitarios y los desglosados, si procede, el estado de las mediciones y los detalles para su valoración. Se compondrá de mediciones, cuadro de precios núm. 1, cuadro de precios núm. 2, presupuesto y resumen del presupuesto que especificará el presupuesto de ejecución material, el presupuesto base de licitación, con y sin IVA.

**f) Otras consideraciones**

En los casos y en la forma en que así lo permita la legislación vigente en materia de contratos del sector público, se podrá simplificar, refundir o incluso suprimir alguno o algunos de los documentos anteriores, siempre que la documentación resultante sea suficiente para definir, valorar o ejecutar las obras que comprenda. En esos casos, se incluirá en la memoria la justificación de las simplificaciones o supresiones de documentos realizadas.

En todo caso se estará a la aplicación de lo dispuesto a estos efectos por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; por el Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas aprobado por el Real decreto 1098/2011, por la Ley 8/2013, de carreteras de Galicia, por el Reglamento general de carreteras de Galicia, aprobado por el Decreto 66/2016, o normas que las sustituyan y demás normativa de aplicación.

## ANEXO II. REDUCTORES DE VELOCIDAD Y PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

### II.1 REDUCTORES FÍSICOS DE VELOCIDAD CIRCULARES. PROPUESTA DE INSTRUCCIÓN DE DISEÑO DE DISPOSITIVOS DE PRECAUCIÓN. PASOS DE PEATONES SOBREELEVADOS (PPS) Y MESETAS: VELOCIDADES, PENDIENTES, ANCHOS, ALTURAS

Las tablas que figuran a continuación se refieren a supuestos de rasante del viario sensiblemente horizontal y abarcan un abanico de entre 6 y 14 cm de altura. Por debajo de 6 cm, incluso con pendientes fuertes en las rampas (mayores que las que se indican en las tablas).

Por lo que se refiere a la anchura, el mínimo no debería ser inferior a 4 metros de ancho (paso de cebra), siendo recomendable que tengan un ancho de 5 metros.

Los valores siguientes pueden tomarse como referencia tanto para ciudad y núcleos de población como para viales y, especialmente, travesías. En el proyecto deberá justificarse la adopción de estos valores o la proposición de otros, explicando las razones que llevan a exponer unos u otros y contemplando en el análisis el contexto urbano, rural o rururbano en el que se inscriben las actuaciones.

Es admisible una tolerancia del 30 % en relación a los valores de las tablas, tal como establece la Ordenanza de seguridad vial.

En principio, y salvo justificación, el encajonado deberá ser de 0'50 metros tanto antes como después del punto de encuentro de la rampa con la calzada.

#### A) PPS/Meseta de caras planas

PENDIENTE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA				
Velocidad (km/h)	Altura (cm)			
	6	8	10	14
20	9 %	8,5 %	8 %	7,5 %
30	8 %	7 %	6,5 %	6 %
40	6,5 %	6 %	5 %	4,5 %
50	5 %	5 %	4 %	3,5 %

A los efectos de la realización *in situ* en el momento de la obra se estableció la tabla siguiente, donde se indica la longitud de la base de la rampa, redondeada por defecto. Sin embargo, hay proyectistas que prefieren transmitir en obra las pendientes y no las dimensiones de la base:

LONGITUD DE LA BASE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA	
	Altura (cm)

Velocidad (km/h)	6	8	10	14
20	65 cm de base	90 cm de base	125 cm de base	185 cm de base
30	75 cm de base	110 cm de base	150 cm de base	230 cm de base
40	90 cm de base	130 cm de base	200 cm de base	310 cm de base
50	110 cm de base	160 cm de base	250 cm de base	400 cm de base

### B) PPS/Meseta rampa sinusoidal

Estos PPS son menos utilizados que los de caras planas.

En la práctica, al ejecutar estos dispositivos de calzado de tráfico con mezclas bituminosas en caliente, el propio proceso de ejecución en su compactado propicia un lógico efecto de suavizado de los encuentros en forma de senoide, efecto que rebaja el efecto reductor de velocidad del dispositivo, por lo que es necesario partir de valores más estrictos de diseño, que son los que se muestran a continuación.

#### PENDIENTE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA

Velocidad (km/h)	Altura (cm)			
	6	8	10	14
20	10 %	9,5 %	9 %	8,5 %
30	9 %	8 %	7,5 %	7 %
40	7,5 %	7 %	6 %	5,5 %
50	6,5 %	6 %	5 %	4,5 %

A los efectos de la realización *in situ* en el momento de la obra se estableció la tabla siguiente, donde se indica la longitud de la base de la rampa, redondeada por defecto:

#### LONGITUD DE LA BASE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA

Velocidad (km/h)	Altura (cm)			
	6	8	10	14
20	60 cm de base	80 cm de base	110 cm de base	160 cm de base
30	65 cm de base	100 cm de base	130 cm de base	200 cm de base
40	80 cm de base	115 cm de base	165 cm de base	250 cm de base
50	90 cm de base	130 cm de base	200 cm de base	310 cm de base

En los dos supuestos A) y B) anteriores, adicionalmente, cuando la altura del paso de cebra sea muy elevada (mayor de 14 cm), además de la corrección de las pendientes de entrada, existen dos mecanismos de compensación:

- La ampliación de la meseta. Esta corrección puede hacerse multiplicando, como mínimo, la altura media en centímetros del dispositivo por 0,45 y el resultado en metros, lo que daría

la dimensión final de la meseta, salvo que otras determinaciones, como el paso de autobuses articulados, recomiende mayor longitud.

- La determinación y establecimiento de una altura máxima. Si la acera es muy elevada resulta evidente que el PPS no puede alcanzar el nivel de ésta, por lo que para estos casos conviene determinar una altura máxima, p. ej. 14 cm, y levantar la calzada los centímetros necesarios unos metros antes y después del paso. Así mantiene la rasante de la acera, del paso de cebra y, de ser necesario, se puede alcanzar un efecto graduado de doble reductor, pues la calzada sobreelevada debería ser paralela a la calzada original en las acometidas del PPS.

Casos específicos: calles y viales con pendientes significativas.

Las calles y viales no son siempre horizontales y con reducidas pendientes. En muchas ocasiones las pendientes son elevadas. En estos casos se considera que debe ser en la elaboración del proyecto de seguridad viaria que acompañe el proyecto constructivo donde se justifique el diseño final del reductor de velocidad o paso de cebra sobreelevado.

### **REDUCTORES FÍSICOS DE VELOCIDAD (RFV O RESALTES) CIRCULARES TRIANGULARES Y TRAPEZOIDALES: VELOCIDADES, PENDIENTES, ANCHOS, ALTURAS**

Son aconsejables los reductores de alturas de 6 y 8 cm, los más habituales son los primeros.

#### **Reductores físicos de velocidad circulares**

Para los reductores físicos de velocidad de sección circular:

#### **PENDIENTE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA**

Velocidad (km/h)	Altura (cm)	
	6	8
30	6 %	6 %
40	4 %	4 %
50	3 %	3 %

A los efectos de la realización *in situ* en el momento de la obra se estableció la tabla siguiente, donde se indica la longitud de la mitad de la base de la rampa, redondeada por defecto:

#### **LONGITUD DE LA BASE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA**

Velocidad (km/h)	Altura (cm)	
	6	8
30	100 cm para media base	130 cm para media base

40	150 cm para media base	200 cm para media base
50	200 cm para media base	265 cm para media base

### Reductores físicos de velocidad triangulares

Para los reductores físicos de velocidad de caras planas:

#### PENDIENTE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y DE LA ALTURA

Velocidad (km/h)	Altura (cm)		
	6	8	8 *
30	7 %	6,5 %	7 %
40	5 %	4,5 %	5 %
50	4 %	3,5 %	4 %

\*Si se utilizan para proteger un paso de cebra no sobreelevado, es decir, a nivel de la calzada.

A los efectos de la realización *in situ* en el momento de la obra se estableció la tabla siguiente, donde se indica la longitud de la mitad de la base de la rampa, redondeada por defecto:

#### LONGITUD DE LA BASE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA

Velocidad (km/h)	Altura (cm)		
	6	8	8 *
30	85 cm para media base	120 cm para media base	110 cm para media base
40	120 cm para media base	175 cm para media base	160 cm para media base
50	150 cm para media base	225 cm para media base	200 cm para media base

\* Si se utilizan para proteger un paso de cebra no sobreelevado, es decir, a nivel de la calzada.

### Reductores físicos de velocidad trapezoidales

Los reductores físicos de velocidad de tipo trapezoidal sin paso de cebra asociado tendrán dos características constantes para caras planas:

Altura: 12 cm

Ancho de la meseta: 3 m

#### PENDIENTE Y LONGITUD DE LA BASE DE LAS RAMPAS DE ENTRADA Y SALIDA EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA ALTURA

	Pendiente (%)	Longitud base (cm)
30	6 %	200 cm
40	5 %	240 cm
50	4 %	300 cm

## **II.2 PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL**

Ampliar y modificar vías consolidadas suele ser un proceso que necesita grandes inversiones económicas y con graves efectos sobre los bienes, el patrimonio y el territorio. Asimismo, la preocupación por la sostenibilidad y el medio ambiente es uno de los valores que con mayor fuerza se está arraigando en todas las sociedades desarrolladas a lo largo de los últimos años. Además, las nuevas tendencias obligan a tener en cuenta las necesidades de las denominadas movilidades amables.

No es de extrañar, por lo tanto, que la política en infraestructuras, con fuerte impacto territorial, esté sustancialmente afectada por la incorporación de variables ambientales. Además, se debe tener muy en cuenta la consideración del servicio que presta cada vía y las demandas reales y potenciales, haciendo especial hincapié en la protección de los colectivos más vulnerables: peatones, personas en bicicleta y personas con movilidad reducida.

### **OBJETO**

En el proyecto se cumplirá la normativa en vigor en materia de carreteras (Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia), en lo que no se oponga a la Ordenanza de seguridad vial de la Diputación de Pontevedra y al desarrollo de este protocolo.

### **PRIORIDADES DE USO**

Se les dará prioridad en todas las actuaciones en materia vial a las necesidades de los sectores más vulnerables. La jerarquía será: 1.º peatones, 2.º ciclistas, 3.º transporte público, 4.º vehículos privados. En cada proyecto se establecerá y se justificará la fórmula para garantizar la convivencia armónica de las diferentes movilidades de forma coherente.

### **SEGREGACIÓN DE ESPACIOS PARA EL PEATÓN**

En los proyectos de urbanización y reurbanización, las aceras, en caso de existir y salvo excepciones puntuales justificadas, tendrán rasantes continuas, un ancho mínimo de 2,50 metros y cumplirán con los criterios de accesibilidad universal. Los distintos elementos del mobiliario urbano se situarán de forma que generen un espacio peatonal continuo de seguridad sin obstáculos.

En caso de que esta solución sea desaconsejable o imposible, la alternativa prioritaria será la plataforma única al mismo nivel con las medidas de reducción y calmado de tráfico necesarias para proteger a los colectivos más vulnerables.

De esta forma, y como criterio general, según la condición del entorno:

- Fuera de núcleos de población se evitará la creación de aceras y, en caso de considerarse necesario, se realizarán mediante sendas exentas.
- Dentro de núcleos de población (en zonas rururbanas), los itinerarios peatonales segregados se realizarán mediante sendas con un ancho mínimo de 2,50 m, al mismo nivel, que podrán estar físicamente separadas por balizas tipo H-75, resaltes, ojos de gato,

cunetas, separadores viales de caucho o similares, y con asfalto o hormigón coloreado o arena compactada con cemento.

- En zonas muy urbanas, las aceras tendrán un ancho mínimo de 2,5 m. Se buscarán soluciones que minimicen el uso de baldosa hidráulica.

En los casos en que exista ancho de plataforma suficiente los usos deberán estar segregados. De esta forma, y como criterio general, según el espacio disponible en la plataforma:

- En plataformas con anchos por encima de 12 m los usos podrán estar segregados.
- En plataformas por debajo de 12 m las soluciones deben redistribuir los espacios de forma que se alcance un ancho mínimo de 2,5 m para el itinerario peatonal y de no ser posible la solución será la plataforma única.

En todos aquellos casos de nuevas carreteras o mejoras de seguridad vial en carreteras existentes, donde no sea posible la segregación de usos ni separación física de espacios, se deberá garantizar una velocidad máxima de 30 km/h, para lo cual se deberán incluir medidas adicionales de calmado de tráfico.

En las plataformas únicas en zonas rururbanas se podrán marcar líneas de vida mediante la iluminación, cambios de pavimento, señalización o balizamiento, que sirvan como guías a las y los peatones, pero éstas deberán ser en cualquier caso salvables y garantizar un ancho mínimo de 2,5 m para el peatón.

### **CALLES Y ESPACIOS DE PREFERENCIA PEATONAL**

- Las calles, itinerarios y áreas de preferencia peatonal deberán ser continuas y compactas.
- En zonas urbanas se evitará dentro de las áreas de preferencia peatonal la creación de circuitos para vehículos motorizados y, especialmente, aquéllos que puedan sobrecargarse de tráfico.
- Los espacios de preferencia peatonal deben tener rasante continua y plataforma a nivel.
- No se deben crear barreras en forma de cotas u otros elementos de difícil remoción, en aras de facilitar el acceso a personas de movilidad reducida y en previsión de necesidades de acceso para obras, servicios, bomberos, etc.
- En áreas de preferencia peatonal no deben crearse ni señalizarse plazas de estacionamiento.
- En nuevos proyectos en el rururbano, en los que el espacio es muy limitado, deberá dársele prioridad siempre a la creación de espacios peatonales en detrimento de bandas laterales de aparcamiento.

### **USO POR BICICLETAS**

En las zonas en las que se pretenda fomentar el uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana:

- En zonas urbanas no existirán carriles-bici por las aceras y la bicicleta compartirá plataforma con el vehículo a motor. Para eso se garantizarán bajas velocidades de tráfico mediante dispositivos de calmado de tráfico.

- En carreteras entre núcleos en las que se den las condiciones de IMD mayor de 8.000 vehículos/día y/o con velocidades por encima de los 70 km/h, será necesaria la segregación de usos entre vehículo a motor y bicicletas mediante una senda exenta o con separación física.
- En zonas rururbanas:
  - o De existir ancho de plataforma suficiente y con bajas densidades de tráfico peatonal y en bicicleta será posible la creación de una banda lateral de convivencia peatonal y en bicicleta, con señalización específica en la que se indique la prioridad peatonal. El ancho de la banda lateral dependerá de la densidad de peatones y ciclistas esperada y de la velocidad de la vía (entre 2,5 y 4 m). O, de no existir ancho de plataforma suficiente, será necesaria la creación de zonas de convivencia en la totalidad del ancho de la vía, con diferenciación de pavimento con respecto al resto de la vía, elementos de calmado de tráfico en la entrada a la zona de convivencia y la correspondiente señalización de prioridad peatonal.

### **ACCESIBILIDAD**

Los espacios de preferencia peatonal deben tener rasante continua y plataforma a nivel. En cualquier caso:

- No se diseñarán rampas para accesibilidad cuando el ancho entre acera y rampa no supere en conjunto los 320 cm, 180 cm libres fuera de la rampa más 140 cm para una pendiente máxima del 10 % en la rampa (cálculo para una altura de acera de 14 cm).
- En accesos a edificios y garajes deberá existir en la acera un ancho mínimo horizontal de 90 cm libre de otros obstáculos.
- El espacio para los itinerarios peatonales no puede en ningún caso tratarse como el espacio residual de la calle. De esta forma, en zonas urbanas los espacios dedicados a los viandantes deberán ser, en general, de por lo menos el 50 % del espacio total de la calle, y en cualquier caso como mínimo tendrán 2,5 m.
- El mobiliario urbano no debe suponer en ningún caso un obstáculo dentro de los itinerarios peatonales, por eso, el ancho libre sobre la acera una vez colocado el mobiliario debe ser de 1,80 m.

### **CRUCES**

- Como norma general, en suelo urbano, hay que poner pasos de cebra en todas las calles o vías que confluyen en un cruce.
- Debe evitarse la colocación de semáforos. En caso de ser necesario el cruce semaforizado deberá especificarse el tiempo de las distintas fases de los semáforos, con tiempo para los peatones suficiente y garantía de que el tiempo de desagüe permite que el último peón abandone la calzada sin correr.
- Los pasos de cebra en los cruces deberán ser directos y continuación o prolongación de la acera o itinerario para viandantes y tener la menor longitud posible.
- Los pasos de cebra serán sobreelevados, siendo continuación de la acera en cuanto a la rasante.

- Deberá justificarse la distancia máxima entre los pasos de cebra.

#### **PASOS DE CEBRA FUERA DE LOS CRUCES**

- Deben tener la menor longitud posible, justificando el diseño, especialmente en carreteras, si es el caso, y travesías.
- Deben estar convenientemente iluminados, indicando la solución del sistema de iluminación y señalización que se expone.
- Deben estar protegidos y ser sobreelevados, justificando además la velocidad de paso de vehículo para la que se diseñan, especialmente en carreteras, si es el caso, y travesías.
- Si hay que proceder a implantar un paso de cebra, se tratará la zona de inicio y final de paso, ya fuera de la calzada, con las características de la acera o equivalente (itinerario peatonal) y, con carácter imprescindible, deberán conectarse estas zonas con los servicios que motivaron la implantación del paso. Los nuevos pasos de cebra que se implanten deberán contar con itinerarios peatonales en ambos márgenes, con la adecuada iluminación y/o señalización, restricciones de estacionamiento que garanticen la visibilidad mutua entre viandante y conductor, medidas de calmado de tráfico que incrementen la seguridad y avisen del paso (como reductores físicos de velocidad), señalización adecuada, prohibición de adelantamiento en las cercanías (con independencia de que si se sitúan en una travesía en toda ella está prohibido el adelantamiento), limitación de velocidad igual o inferior a 50 km/h, etc.

#### **SECCIÓN TRANSVERSAL**

##### **Espacio peatonal**

Las secciones transversales se definirán en función del espacio disponible y el ámbito en el que se actúa según los artículos del 3 a 6.

Con carácter general, las dimensiones mínimas de los elementos para tener en cuenta serán:

- Espacio mínimo para peatones: 2,5 m.
- Separación física de usos mediante zonas ajardinadas o bandas de separación: de 0,20 a 0,50 m.
- Ancho de arcén mínimo: 0,50 m.

En caso de que el espacio disponible sea insuficiente se tomarán las siguientes medidas:

- Tendido de cunetas de hormigón a un ancho mínimo practicable de 1 m.
- Canalización del drenaje longitudinal de la carretera para ganar espacio en superficie.
- Medidas de calmado de tráfico y fomento de convivencia de usos.
- Ocupación de terrenos anexos a la carretera.

##### **Anchura de los carriles**

A menor ancho de carril, menor es la velocidad de los vehículos que circulan por éstos. Así, como elemento de calmado de tráfico, es conveniente la reducción de

la sección de la calzada al mínimo que permita el paso de un camión de bomberos.

### **ESTACIONAMIENTO**

Cuando se justifique la necesidad de estacionamiento, éste debe ser preferiblemente en línea. El estacionamiento en batería supone una mayor invasión del espacio que, de existir, debe ser siempre aprovechado como área peatonal.

- El estacionamiento en línea debe disponer de un ancho del orden de 2,20 m +/- 10 cm.
- De justificarse el estacionamiento en batería, éste deberá tener unas dimensiones del orden de 5 m x 2,50 m y disponerse de forma que la salida del vehículo se haga en la dirección de la circulación (aparcamiento en espiga). En ningún caso se utilizará el estacionamiento en batería en zonas de velocidad de circulación mayor a 50 km/h ni en la cercanía de intersecciones.

### **ILUMINACIÓN**

- La iluminación debe estar orientada a los itinerarios peatonales, en particular en cruces y pasos de cebra, sin zonas oscuras en aceras ni cegamiento a viandantes y conductores.
- En zona urbana la banda de localización de la iluminación será la más próxima a la calzada mientras que en zona rururbana será la más próxima al exterior de la plataforma para minimizar los incidentes en caso de salida de vía y garantizar la iluminación del itinerario peatonal.

### **COMPETENCIA ENTRE USOS**

La prioridad de las moviidades amables se refleja también en que las vías deben estar diseñadas de tal forma que se eliminen totalmente los espacios de competencia. Los sobrecanchos en intersecciones, la carencia de orejas o lengüetas, la posibilidad de remontar o invadir espacios reservados al peatón y situaciones similares deben desaparecer. Estos espacios de posible competencia originan conflictos y peligros que siempre van en detrimento de la buena calidad de la circulación peatonal. De esta forma:

- Debe garantizarse la visibilidad peatón-vehículo, y las soluciones serán justificadas basándose en la velocidad máxima de circulación.
- Las esquinas deben ser tratadas mediante orejas o lengüetas.
- En las intersecciones se dará prioridad a la existencia de una solución funcional para la continuidad del itinerario peatonal.
- No se diseñarán aparcamientos al borde de pasos de cebra.

### **PUERTAS DE ENTRADA**

Salvo en los casos en los que una calle o área esté rodeada de otras con tráfico ya calmado, siempre deberá existir una puerta de entrada a la zona, para lo cual las opciones preferentes son las rotondas y los reductores físicos de velocidad.

En las travesías o núcleos de población deben marcarse las puertas de entrada a zonas donde la existencia de peatones en la calzada, que habitualmente es

además estrecha, es no sólo posible sino frecuente. Así, la puerta debe suponer no sólo un elemento de calmado de la velocidad del tráfico, sino también un símbolo que indique al conductor que debe circular con precaución y que puede encontrarse con peatones.

En aquellas zonas donde se considere oportuno el refuerzo en la señalización de la puerta de entrada podrán utilizarse elementos como dientes de dragón u otras medidas debidamente justificadas.

### **CALMADO DEL TRÁFICO**

Los dispositivos de calmado del tráfico deben cumplir las especificaciones incluidas en la instrucción de diseño de dispositivos de precaución.

### **CONSIDERACIONES DE CIRCULACIÓN**

Sin perjuicio de todo lo anterior, de lo establecido en la Ordenanza de seguridad vial de la Diputación de Pontevedra y del Reglamento general de carreteras de Galicia, en las actuaciones de nueva ejecución o acondicionamiento y mejora se establecerán las siguientes medidas adicionales.

#### **En núcleos de población**

- Se prohibirá el adelantamiento.
- Se limitarán los giros a la izquierda en caso de existir puntos de cambio de sentido (glorietas, botones, circuitos por calles contiguas, etc.).
- Las velocidades máximas de circulación se limitarán a 50 km/h si existe paseo lateral o acera y 30 km/h en otros casos.

#### **Fuera de núcleos de población**

- La señalización horizontal incluirá resaltes laterales (bandas sonoras) y ojos de gato laterales.
- Se señalarán con doble línea continua con resaltes y ojos de gato de doble cara blanca en:
  - Tramos de alta siniestralidad, aquellos tramos donde se detecte una siniestralidad anormal
  - Vías con carriles adicionales para circulación rápida o lenta
  - Vías para automóviles según la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia
- Se limitarán los giros a la izquierda en caso de existir puntos de cambio de sentido (glorietas, botones, circuitos por calles contiguas, etc.).
- Se protegerán las intersecciones:
  - Realzando su presencia reduciendo el ancho del carril a costa de la creación de una isleta central en pintura
  - Garantizando la visibilidad entre las vías de la intersección
  - Incorporando elementos de preaviso y reducción de velocidad en su caso
- En los tramos de alta accidentabilidad se aplicarán microaglomerados en frío con el objeto de mejorar la adherencia y disminuir la velocidad de forma natural.

- Las velocidades máximas serán:
  - 80 km/h cuando existan carriles de 3,5 m y arcenes de anchura mayor o igual a 1 m
  - 70 km/h cuando existan carriles de 3,5 m y arcenes de anchura mayor o igual a 0,5 m o cuando existan carriles de 3 m y arcenes de anchura mayor o igual a 1 m, siendo deseable esta segunda opción sobre la primera
  - 60 km/h cuando existan carriles inferiores a 3 m y arcenes de anchura mayor o igual a 0,5 m
  - 50 km/h cuando existan carriles inferiores a 3 m, con o sin arcenes

#### **PAVIMENTOS PARA SENDAS**

Con carácter general, y con la intención de dar un criterio lo más homogéneo posible, para los itinerarios peatonales se definirán los siguientes tipos de material a utilizar en las secciones transversales de sendas:

- Hormigón (coloreado y gris).

### ANEXO III

## SEÑALIZACIÓN DE LOS RESALTES, SEGÚN LOS PLANOS QUE SE APORTAN



