

BASES REGULADORAS DO PLAN DE REMODELACIÓN E MELLORA DE SEGURIDADE DOS VIARIOS MUNICIPAIS (PLAN DEPO-REMSE)

INTRODUCCIÓN

O Plan DEPO-REMSE é promovido pola Deputación de Pontevedra no marco das súas atribucións legais contidas na vixente lexislación de réxime local, con carácter de instrumento para a cooperación coas entidades locais da provincia. Así mesmo, o Plan conceptúase como unha modalidade de asistencia económica aos concellos de conformidade coas necesidades municipais recabadas en materia de infraestruturas viarias.

Un dos obxectivos do Goberno da Deputación de Pontevedra é desenvolver unha mobilidade sustentábel que priorize a seguranza e a mobilidade peonil en calquera estrada. De feito a alta vulnerabilidade dos peóns pon de manifesto a urxencia de políticas e medidas que fagan máis segura a súa circulación.

A política de mobilidade da Deputación articúlase en torno a dous eixos fundamentais: a planificación e o investimento. Planificación na redacción e implementación de plans de mobilidade e a inversión no deseño de infraestruturas viarias para acadar máis habitabilidade, seguranza e unha correcta accesibilidade, sobre todo aos centros de uso social e de actividade económica, que son os que xeran maior tráfico mixto.

Para permitir aos Concellos a remodelación das súas rúas e viarios a fin de facilitar a comunicación entre os espazos de emprego e dotacionais de uso social, sanitario ou educativo así como para mellorar aqueles trazados que soportan unha alta densidade de tráfico tanto peonil como rodado, confecciónanse as bases reguladoras do Plan de Remodelación e Mellora da Seguridade dos Viarios Municipais (Plan DEPO-REMSE).

Así mesmo, as presentes bases de carácter bianual, 2018-2019, e dada a súa natureza como ferramenta de asistencia e cooperación económica ás entidades locais da provincia, teñen o carácter de normativa propia que se atribúe aos plans de cooperación en virtude da disposición adicional oitava da Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións.

CAPÍTULO I. DISPOSICIÓNS XERAIS

Primeira. Obxecto

As bases do Plan DEPO-REMSE e a convocatoria teñen por obxecto regular o procedemento de concesión, execución e xustificación das subvencións que se concedan con cargo a este Plan de carácter bianual. As finalidades subvencionables

serán as que se sinalan deseguido e terán que realizarse sobre **rúas ou viarios de titularidade municipal ou sobre bens ou terreos nos que se acredite a titularidade ou se dispoña dun dereito de uso ou cesión**. As axudas e subvencións deste Plan poderán destinarse aos seguintes eixos de actuación:

Os concellos deberán definir o carácter do investimento aos efectos da súa inclusión nunha tipoloxía ou outra, Eixo 1 ou Eixo 2, e determinar a súa aportación municipal. No caso dos investimentos incluídos no Eixo 1, as actuacións poderán ter ámbito discontinuo, mentres que os incluídos no Eixo 2, terán que ter obrigatoriamente un ámbito continuo dentro e/ou arredor do centro de atracción que xustifique a actuación.

Eixo 1. Mellora da seguridade viaria en rúas e viarios locais:

As actuacións de mellora de seguridade viaria comprenderán:

- Para as propostas no Eixo 1 de instalación de pasos de peóns sobreelevados e redutores físicos de velocidade en rúas e viarios locais, os proxectos cumprirán coas seguintes determinacións:

1.1 Cando existan ou se proxecten pasos de peóns e existan beirarrúas a un nivel superior, a solución debe ser o paso de peóns sobreelevado, ou a meseta sobreelevada no caso de interseccións.

Nos casos nos que non existan pasos de peóns a solución pode ser a instalación de redutores físicos de velocidade trapezoidais ou circulares.

Cando existan pasos de peóns pero as beirarrúas estean ao mesmo nivel ou haxa moi pouca diferenza de cota, menor de 7 cm, a solución debe ser a instalación de lombos tipo Watt (circulares aprox.) antes e despois do paso de cebra.

As características técnicas de todos os dispositivos que se instalen serán as determinadas pola normativa municipal, caso de existir, e, no seu defecto, as determinadas pola Deputación na súa Ordenanza de Seguranza Viaria e as instrucións e acordos que a desenvolven. A sinalización vertical e horizontal e a instalación de sumidoiros, caso de seren necesarios, enténdense como elementos obrigatorios incluídos dentro da instalación dos dispositivos.

1.2 As obras e actuacións complementarias necesarias para a correcta instalación dos dispositivos como o levantamento das beirarrúas para igualar cos pasos sobreelevados ou coas mesetas, os rebaixes da beirarrúa para garantir a accesibilidade no caso de diferenza de cota menor que 7 cm., o correcto alumeadado dos pasos de cebra, ou a instalación de semáforos tamén poderán ser incluídos nos proxectos obxecto de subvención.

1.3 Así mesmo, poderán ser incluídas pequenas obras necesarias para realzar a actuación de instalación de dispositivos no tramo de rúa ou viario municipal dentro do ámbito da actuación, aínda que non estean estritamente na área concreta na que se instale o dispositivo, como reparación da iluminación ou dos firmes da calzada e das beirarrúas, nos tramos entre os dispositivos instalados ou ao final.

1.4 As actuacións centrais obxecto desta liña serán a instalación de dispositivos descritos no apartado 1.1. En consecuencia, a suma dos orzamentos para as actuacións descritas no apartado 1.2 e no apartado 1.3 non poderá superar ao orzamento previsto para as actuacións definidas ao abeiro do apartado 1.1.

➤ **Eixo 2. Actuacións integrais de mellora da mobilidade e da seguranza viaria na contorna de centros de elevada atracción:**

- Son os proxectos que incluirán unha actuación integrada de mellora de todo tipo de mobilidade e de seguranza viaria nas vías e espazos públicos de titularidade municipal dentro do ámbito ou na contorna de puntos de gran atracción: centros socio sanitarios-culturais, centros educativos, e centros produtivos como portos ou polígonos industriais, entre outros.
- Cando as vías e espazos municipais estean contiguos ou dentro do ámbito do centro obxecto de mellora, a súa lonxitude ou extensión será a totalidade, mentres que se resulta exterior ao centro de referencia, enténdese como contorna o ámbito que non diste mais de 300 m. da súa entrada principal.

Os proxectos incluídos nesta convocatoria se tramitarán como gastos/investmentos plurianuais.

Os Concellos deben presentar un único proxecto que deberá ser como mínimo de 50.000,00 euros, con investmentos correspondentes a un único eixo.

Segunda. Natureza xurídica

De conformidade co disposto na D.A. Oitava da Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións (LXS), as axudas que se arbitren a favor dos Concellos no marco do Plan de Remodelación e Mellora de Seguridade dos Viarios Municipais (PLAN DEPOREMSE) rexeranse por estas bases, resultando de aplicación supletoria as disposicións desta Lei.

Terceira. Aprobación das bases

De acordo co establecido na base 16.3 das bases de execución do orzamento para o exercicio 2018 e cumprindo o establecido no artigo 17 da LXS, o órgano competente para a aprobación destas bases é o Pleno da Deputación.

Cuarta. Beneficiarios

Poderán solicitar as axudas reguladas nestas bases os concellos da provincia de Pontevedra cunha poboación de dereito de ata 50.000 habitantes, segundo a correspondente certificación expedida polo Instituto Galego de Estatística (IGE) referida á última actualización do censo. Non poderán obter a condición de beneficiario aqueles concellos nos que conorra algunha das circunstancias ou prohibicións ás que fai referencia a lexislación vixente en materia de subvencións.

Quinta. Financiamento e contía das subvencións

O financiamento do Plan DEPOREMSE, para o bienio 2018-2019, ascende a 11.000.000,00 millóns de euros financiados con fondos propios da Deputación, nas aplicacións orzamentarias 2018/942.9420.762.18 e 2019/942.9420.762.18.

Anualidade	2018	2019
Importe	7.000.000,00	4.000.000,00

O importe mínimo do proxecto será de 50.000 euros e o máximo da subvención por Concello será de 500.000,00 euros, respectando en todo caso as porcentaxes de cofinanciamento que se establecen máis abaixo en función da poboación e a tipoloxía do proxecto. A porcentaxe restante, ou a cantidade que resultase, se se superan os límites fixados, terano que aportar os Concellos solicitantes.

Para cada proxecto, o compromiso de gasto por parte da Deputación será dun 64% no exercicio 2018 e dun 36% no exercicio 2019.

Por outra banda, estipúlense as achegas dos respectivos concellos segundo a súa poboación e a tipoloxía dos correspondentes proxectos. As porcentaxes da achega municipal serán as que se describen deseguido:

Poboación	LIÑA 1: So pasos de peóns sobreelevados e redutores físicos de velocidade en rúas e viarios locais	LIÑA 2: Proxecto integral de mellora da mobilidade e seguranza viaria na contorna 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 e cuantificación das solicitudes

As subvencións outorgaranse polo procedemento de concorrencia competitiva e as solicitudes valoraranse de acordo cos criterios do apartado 6.2.

A concesión das subvencións realizarase nun único proceso.

Valoraranse os proxectos por orde decrecente de puntuación, e asignaráselle o máximo financiamento posible (límite da achega da Deputación máximo 500.000 euros por concello), aos proxectos con maior puntuación ata o esgotamento dos 11 millóns do plan.

6.1. Quedarán excluídas aquelas solicitudes que:

- Incumpran as bases da convocatoria.
- Non acaden o 50% da puntuación total.

6.2. Criterios de valoración:

Sobre un total de 100 puntos, os criterios de selección son os seguintes:

a).- Criterio de poboación, de acordo coa información publicada polo IGE: Sobre un total de 20 puntos:

- Municipios de hasta 5.000 habitantes: maior de 16 puntos ata 20 puntos
- Municipios maiores de 5.000 a 10.000 habitantes: maior de 12 puntos ata 16 puntos
- Municipios maiores de 10.000 a 15.000 habitantes: maior de 8 ata 12 puntos
- Municipios maiores de 15.000 a 20.000 habitantes: maior de 4 ata 8 puntos
- Municipios maiores de 20.000 a 50.000 habitantes: dende 0 ata 4 puntos

A valoración farase de forma proporcional.

b) Criterio de extensión da rede viaria de titularidade municipal, de acordo coa cartografía “ruteable actualizada a 2017” ou por certificado do secretario municipal: Sobre un total de 20 puntos:

- Municipios de 0 a 30 km: dende 0 ata 5 puntos
- Municipios de máis de 30 a 100 km: maior de 5 ata 10 puntos
- Municipios de máis de 100 a 150 km: maior de 10 ata 15 puntos
- Municipios de máis de 150 km: maior de 15 ata 20

A valoración farase de forma proporcional.

c) Densidade de poboación, de acordo coa información publicada polo IGE: Sobre un total de 20 puntos:

- Maior de 500: maior de 16 ata 20 puntos.
- De maior de 250 a 500: maior de 12 ata 16 puntos
- De maior de 100 a 250: maior de 8 ata 12 puntos
- De maior de 50 a 100: maior de 4 ata 8 puntos
- De 0 a 50: 0 dende 0 a 4 puntos

A valoración farase de forma proporcional.

d) Importancia, calidade e grado de madurez dos proxectos. Hasta 40 puntos:

-Calidade técnica do proxecto en todos os seus contidos necesarios: topográfico, xeotécnico no caso de muros e outros elementos de carga, calidade da descrición do estado actual, calidade das solucións propostas, calidade dos materiais, calidade das propostas construtivas, nivel de detalle das solucións, de acordo co establecido no anexo I *“Formato e contido do proxecto”*, ata un máximo de 20 puntos.

-Pola adecuación á normativa municipal, caso de habela, e as determinadas pola Deputación na súa ordenanza de seguranza viaria, nas instrucións e acordos que a desenvolven e de conformidade co disposto no anexo II *“Redutores de velocidade e protocolo de actuación da seguranza viaria”*, ata un máximo de 20 puntos.

A valoración destes criterios farase por una comisión de expertos que estará constituída polos seguintes membros:

- Presidencia: o Enxeñeiro Xefe do Servizo de Cooperación Municipal.
- Vogais:
 - A Xefa do Servizo de Cooperación Municipal
 - Un/unha técnico/a do Servizo de Cooperación Municipal
 - A Arquitecta Provincial.
 - O Director de Mobilidade ou persoa de perfil técnico en quen delegue.
 - O Xefe dos Servizos Técnicos de Mobilidade.

Sétima. Procedemento de concesión e Resolución definitiva

1. A instrución do procedemento de concesión de subvencións correspóndelle á xefa do servizo de Cooperación Municipal.

2.- A instrución do procedemento de concesión comprenderá as seguintes actividades ou fases:

a) Unha vez presentadas as solicitudes realizarase o estudo e a súa comprobación por parte do servizo instrutor, solicitando as emendas que no seu caso procedan polo prazo de 10 días.

b) Petición de informes: o órgano instrutor solicitará un informe dos servizos técnicos provinciais sobre os proxectos presentados e conforme aos criterios de valoración a ter en conta segundo estas Bases.

c) Informe-proposta da Xefa do Servizo de Cooperación, no que figurará a valoración feita pola comisión de expertos á luz dos criterios de valoración establecidos nas presentes Bases, explicando o sistema de valoración seguido, relacionando as solicitudes por orde decrecente de puntuación, e sinalando a subvención que lle corresponde a cada un dos beneficiarios. Así mesmo, relacionaranse as solicitudes desestimadas, motivando as razóns da desestimación.

d) Informe de fiscalización de Intervención de todos os expedientes e do informe-proposta.

e) Estudio do informe-proposta por parte da Comisión de Avaliación, da que se levantará acta polo/a Secretario/a. A comisión de avaliación estará formada polos seguintes membros:

- Presidencia: o deputado/a delegado da Área de Cooperación Municipal.
- Vogais:
 - A xefa do servizo de Cooperación Municipal
 - Un técnico/a do servizo de Cooperación Municipal
 - Un técnico/a do Servizo de Arquitectura
 - Un técnico/a do Servizo de Mobilidade
 - Un técnico/a do Servizo de Intervención
- Secretario/a: o/a da Deputación de Pontevedra ou funcionario ou funcionaria de carreira con titulación superior en quen delegue.

g) Proposta de resolución definitiva que se elevará ao órgano competente para a súa aprobación.

i) Resolución polo órgano competente, de conformidade co que dispoñan as bases reguladoras, debendo quedar acreditados os fundamentos da resolución que se adopte. O prazo máximo para notificar e resolver non poderá exceder de 6 meses. O prazo computarase a partir do día seguinte ao do fin do prazo de presentación de solicitudes. O vencemento do prazo máximo sen notificar aos potenciais beneficiarios, os lexitima

para entender desestimadas por silencio administrativo as súas solicitudes de concesión de subvención.

j) Tras a resolución definitiva asinarase un convenio cos concellos beneficiarios onde definirán as actuacións obxecto de subvención, no caso de que os proxectos contemplan varias actuacións de mellora da mobilidade e seguridade viaria, e se establecerán de xeito pormenorizado as obrigas destes.

4.- A proposta de resolución definitiva non crea dereito ningún a favor do beneficiario proposto fronte á Administración, mentres non se lle notifique a resolución de concesión. Unha vez notificada a resolución de concesión entenderanse aceptadas polos Concellos salvo que estes expresamente as rexeiten.

Oitava. Lugar e prazo de presentación das solicitudes

O prazo de presentación das solicitudes de subvencións que se acollan a este programa é de dous meses, contado desde o día seguinte ao da publicación do extracto desta convocatoria no Boletín Oficial da Provincia de Pontevedra (BOPPO).

De acordo co artigo 14.2 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas (LPACAP), que recolle a obrigatoriedade por parte das persoas xurídicas de relacionarse electronicamente coa administración, as solicitudes se presentarán telematicamente na sede electrónica da Deputación, co enderezo www.sede.deputacion.es, subindo a documentación adxunta comprimida en ZIP cos seguintes formatos dixitais FIEDBEC para o orzamento, formato CAD para os planos, e formato PDF para os demais documentos.

Novena. Solicitudes e documentación

As solicitudes formalizaranse nos modelos normalizados e se presentarán de xeito telemático, faranse a través da sede electrónica, no enderezo www.sede.depo.es. A presentación telemática producirá plenos efectos xurídicos sempre que a solicitude sexa enviada dentro do prazo establecido.

As solicitudes asinadas polos representantes locais, presentaranse correctamente cubertas, especificando a súa denominación concreta, o orzamento e o importe da subvención solicitada.

As solicitudes deberán ser aprobadas mediante acordo do órgano competente do Concello, que indique expresamente a finalidade concreta e a cantidade que se solicita, achegándose este acordo ou unha certificación acreditativa do acordo de aprobación.

Calquera falsidade nos datos presentados dará lugar á perda da subvención concedida, ademais doutras medidas que para o caso poida arbitrar o organismo provincial.

Non se concederán subvencións se non obran no expediente todos os formularios e documentos preceptivos que se contemplan nestas bases. En caso de defecto, erro ou ausencia na presentación da documentación á que se refire esta base ou de incumprimento do previsto no artigo 68 da LPAPAC, requiriráselle ao interesado que emende as faltas ou omisións no prazo máximo de 10 días hábiles, indicándolle que, de non o facer, terase por desistido da súa solicitude, previa resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da citada lei.

Para a concesión das subvencións deberá achegarse a seguinte documentación:

- Solicitude de subvención.
- Declaración responsable do órgano competente do Concello na que se faga constar **(anexo I)**:
 - Que o Concello non solicitou nin percibiu ningunha subvención doutras Administracións Públicas para o financiamento do investimento que se inclúe non Plan DEPOREMSE. No caso de que existan outras axudas ou subvencións concorrentes, achegarase o detalle de cada unha delas, acreditándose que a suma total non supera o 100% do importe.
 - Que o concello non está incurso en causas de prohibición para a percepción de axudas ou subvencións públicas, que coñece e acepta as bases da convocatoria, e asume o compromiso de dar cumprimento ás condicións da subvención.
 - Que o Concello está ao corrente nas súas obrigas coa facenda estatal, autonómica e coa Seguridade Social.
 - Que a finalidade obxecto de subvención é unha competencia municipal (artigo 7 da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local).
 - Que se destinarán os bens ao fin concreto para o que se concedeu a subvención por un período non inferior a cinco anos no caso de bens inscrites nun rexistro público, nin a dous para o resto de bens.
- Certificado expedido polo funcionariado público competente, no que se faga constar **(anexo II)**:
 - O acordo do órgano competente do Concello no que se determine o investimento a realizar e solicite a subvención para a súa realización, coa indicación do seu importe.
 - O acordo do órgano competente do Concello no que aprrobe o proxecto técnico do investimento que se inclúe no Plan.
- Replanteo do proxecto, acta de trazado previo. **(anexo III)**
- Autorización expresa á Deputación de Pontevedra a obter as certificacións da Axencia Estatal de Administración Tributaria, da Axencia Tributaria de Galicia e da Tesourería

da Seguridade Social acreditativas de que o Concello esta ao corrente nas súas obrigas tributarias e coa Seguridade Social.

- Certificado expedido polo funcionariado público competente, no que se acredite (**anexo IV**):
 - A titularidade municipal dos viarios nos que se van desenvolver as actuacións ou a súa cesión.
 - A dispoñibilidade dos terreos, no seu caso, nos que se van desenvolver as actuacións. No caso de necesitar autorizacións sectoriais, o concello deberá detallalas, e achegar a documentación que poña de manifesto que conta con ditas autorizacións, ou que as ten solicitadas. Neste último caso a concesión da subvención quedará condicionada a esta circunstancia.
- Proxecto técnico da actuación que se pretende levar a cabo (formato dixital). Non son admisibles denominacións xenéricas, polo que deben ser identificados con precisión e claridade os investimentos que se integran no Plan.

Os anexos dispoñibles na sede electrónica, www.sede.depo.es, non poderán ser obxecto de manipulación, riscos ou emendas. Poderanse utilizar modelos propios de certificacións segundo o contido que se recolle nas presentes bases.

Décima. Proxectos

Todos os proxectos deberán referirse necesariamente a obras completas, entendéndose por tales as susceptibles de ser entregadas ao uso xeral ou ao servizo correspondente, sen prexuízo de posteriores ampliacións, e comprenderán todos e cada un dos elementos que sexan precisos para a utilización da obra.

Todos os proxectos, que deberán cumprir a normativa vixente sobre seguridade viaria, conterán a documentación establecida na normativa de contratos e sectorial de obrigado cumprimento, axustando o seu contido ás seguintes instrucións:

1. O financiamento dos proxectos consonte estas bases realizarase como gasto/investimento plurianual nos exercicios 2018 e 2019; para o cal, os beneficiarios presentarán o proxecto completo e a documentación correspondente á fase anual debidamente cuantificada, indicando a contía e desagregando as partidas de obra imputables a cada anualidade. Os concellos deberán incluír todos os investimentos de cada eixo nun único proxecto, podendo estes estruturarse en lotes. En todo caso, para ser admitidos nesta convocatoria os proxectos deberán ter un orzamento mínimo de 50.000 euros.
2. Non se admitirán denominacións xenéricas. Deben ser identificados con precisión e claridade, sen lugar a ambigüidades, os investimentos que se integran no Plan, e debe existir unha concordancia entre a solicitude e a denominación do proxecto técnico.

3. Non se farán referencias a marcas concretas en ningún proxecto técnico. Unicamente se permitirá, excepcionalmente, a referencia a marcas cando non sexa posible facer unha descrición o bastante precisa e intelixible do obxecto do contrato, e deberá engadirse a mención “ou equivalente”.
4. Todas as partidas dos orzamentos deberán ser subvencionables, non admitíndose partidas de natureza administrativa como homologacións, licenzas ou legalizacións, etc...
5. Os concellos asumirán o custe da redacción do proxecto, así como de ser necesario o custe da redacción do modificado, e a Deputación procederá, en todo caso, á súa supervisión e control, tendo especialmente en conta os prezos das distintas unidades, previamente á súa aprobación ou autorización no caso dos modificados por parte do órgano competente.

Décimo primeira. Aprobación dos proxectos, titularidade dos viarios e outorgamento de licenzas.

Os proxectos deben ser aprobados polo órgano competente do Concello. Asemade, os viarios e os terreos obxecto das actuacións contidas nos proxectos deberán ser de titularidade municipal ou acreditar un dereito de uso ou cesión. O incumprimento deste requisito será motivo de exclusión.

Se os proxectos, pola súa situación ou características, precisan de permisos ou autorizacións doutros organismos, será o Concello quen os solicite. O Concello deberá acreditar que conta con elas ou que xa as solicitou, xuntando os correspondentes documentos. Neste último caso a subvención concederáse condicionada a que o Concello xustifique a súa obtención.

No caso de que algún proxecto de obra sobre os viarios de titularidade municipal incluídos no Plan DEPOREMSE, afectase en algún modo a unha estrada provincial, e por tanto precisase de autorización desta Deputación, o concello deberá obter a correspondente autorización a través do servizo de mobilidade, previa á concesión da subvención.

Décimo segunda. Licitación

Consonte ao establecido na exposición de motivos destas bases, a licitación e adjudicación dos contratos correspóndelle aos concellos, respectando o contemplando nas propias bases e na vixente normativa sobre contratación pública.

Décimo terceira. Execución dos investimentos.

As obras serán executadas polos respectivos concellos segundo o correspondente proxecto técnico, sen prexuízo da posibilidade de que a Deputación realice as inspeccións que considere convenientes.

Os investimentos deberán estar executados na súa totalidade a 30 de xuño de 2020. Así mesmo, deberán xustificalos no prazo de catro meses dende a súa finalización, sen exceder en todo caso o 31 de outubro de 2020. O incumprimento destes prazos dará lugar á perda do dereito ao cobro total ou parcial da subvención.

A directora ou director das obras será nomeado pola entidade local contratante, debendo dárselle conta á Deputación unha vez producida dita designación. Calquera cambio na Dirección técnica seralle igualmente comunicado á institución provincial no momento no que teña lugar.

Durante a execución das obras, o Concello comunicará á Deputación a data e a hora en que terá lugar a comprobación do replanteo, á que asistirá, de consideralo procedente, a Deputación Provincial, un facultativo técnico ou representante desta. A copia da acta que se redacte seralle remitida á Deputación xunto coa fotografía do cartel de obra que acredite a difusión dada ao financiamento outorgado pola Deputación, que será colocado no momento da sinatura da devandita acta.

O Concello comunicarlle á Deputación de Pontevedra a data e a hora en que terá lugar, ao remate das obras, o acto de recepción destas, ao que asistirá, de consideralo procedente a Presidencia, un representante ou facultativo desta. A Administración municipal remitirlle á provincial unha copia da acta do antedito acto de recepción.

A Deputación Provincial poderá inspeccionar a execución das obras obxecto do presente plan e as actuacións realizadas cando o teña por convinte, así como formular as observacións que estime pertinentes, sen prexuízo de que corresponda en exclusiva ao órgano de contratación e aos responsables dos respectivos contratos a emisión das ordes e instrucións que procedan.

Décimo cuarta. Modificación dos contratos

Se durante a execución da obra xorde a necesidade de modificar o proxecto o Concello deberá redactar, de acordo co establecido na normativa de contratos, o modificado do proxecto, que deberá ser aprobado polo órgano competente do Concello. Trala aprobación polo concello, a Deputación supervisará o modificado e, de ser o caso, prestará a súa aprobación.

As modificacións se financiarán co importe das baixas que se produzan no proceso de adxudicación dos contratos. No caso de non existiren ou de ser o importe da modificación

superior o importe da baixa, financiarase coa achega do Concello ou aportacións doutros entes públicos ou privados.

Tamén se poderán financiar co importe das baixas de adxudicación as liquidacións por exceso de medicións.

Non se autorizará o reinvestimento de baixas nin para o mesmo proxecto nin para actuacións complementarias, agás o disposto no parágrafo anterior.

A revisión de prezos, cando supoñan un incremento dos custos, correrán a cargo do Concello.

Décimo quinta. Obrigas dos beneficiarios

Os concellos beneficiarios en conformidade co disposto nestas bases estarán obrigados a cumprir co que establece o artigo 11 da Lei 9/2007, de 13 de xuño, de subvencións de Galicia (LSG), e en particular:

- A destinar o importe das subvencións outorgadas ao cumprimento total das finalidades que fundamentan a concesión das subvencións.
- A destinar os bens ao fin concreto para o que se concedeu a subvención por un período non inferior a cinco anos no caso de bens inscribibles nun rexistro público, nin a dous para o resto de bens.
- A realizar as actuacións que fundamentan a concesión das subvencións nos prazos sinalados nestas bases.
- A someterse ás actuacións de comprobación e control financeiro que determine a Deputación de Pontevedra, achegando canta información lles sexa requirida no prazo que estableza a institución provincial.
- A comunicarlle á Deputación a obtención doutras subvencións ou axudas para a mesma finalidade, procedentes de calquera outra Administración ou ente público estatal ou internacional

Os beneficiarios deberán darlle a adecuada publicidade ao financiamento por parte da Deputación de Pontevedra para as actuacións subvencionadas. A estes efectos deberán:

- Facer constar en todas as accións de comunicación ou publicidade o apoio que dá a Deputación.
- Acreditar a publicidade desde o inicio da obra, indicando as accións de comunicación realizadas, as fotos e a demais documentación que se considere necesaria.
- Incluír no prego de cláusulas ou documentación que rexe a contratación unha cláusula na que conste a obriga do contratista de poñer, desde o inicio das obras ata a súa total terminación e comprobación material por parte da Deputación, un cartel informativo que indique que se trata dunha obra subvencionada pola institución provincial.

- Facerse cargo dos carteis das obras que se realicen e da súa retirada tras a finalización do prazo de garantía ou, en todo caso, tras a comprobación material realizada pola Deputación. Por seren obras que se van acometer na infraestrutura viaria, o cartel colocarse nun lugar o suficientemente visible.

Correspóndelle ao departamento de Comunicación Institucional dar as instrucións que se deben seguir no relativo á imaxe institucional. Para estes efectos, na páxina web www.depo.es están os modelos normalizados dos carteis e outras formas de publicidade que deben poñerse nos investimentos.

Décimo sexta. Xustificación dos investimentos

Todos os investimentos, deberán estar executados a 30 de xuño de 2020, e xustificados no prazo de catro meses dende a súa finalización, sen exceder en todo caso o 31 de outubro de 2020. O incumprimento destes prazos dará lugar á perda do dereito ao cobro total ou parcial da subvención. O pago ao Concello do importe da subvención realizarase á vista das certificacións de execución das obras ou facturas aprobadas polo órgano municipal competente. O Concello poderá presentar xustificacións parciais que se axusten ao ritmo de execución do investimento.

As certificacións ou facturas de subministracións acompañaranse da seguinte documentación :

A primeira certificación ou factura acompañarase de:

- A certificación do acordo ou resolución de adxudicación do contrato
- O contrato.
- O nomeamento do director técnico
- A acta de comprobación de replanteo, no caso de que sexa necesaria
- Acordo municipal de aprobación da certificación de obra ou da factura correspondente.
- Acreditación da publicidade dada ao financiamento obtido da Deputación, mediante fotografías do cartel de obra.

As certificacións seguintes acompañaranse do acordo municipal de aprobación da/s certificación/s correspondente/s.

Xunto coa última certificación se achegará:

- Acordo municipal de aprobación da certificación de obra.
- Acta de recepción, cumprimentada de acordo co disposto na normativa de contratos

- Unha nova acreditación da publicidade dada ao financiamento obtido da Deputación, mediante fotografías do cartel de obra.
- Certificación do funcionariado público competente do conxunto de axudas concedidas por esta Deputación, por outras administracións públicas ou aportacións de particulares para a mesma finalidade.
- Calquera outra documentación esixible pola normativa vixente para a correcta xustificación dos investimentos ou que se considere necesaria para a comprobación da correcta execución.

As certificacións de obra, facturas ou documentos análogos acreditativos do gasto, e o resto da documentación xustificativa, serán verificadas polos servizos técnicos provinciais. As actuacións realizadas estarán sometidas á comprobación explícita da execución das obras por parte dos servizos técnicos da Deputación Provincial.

A comprobación material do investimento que se define no parágrafo anterior é un requisito imprescindible do que debe quedar constancia no expediente xustificativo.

Realizada a comprobación formal e material que se define nos parágrafos anteriores, a documentación xustificativa acreditativa do gasto será fiscalizada pola Intervención provincial antes de ser aprobada e pagada.

A non xustificación ou a xustificación fóra de prazo dará lugar a perda ao dereito ao cobro da subvención correspondente.

Décimo sétima. Compatibilidade

As subvencións que se concedan no marco das presentes bases admiten a compatibilidade con outras axudas públicas ou aportacións de particulares para a mesma finalidade outorgada por esta Deputación ou por outras administracións públicas, sempre que o importe das mesmas sexa de tal contía que, illadamente ou en concorrencia con outras subvencións, non se supere o custe da actividade subvencionada.

Para estes efectos, e en conformidade co disposto no artigo 14.1.d da LXS e no artigo 33 do RLXS, unha das obrigas do beneficiario é a de comunicarlle á Deputación a obtención doutras subvencións ou axudas que financien as finalidades subvencionadas.

A obtención de subvencións doutras Administracións ou de achegas de particulares, suporá a diminución das achegas do Concello e da Deputación na mesma proporción á que represente a porcentaxe de financiamento asumido por ela.

Décima oitava. Reintegro

Procederase ao reintegro das subvencións outorgadas en conformidade con estas bases nos termos fixados na normativa de subvencións e, de modo particular, nos artigos 36 e seguintes da LXS.

Décimo novena. 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 29/1988, 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.

Anexos de convocatoria e modelos de presentación de documentación.

Todos os anexos referidos nestas bases e os modelos normalizados para as solicitudes destas subvencións estarán dispoñibles na sede electrónica da Deputación: www.sede.depo.es

ANEXO I – FORMATO E CONTIDO DO PROXECTO

I.1 FORMATO

O idioma de redacción do proxecto será, preferiblemente o Galego. Se ben, admitirase tamén o Castelán.

As fontes admitidas serán Arial, Calibri e Times New Roman e o tamaño da mesma será 11, cos marxes por defecto do procesador de textos e entrelíñado 1,0.

Os textos e planos que integran o proxecto presentaranse en formato DIN A3 horizontal. Os textos imprimiranse a dobre cara e os planos a unha cara.

A delineación dos planos farase en formato DIN A1 e imprimiranse en formato DIN A3, a escala metade do orixinal.

En todo caso, o tamaño e a calidade dos textos, acotacións e debuxos ten que ser o adecuado para que ao reproducilos sexa visible con claridade o seu contido.

Todos os documentos que integren o proxecto virán encadernados polo marxe esquerdo curto, no caso de constar de varios documentos ou tomos estes virán dispostos dentro dunha caixa ríxida que os recolla.

A portada do proxecto usarase en cada documento ou tomo así como na caixa ríxida que os recolla, de ser o caso. Dentro da caixa disporase o índice dos documentos que se atopan nela.

Non se admitirán planos soltos dentro das caixas.

A encadernación será con cubertas exteriores de calidade maior ou igual a que proporciona a cartolina plastificada e sen pasar de oito centímetros (8) de anchura cada volume.

As lomeiras conterán a información máis relevante da portada, manténdose o formato desta pero adaptándose o seu espesor.

I.2 CONTIDO DO PROXECTO

O proxecto debe desenvolver o completo todos os datos e precisións necesarias para poder executar as obras, para iso, deberán conter a documentación prevista a continuación neste apartado.

En todo caso, deberase reflectir e xustificar no proxecto que se respecta o contido mínimo dos proxectos ao abeiro do establecido no artigo 233 da Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público, por la que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as Directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febreiro de 2014 e no artigo 42 do Regulamento xeral de estradas de Galicia (ou normas que os substitúan ou os complementen).

Así mesmo, o proxecto deberá cumprir todas as disposicións normativas vixentes aplicables aos proxectos de obras, así como ás instrucións e recomendacións que resulten de aplicación, debendo quedar claramente especificado o cumprimento de estas nos seus correspondentes apartados.

I.2.1- Documentos do proxecto:

- Memoria:

a) A memoria descritiva:

O obxecto da memoria descritiva e definir de xeito rápido o proxecto de obras e tódolos aspectos que poidan incidir nel, deixando para os anexos o seu desenvolvemento, de ser o caso.

Titular: Identificará a Administración titular da vía obxecto do proxecto.

Descrición: Describirá o obxecto das obras, que recollerá os antecedentes e situación previa das mesmas, as necesidades a satisfacer e a xustificación e descrición das obras e solución técnica adoptada coa especificación dos factores de todo tipo que deben terse en conta e, en particular, os de tipo social, técnico, económico, ambiental, de seguridade viaria e administrativo.

Planeamento urbanístico: Superporase a traza do vial ou situación da obra sobre o plano de clasificación urbanística. Indicaranse as clases de solo polas que discorre a obra. Comprobarase a adecuación da obra proxectada aos instrumentos de planeamento urbanístico. Incluirase tamén a representación gráfica das zonas de protección da estrada e da liña límite de edificación. Tamén deberán recollese as afeccións ao Patrimonio Cultural de acordo co catálogo do planeamento municipal e do Inventario Xeral do Patrimonio Cultural de Galicia, de ser o caso.

Información pública: No caso de que o proxecto de construción se someta aos trámites de información pública en materia de estradas e informe das administracións afectadas, indicación das determinacións urbanísticas do planeamento municipal que deben ser modificadas como consecuencia da súa aprobación, así como o prazo para realizar a correspondente adecuación.

Ocupación de terreos: Darase conta da necesidade de ocupación de terreos para a execución das obras con inclusión de cadro resumo de superficies segundo a súa clasificación urbanística, sendo despois, pormenorizado no anexo correspondente.

Medio Ambiente: Xustificarase o cumprimento da declaración de impacto ambiental correspondente ao estudo informativo, anteprojecto ou proxecto de trazado, cando o proxecto de construción desenvolva un documento dese tipo que fose sometido ao trámite de avaliación ambiental, sen prexuízo, de ser o caso, dos efectos derivados do acordo de resolución de discrepancias respecto da antedita declaración de impacto

ambiental. De igual modo, xustificarase o cumprimento do resto de normativa sectorial en materia de protección medio ambiental.

Accesibilidade: Xustificarase o cumprimento da normativa sectorial en materia de accesibilidade que sexa de aplicación segundo a natureza da obra, caso de ser empregadas por peóns de forma habitual, tales como sendas, prazas, pasarelas e resto de obras de humanizacións.

Normativa de Contratos: Inclúirase, no caso de proceder, a determinación da clasificación esixible ao contratista (Grupo, Subgrupo, e Categoría), inclusión da fórmula de revisión de prezos e determinación de obra completa.

Orzamentos: Recollerase o orzamento de execución material das obras así como o orzamento base de licitación, con e sen o IVE. Así como o orzamento para o coñecemento da administración, de ser procedente.

Prazos: Farase referencia ao prazo previsto para a execución das obras a partires da data da firma da acta de comprobación do reopranteo así como o prazo de garantía a partires da firma da acta de recepción das obras.

Índice: Como peche da memoria, farase un listado dos documentos que integran o proxecto, memoria e todos os seus anexos, planos numerados e coa súa designación, prego de prescricións técnicas particulares, medicións, presupostos e demais.

Cada apartado da memoria descritiva, caso de ser necesario pola súa extensión, desenvolverase no seu correspondente anexo, deixando nesta un resumo ou introdución do mesmo cos principais datos.

b) Os anexos:

Inclúiranse os anexos precisos para desenvolver todos os datos e contido da memoria descritiva. Polo mesmo motivo cando un anexo resulte demasiado curto ou sinxelo recoméndase integralo na memoria descritiva.

De xeito non limitativo deben constar os seguintes anexos:

1. Situación actual e reportaxe fotográfica.
2. Topografía e referencias de todo tipo para o reopranteo da obra, con coordenadas das bases de reopranteo no sistema ETRS-89.
3. Xeoloxía e Xeotecnia.
4. Anexo de integración ambiental.

5. Anexo de necesidades de ocupación de terreos (caso de ocupacións). Describirá en todos os aspectos materiais e xurídicos, os terreos, bens, servidumes e demais dereitos reais que se considere necesario ocupar para a execución da obra ou para a reposición dos servizos afectados pola súa execución, coa identificación das súas persoas titulares, así como a representación gráfica da delimitación das ocupacións necesarias.
6. Anexo de coordinación con outros organismos.
7. Anexo de reposición de servizos afectados, agás se son inherentes ao proxecto principal.
8. Anexo da implantación da obra, incluírá medidas para garantir a fluidez e seguridade da circulación nos treitos de viais afectados pola execución das obras, con expresión dos desvíos de circulación propostos e dos períodos en que se poida perturbar a antedita circulación. Tamén a ordenación de accesos e reordenación dos existentes e a sinalización fixa e variable, balizamento, defensas e outras medidas para a xestión da circulación nos treitos de estradas obxecto do proxecto, tanto durante a execución das obras como durante a súa posterior explotación.
9. Anexo de plan de control de calidade, segundo medicións do proxecto e dando cumprimento á normativa que corresponda, PG3, EHE, REBT, etc... así coma ao PPTP.
10. Anexo de estudo de xestión de residuos de construción e demolición.
11. Anexo de estudo de seguridade e saúde ou estudo básico de seguridade e saúde.
12. Anexo de plan de obra. Mediante diagrama de barras. Por capítulos e meses. Con custos parciais, acumulados, e totais, e en tantos por cen de cada un.
13. Anexo de xustificación de prezos, que estará formado por:
 - a. Cadro e custo da man de obra.
 - b. Cadro e custo da maquinaria.
 - c. Cadro e custo dos materiais
 - d. Xustificación de prezos (custos auxiliares, directos, indirectos, prezos unitarios de execución material, e partidas alzadas de abono íntegro)
 - e. Listado de prezos auxiliares descompostos (non incluírán os custos directos)
 - f. Listado de prezos descompostos (poderán incluírán os custos directos)
14. Presuposto para o coñecemento da Administración, desagregado.

c) Planos:

Débense incluír todos os planos de situación xerais, de conxunto e de detalle necesarios para que o conxunto da obra quede completamente definido.

Se debuxarán en formato DIN A1, a escala convinte (por exemplo, 1:2000 ou 1:1000 para a pranta xeral, 1:500 ou 1:200 para as actuacións concretas tales como Pasos Peonís Sobreelevados, Redutores Físicos de Velocidade, Interseccións, glorietas, etc.) e imprimiranse en formato DIN A3, a escala metade do orixinal.

Conterá un índice de planos que indique todos os incluídos no documento, así como o número de follas de cada un.

d) Prego de prescricións técnicas particulares:

No cal se debe realizar a descrición das obras e regularse a execución daquelas, coa especificación da forma de execución, as obrigas de carácter técnico, o sistema de medición das unidades executadas e o control de calidade dos materiais empregados e do proceso de execución.

e) Orzamento:

Comprenderá os gastos de execución da obra, que pode estar integrado por distintos orzamentos parciais, no cal consten os prezos unitarios e os desagregados, se procede, o estado das medicións e os detalles para a súa valoración. Compórase de medicións, cadro de prezos nº1, cadro de prezos nº2, orzamento e resumo do orzamento que especificará o orzamento de execución material, o orzamento base de licitación, con e sen IVE.

f) Outras consideracións:

Nos casos e na forma en que así o permita a lexislación vixente en materia de contratos do sector público, poderase simplificar, refundir ou incluso suprimir algún ou algúns dos documentos anteriores, sempre que a documentación resultante sexa suficiente para definir, valorar ou executar as obras que comprenda. Neses casos, incluírase na memoria a xustificación das simplificacións ou supresións de documentos realizadas.

En todo caso estarase a aplicación do disposto a estes efectos polo Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público, por la que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as Directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febreiro de 2014, ao Regulamento xeral da Lei de Contratos das Administracións Públicas aprobado polo Real Decreto 1098/2011, á Lei 8/2013, de estradas de Galicia o Regulamento xeral de estradas de Galicia aprobado polo Decreto 66/2016 ou normas que as substitúan e demais normativa de aplicación.

ANEXO II – REDUTORES DE VELOCIDADE E PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DA SEGURANZA VIARIA

II.1 REDUTORES FÍSICOS DE VELOCIDADE CIRCULARES. PROPOSTA DE INSTRUCCIÓN DE DESEÑO DE DISPOSITIVOS DE PRECAUCIÓN. PASOS PEONÍS SOBREELEVADOS (PPS) E MESETAS: VELOCIDADES, PENDENTES, ANCHOS, ALTURAS

As táboas que figuran a continuación refírense a supostos de rasante do viario sensiblemente horizontal e abarcan un abano entre 6 e 14 cm de altura. Por baixo de 6 cm, mesmo con pendentes fortes nas ramplas (maiores que as que se indican nas táboas)

Polo que se refire á anchura, o mínimo non debería ser inferior a 4 metros de ancho (paso de peóns), sendo recomendable que teñan un ancho de 5 metros.

Os valores seguintes poden tomarse como referencia tanto para cidade e núcleos de poboación como para viais e, especialmente, travesías. No proxecto deberá xustificarse a adopción destes valores ou a proposición doutros, explicando as razóns que levan a expoñer uns ou outros e contemplando na análise o contexto urbano, rural ou rururbano no que se inscriben as actuacións.

É admisible unha tolerancia do 30 % en relación aos valores das táboas, tal como establece a Ordenanza de Seguridade viaria.

En principio, e salvo xustificación, o encaixonado deberá ser de 0'50 metros tanto antes como despois do punto de encontro da rampla coa calzada.

A) PPS/Meseta de caras planas

PENDENTE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA				
Velocidade (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 %

Para os efectos da realización in situ no momento da obra estableceuse a táboa seguinte, onde se indica a lonxitude da base da rampla, redondeada por defecto. Con todo, hai proxectistas que prefiren transmitir en obra as pendentes e non as dimensións da base:

LONXITUDE DA BASE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA

Velocidade (km/h)	Altura (cm)			
	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 rampla sinusoidal

Estes PPS son menos utilizados que os de caras planas.

Na práctica, ao executar estes dispositivos de calmado de tráfico con mesturas bituminosas en quente, o propio proceso de execución no seu compactado propicia un lóxico efecto de suavizado dos encontros en forma de sinusoide, efecto que rebaixar o efecto redutor de velocidade do dispositivo, polo que é necesario partir de valores máis estritos de deseño e que son os que se mostran a continuación.

PENDENTE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA

Velocidade (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 %

Para os efectos da realización in situ no momento da obra estableceuse a táboa seguinte, onde se indica a lonxitude da base da rampla, redondeada por defecto:

LONXITUDE DA BASE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA

Velocidade (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	250 cm de

			base	base
50	90 cm de base	130 cm de base	200 cm de base	310 cm de base

Nos dous supostos A) e B) anteriores, adicionalmente, cando a altura do paso de peóns sexa moi elevada (maior de 14 cm), ademais da corrección das pendentes de entrada, existen dous mecanismos de compensación:

- A ampliación da meseta. Esta corrección pode facerse multiplicando, como mínimo, a altura media en centímetros do dispositivo por 0,45 e o resultado en metros, o que daría a dimensión final da meseta, salvo que outras determinacións, como o paso de autobuses articulados, recomende maior lonxitude.
- A determinación e establecemento dunha altura máxima. Se a beirarrúa é moi elevada resulta evidente que o PPS non pode alcanzar o nivel desta, polo que para estes casos convén determinar unha altura máxima, p. ex.: 14 cm, e levantar a calzada os centímetros necesarios uns metros antes e despois do paso. Así mantén a rasante da beirarrúa, do paso de peóns e, de ser necesario, pódese alcanzar un efecto graduado de dobre redutor, pois a calzada sobreelevada debería ser paralela á calzada orixinal nas acometidas do PPS.

Casos específicos: rúas e viais con pendentes significativas

As rúas e viais non son sempre horizontais e con reducidas pendentes. En moitas ocasións as pendentes son elevadas. Nestes casos considérase que debe de ser na elaboración do proxecto de seguridade viaria que acompañe o proxecto construtivo onde se xustifique o deseño final do redutor de velocidade ou paso de peóns sobreelevado.

REDUTORES FÍSICOS DE VELOCIDADE (RFV OU LOMBOS) CIRCULARES TRIANGULARES E TRAPEZOIDAIS: VELOCIDADES, PENDENTES, ANCHOS, ALTURAS

Son aconsellables os redutores de alturas de 6 e 8 cm, os máis habituais son os primeiros.

Redutores físicos de velocidade circulares

Para os redutores físicos de velocidade de sección circular:

PENDENTE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA		
Velocidade (km/h)	Altura (cm)	
	6	8
30	6 %	6 %
40	4 %	4 %
50	3 %	3 %

Para os efectos da realización in situ no momento da obra estableceuse a táboa seguinte, onde se indica a lonxitude da metade da base da rampla, redondeada por defecto:

LONXITUDE DA BASE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA		
Velocidade (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

Redutores físicos de velocidade triangulares

Para os redutores físicos de velocidade de caras planas:

PENDENTE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA			
Velocidade (km/h)	Altura (cm)		
	6	8	8 *
30	7 %	6,5 %	7 %
40	5 %	4,5 %	5 %
50	4 %	3,5 %	4 %

Se se utilizan para protexer un paso de peóns non sobreelevado, é dicir, a nivel da calzada

Para os efectos da realización in situ no momento da obra estableceuse a táboa seguinte, onde se indica a lonxitude da metade da base da rampla, redondeada por defecto:

LONXITUDE DA BASE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA			
Velocidade (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

* Se se utilizan para protexer un paso de peóns non sobreelevado, é dicir, a nivel da calzada

Redutores físicos de velocidade trapezoidais

Os redutores físicos de velocidade de tipo trapezoidal sen paso de peóns asociado terán dúas características constantes para caras planas:

Altura: 12 cm

Ancho da meseta: 3 m

PENDENTE E LONXITUDE DA BASE DAS RAMPLAS DE ENTRADA E SAÍDA EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE E DA ALTURA		
	Pendente (%)	Lonxitude Base (cm)
30	6 %	200 cm
40	5 %	240 cm
50	4 %	300 cm

II.2 PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DE SEGURANZA VIARIA

Ampliar e modificar vías consolidadas adoita ser un proceso que necesita de grandes investimentos económicos e con graves efectos sobre os bens, o patrimonio e o territorio. Así mesmo, a preocupación pola sustentabilidade e o medio ambiente é un dos valores que con maior forza está arraigando en todas as sociedades desenvolvidas ao longo dos últimos anos. Ademais, as novas tendencias obrigan a ter en conta as necesidades das denominadas mobilidades amables.

Non é de estrañar, polo tanto, que a política en infraestruturas, con forte impacto territorial, estea substancialmente afectada pola incorporación de variables ambientais. Ademais, débese ter moi en conta a consideración do servizo que presta cada vía e as demandas reais e potenciais, facendo especial fincapé na protección dos colectivos máis vulnerables: peóns, persoas en bicicleta e persoas con mobilidade reducida.

OBXECTO

No proxecto cumprírase a normativa en vigor en materia de estradas (Decreto 66/2016, de 26 de maio, polo que se aproba o Regulamento xeral de estradas de Galicia), no que non se opoña á Ordenanza de seguridade viaria da Deputación de Pontevedra e ao desenvolvemento deste Protocolo.

PRIORIDADES DE USO

Daráselles prioridade en todas as actuacións en materia viaria ás necesidades dos sectores máis vulnerables. A xerarquía será 1.º peón, 2.º ciclista, 3.º transporte público, 4.º vehículo privado. En cada proxecto establecerase e xustificarse a fórmula para garantir a convivencia harmónica das diferentes mobilidades de forma coherente.

SEGREGACIÓN DE ESPAZOS PARA O PEÓN

Nos proxectos de urbanización e reurbanización, as beirarrúas, en caso de existir e salvo excepcións puntuais xustificadas, terán rasantes continuas, un ancho mínimo de 2,50 metros e cumprirán cos criterios de accesibilidade universal. Os distintos elementos do mobiliario urbano situaranse de forma que xeren un espazo peonil continuo de seguridade sen obstáculos.

No caso de que esta solución sexa desaconsellable ou imposible, a alternativa prioritaria será a plataforma única ao mesmo nivel coas medidas de redución e calmado de tráfico necesarias para protexer os colectivos máis vulnerables.

Desta forma, e como criterio xeral, segundo a condición da contorna:

- Fóra de núcleos de poboación evitarase a creación de beirarrúas e, en caso de considerarse necesario, realizaranse mediante sendas exentas.
- Dentro de núcleos de poboación (en zonas rururbanas), os itinerarios peonís segregados realizaranse mediante sendas cun ancho mínimo de 2,50 m, ao mesmo nivel, que poderán estar fisicamente separadas por balizas tipo H-75, resaltes, ollos de gato, cunetas, separadores viarios de caucho ou similares, e con asfalto ou formigón colorado ou xabre compactado con cemento.
- En zonas moi urbanas, as beirarrúas terán un ancho mínimo de 2,5 m. Buscaranse solucións que minimicen o uso de baldosa hidráulica.

Nos casos en que exista ancho de plataforma suficiente os usos deberán estar segregados. Desta forma, e como criterio xeral, segundo o espazo dispoñible na plataforma:

- En plataformas con anchos por encima de 12 m. os usos poderán estar segregados.
- En plataformas por baixo de 12 m. as solucións deben redistribuír os espazos de forma que se alcance un ancho mínimo de 2,5 m para o itinerario peonil e de non ser posible, a solución será a plataforma única.

En todos aqueles casos de novas estradas ou melloras de seguridade viaria en estradas existentes, onde non sexa posible a segregación de usos nin separación física de espazos deberase garantir unha velocidade máxima de 30 km/h para o que se deberán incluír medidas adicionais de calmado de tráfico.

Nas plataformas únicas en zonas rururbanas poderanse marcar liñas de vida mediante a iluminación, cambios de pavimento, sinalización ou balizamento, que sirvan como guías ás e aos peóns, pero estas deberán ser en calquera caso salvables e garantir un ancho mínimo de 2,5 m para o peón.

RÚAS E ESPAZOS DE PREFERENCIA PEONIL

- As rúas, itinerarios e áreas de preferencia peonil deberán ser continuas e compactas.
- En zonas urbanas evitarase dentro das áreas de preferencia peonil a creación de circuitos para vehículos motorizados, e especialmente, aqueles que poidan sobrecargarse de tráfico.

- Os espazos de preferencia peonil deben ter rasante continua e plataforma a nivel.
- Non se deben crear barreiras en forma de cotas ou outros elementos de difícil remoción, en aras de facilitar o acceso a persoas de mobilidade reducida e en previsión de necesidades de acceso para obras, servizos, bombeiros etc.
- En áreas de preferencia peonil non deben crearse nin sinalizarse prazas de estacionamento.
- En novos proxectos no rururbano, nos que o espazo é moi limitado, deberá dársele prioridade sempre á creación de espazos peonís en detrimento de bandas laterais de aparcadoiro.

USO POR BICICLETAS

Nas zonas nas que se pretenda fomentar o uso da bicicleta para a mobilidade cotiá:

- En zonas urbanas non existirán carrís-bici polas beirarrúas e a bicicleta compartirá plataforma co vehículo a motor. Para iso garantíranse baixas velocidades de tráfico mediante dispositivos de calmado de tráfico.
- En estradas entre núcleos nas que se dean as condicións de IMD maior de 8.000 veh/d e/ou con velocidades por encima dos 70 km/h, será necesaria a segregación de usos entre vehículo a motor e bicicletas, mediante unha senda exenta ou con separación física.
- En zonas rururbanas:
 - De existir ancho de plataforma suficiente e con baixas densidades de tráfico peonil e en bicicleta será posible a creación dunha banda lateral de convivencia peonil e en bicicleta, con sinalización específica na que se indique a prioridade peonil. O ancho da banda lateral dependerá da densidade de peóns e ciclistas esperada e da velocidade da vía (entre 2,5 e 4 m). Ou, de non existir ancho de plataforma suficiente, será necesaria a creación de zonas de convivencia, na totalidade do ancho da vía, con diferenciación de pavimento con respecto ao resto da vía, elementos de calmado de tráfico na entrada á zona de convivencia e a correspondente sinalización de prioridade peonil.

ACCESIBILIDADE

Os espazos de preferencia peonil deben ter rasante continua e plataforma a nivel. En calquera caso:

- Non se deseñarán ramplas para accesibilidade cando o ancho entre beirarrúa e rampla non supere en conxunto os 320 cm, 180 cm libres fose da rampla máis 140 cm para unha pendente máxima do 10 % na rampla (cálculo para unha altura de beirarrúa de 14 cm).
- En accesos a predios e garaxes deberá existir na beirarrúa un ancho mínimo horizontal de 90 cm libre doutros obstáculos.

- O espazo para os itinerarios peonís non pode en ningún caso tratarse como o espazo residual da rúa. Desta forma, en zonas urbanas os espazos dedicados aos viandantes deberán ser, en xeral, de polo menos o 50 % do espazo total da rúa, e en calquera caso como mínimo terán 2,5 m.
- O mobiliario urbano non debe supoñer en ningún caso un obstáculo dentro dos itinerarios peonís, por iso, o ancho libre sobre a beirarrúa unha vez colocado o mobiliario debe ser de 1,80 m.

CRUZAMENTOS

- Como norma xeral, en solo urbano, hai que poñer pasos de peóns en todas as rúas ou vías que conflúen nun cruzamento.
- Debe evitarse a colocación de semáforos. En caso de ser necesario o cruzamento semaforizado deberá especificarse o tempo das distintas fases dos semáforos, con tempo para os peóns suficiente e garantía de que o tempo de desaugadoiro permite que o último peón abandone a calzada sen correr.
- Os pasos de peóns nos cruzamentos deberán ser directos e continuación ou prolongación da beirarrúa ou itinerario para viandantes e ter a menor lonxitude posible.
- Os pasos de peóns serán sobreelevados, sendo continuación da beirarrúa en canto á rasante.
- Deberá xustificarse a distancia máxima entre os pasos de peóns.

PASOS DE PEÓNIS FÓRA DOS CRUZAMENTOS

- Deben ter a menor lonxitude posible, xustificando o deseño, especialmente en estradas, se é o caso, e travesías.
- Deben estar convenientemente iluminados, indicando a solución do sistema de iluminación e sinalización que se expón.
- Deben estar protexidos e ser sobreelevados, xustificando ademais a velocidade de paso de vehículo para a que se deseñan, especialmente en estradas, se é o caso, e travesías.
- Se hai que proceder a implantar un paso de peóns, tratarase a zona de inicio e final de paso, xa fóra da calzada, coas características da beirarrúa ou equivalente (itinerario peonil) e, con carácter imprescindible, deberán conectarse estas zonas cos servizos que motivaron a implantación do paso. Os novos pasos de peóns que se implanten deberán contar con itinerarios peonís en ambas as marxes, coa adecuada iluminación e/ou sinalización, restricións de estacionamento que garantan a visibilidade mutua entre viandante e condutor, medidas de calmado de tráfico que incrementen a seguridade e avisen do paso (como redutores físicos de velocidade), sinalización adecuada, prohibición de adiantamento nas inmediacións (con independencia de que se se sitúan nunha travesía en toda ela está prohibido o adiantamento), limitación de velocidade igual ou inferior a 50 km/h etc.

SECCIÓN TRANSVERSAL

Espazo peonil:

As seccións transversais definiranse en función do espazo dispoñible e o ámbito no que se actúa segundo os artigos 3 a 6.

Con carácter xeral, as dimensións mínimas dos elementos para ter en conta serán:

- Espazo mínimo para peóns: 2,5 m.
- Separación física de usos mediante zonas axardinadas ou bandas de separación: de 0,20 a 0,50 m.
- Ancho de beiravía mínima: 0,50M

En caso de que o espazo dispoñible sexa insuficiente tomaranse as seguintes medidas:

- Tendido de cunetas de formigón a un ancho mínimo practicable de 1 m.
- Canalización da drenaxe lonxitudinal da estrada para gañar espazo en superficie.
- Medidas de calmado de tráfico e fomento de convivencia de usos.
- Ocupación de terreos anexos á estrada.

Anchura dos carrís:

A menor ancho de carril, menor é a velocidade dos vehículos que circulan por estes. Así, como elemento de calmado de tráfico é conveniente a redución da sección da calzada ao mínimo que permita o paso dun camión de bombeiros.

ESTACIONAMENTO

Cando se xustifique a necesidade de estacionamento, este debe ser preferiblemente en liña. O estacionamento en batería supón unha maior invasión do espazo que, de existir, debe ser sempre aproveitado como área peonil.

- O estacionamento en liña debe dispoñer dun ancho da orde de 2,20 m +/- 10 cm.
- De xustificarse o estacionamento en batería, este deberá ter unhas dimensións da orde de 5 m x 2,50 m e dispoñerse de forma que a saída do vehículo se faga na dirección da circulación (aparcadoiro en espiga). En ningún caso se utilizará o estacionamento en batería en zonas de velocidade de circulación maior a 50 km/h nin na proximidade de interseccións.

ILUMINACIÓN

- A iluminación debe estar orientada aos itinerarios peonís, en particular en cruces e pasos de peóns, sen zonas escuras en beirarrúas nin cegamento a viandantes e condutores.
- En zona urbana a banda de localización da iluminación será a máis próxima á calzada mentres que en zona rururbana será a máis próxima ao exterior da plataforma para

minimizar as incidencias en caso de saída de vía e garantir a iluminación do itinerario peonil.

COMPETENCIA ENTRE USOS

A prioridade das mobilidades amables reflíctese tamén en que as vías deben estar deseñadas de tal forma que se eliminen totalmente os espazos de competencia. Os sobreanchos en interseccións, a carencia de orellas ou lingüetas, a posibilidade de remontar ou invadir espazos reservados ao peón e situacións similares deben desaparecer. Estes espazos de posible competencia orixinan conflitos e perigos que sempre van en detrimento da boa calidade da circulación peonil. Desta forma:

- Debe garantirse a visibilidade peón-vehículo, e as solucións serán xustificadas baseándose na velocidade máxima de circulación.
- As esquinas deben ser tratadas mediante orellas ou lingüetas.
- Nas interseccións daráselle prioridade á existencia dunha solución funcional para a continuidade do itinerario peonil.
- Non se deseñarán aparcadoiros ao bordo de pasos de peóns.

PORTAS DE ENTRADA

Salvo nos casos nos que unha rúa ou área estea rodeada doutras con tráfico xa calmado, sempre deberá existir unha porta de entrada á zona, para o que as opcións preferentes son as rotondas e os redutores físicos de velocidade.

Nas travesías ou núcleos de poboación deben marcarse as portas de entrada a zonas onde a existencia de peóns na calzada, que habitualmente é ademais estreita, é non só posible senón frecuente. Así, a porta debe supoñer non só un elemento de calmado da velocidade do tráfico, senón tamén un símbolo que lle indique ao condutor que debe circular con precaución e que pode atoparse con peóns.

Naquelas zonas onde se considere oportuno o reforzo na sinalización da porta de entrada poderán utilizarse elementos como dentes de dragón ou outras medidas debidamente xustificadas.

CALADO DO TRÁFICO

Os dispositivos de calmado do tráfico deben cumprir as especificacións incluídas na Instrución de deseño de dispositivos de precaución.

CONSIDERACIÓNS DE CIRCULACIÓN

Sen prexuízo de todo o anterior, do establecido na Ordenanza de seguridade viaria da Deputación de Pontevedra e do Regulamento xeral de estradas de Galicia, nas actuacións de nova execución ou acondicionamento e mellora estableceranse as seguintes medidas adicionais.

EN NÚCLEOS DE POBOACIÓN

- Prohibirase o adiantamento.
- Limitaranse os xiros á esquerda en caso de existiren puntos de cambio de sentido (glorietas, botóns, circuítos por rúas contiguas etc.)
- As velocidades máximas de circulación limitaranse a 50 km/h se existe paseo lateral ou beirarrúa e 30 km/h noutros casos.

FÓRA DE NÚCLEOS DE POBOACIÓN

- A sinalización horizontal incluíra resaltes laterais (bandas sonoras) e ollos de gatos laterais.
- Sinalizaranse con dobre liña continua con resaltes e ollos de gato de dobre cara branca en:
 - Tramos de alta sinistralidade, aqueles tramos onde se detecte unha sinistralidade anormal.
 - Vías con carrís adicionais para circulación rápida ou lenta.
 - Vías para automóviles segundo a Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia.
- Limitaranse os xiros á esquerda en caso de existir puntos de cambio de sentido (glorietas, botóns, circuítos por rúas contiguas etc.)
- Protexeranse as interseccións:
 - Realzando a súa presenza reducindo ancho de carril á conta da creación dun illote central en pintura.
 - Garantindo a visibilidade entre as vías da intersección.
 - Incorporando elementos de preaviso e redución de velocidade no seu caso.
- Nos tramos de alta accidentabilidade aplicaranse microaglomerados en frío co obxecto de mellorar a adherencia e diminuír a velocidade de forma natural.
- As velocidades máximas serán:
 - 80 km/h cando existan carrís de 3,5 m e beiravías de anchura maior ou igual a 1 m.
 - 70 km/h cando existan carrís de 3,5 m e beiravías de anchura maior ou igual a 0,5 m ou cando existan carrís de 3 m e beiravías de anchura maior ou igual a 1 m. sendo desexable esta segunda opción sobre a primeira.
 - 60 km/h cando existan carrís inferiores a 3 m e beiravías de anchura maior ou igual a 0,5 m.
 - 50 km/h cando existan carrís inferiores a 3 m, con ou sen beiravías.

PAVIMENTOS PARA SENDAS

Con carácter xeral, e coa intención de dar un criterio o máis homoxéneo posible, para os itinerarios peonís defíniranse os seguintes tipos de material a utilizar nas seccións transversais de sendas:

- Formigón (coloreado e gris)

ANEXO III

SENALIZACION DE LOMBOS, SEGUNDO OS PLANOS QUE SE ACHEGAN



