

BASES REGULADORAS DE LA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES PARA LA REDACCIÓN DE PROYECTOS O EJECUCIÓN DE OBRAS DE MOVILIDAD AMABLE Y RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DE LOS AYUNTAMIENTOS DE LA RED ÁGORA.

Introducción

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

En los últimos tiempos el concepto de movilidad ha adoptado una visión mucho más compleja, multimodal y multidimensional, en la cual se ha superado en cierto sentido el concepto de transporte obligado por motivos laborales de personas viajeras y de mercancías basado en el automóvil, para dar paso a una visión ligada al derecho de la ciudadanía a acceder a las actividades desarrolladas sobre el territorio tanto laborales como de ocio. Esta visión se encuentra en gran medida unida a la inclusión social a través del derecho a la movilidad y al libre acceso a cualquier lugar del territorio.

La Diputación de Pontevedra destaca como una de las administraciones referentes a nivel estatal en lo relativo a la recuperación del espacio público para las personas en sus actuaciones en la red vial provincial. Iniciativas como el “Decálogo de actuaciones en las carreteras provinciales”, que prioriza las necesidades de los sectores más vulnerables, en el que la jerarquía que se debe seguir es 1.º las y los peatones, 2.º la o el ciclista, 3.º el transporte público y 4.º el vehículo privado; el Plan Móvese, para el calmado de tráfico en las carreteras provinciales; la promoción de la redacción de la *Guía de espacios públicos y movilidad amable*, que tiene por finalidad establecer unos criterios para las actuaciones que favorezcan la convivencia de personas y vehículos de forma armónica, entre otras, conforman las líneas de trabajo previo que, a través de la Red Ágora, iniciativa publicada en el BOPPO número 123, de 30 de junio de 2020, se quieren trasladar al ámbito municipal.

Con la “Creación de la Red de ayuntamientos Ágora por el espacio público y aprobación de su protocolo de actuación” se establecen los principios Ágora y las obligaciones a las que se comprometen tanto la Diputación de Pontevedra como los ayuntamientos que se adhieran a la red.

Uno de los compromisos que adquiere la Diputación de Pontevedra es el de impulsar iniciativas, líneas de subvenciones y programas de ayudas dirigidas a los ayuntamientos adheridos de menos de 50.000 habitantes para proyectos de recuperación del espacio público y de fomento de movilidades alternativas. Para cumplir este compromiso la Diputación de Pontevedra, desde el área de Movilidad Alternativa y Espacios Públicos, convoca esta línea de subvenciones en la que se engloban dos ejes diferenciados: promover la redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal y realizar obras en este ámbito en los ayuntamientos de menos de 50.000 habitantes adheridos a la red.

En relación con lo expuesto, se confeccionaron las siguientes bases reguladoras.

Primera. Objeto

Estas bases tienen por objeto regular el procedimiento de concesión, ejecución y justificación de subvenciones para la redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos y para la ejecución de obras con estos fines en el ámbito municipal de los ayuntamientos adheridos a la Red Ágora. Las características de los proyectos y las obras subvencionables serán las señaladas en estas bases y en sus anexos y deberán realizarse sobre calles o vías de titularidad municipal o que se le hayan cedido al ayuntamiento por tiempo indefinido.

La finalidad de esta convocatoria es impulsar la realización de proyectos y obras de movilidad amable y recuperar espacios públicos en el ámbito municipal para devolver los espacios públicos a las personas y permitir la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (a pie, en bicicleta, etc.). Se pretende ayudar a los ayuntamientos a crear espacios públicos de calidad para las personas, que, al mismo tiempo, favorezcan el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente con la finalidad de garantizar una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

Se establecen dos ejes subvencionables. Cada ayuntamiento adherido a la Red Ágora sólo podrá solicitar una subvención para una única actuación y para uno de los siguientes ejes subvencionables:

- Eje 1: redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos
- Eje 2: ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos

Segunda. Beneficiarios

Podrán participar los ayuntamientos de la provincia de Pontevedra que estén adheridos a la Red Ágora en la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes y que tengan un censo de población inferior a los 50.000 habitantes, de acuerdo con la correspondiente certificación expedida por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) referida a los últimos datos publicados.

No podrán obtener la condición de beneficiarios aquéllos ayuntamientos en los que concurra alguna de las circunstancias o prohibiciones a las que hace referencia a legislación vigente en materia de subvenciones.

Tercera. Financiación y cuantía de las subvenciones

Eje 1. Redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos:

El ayuntamiento podrá obtener una subvención máxima de 50.000 euros para la redacción del proyecto. El importe total de la financiación será de hasta un máximo del 90 % del valor de redacción. Serán costes imputables a la redacción los costes preparatorios, como los asociados a un concurso de ideas, los estudios geotécnicos, topográficos, de tráfico, así como todos aquéllos que sean necesarios para la correcta definición del proyecto. El ayuntamiento podrá contratar este tipo de trabajos de forma independiente o conjuntamente con la redacción del proyecto, y deberá, en todo caso, especificarse en la factura el título del proyecto para el que se realiza el estudio.

Eje 2. Ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos.

El Ayuntamiento podrá obtener una subvención máxima del 20 % del presupuesto base de licitación de las obras, hasta un importe máximo de 100.000 €.

La línea de subvención relativa a los proyectos y obras de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal, que será sufragada en su totalidad por la Diputación de Pontevedra, estará dotada de 2.435.000,00 €. La redacción de proyectos (eje 1) contará con 1.250.000,00 €, con cargo a la aplicación 21/456.9420.762.10.2020, y la ejecución de obras que favorezcan la movilidad amable y recuperación de espacios públicos (eje 2) contará con 1.185.000,00 €, con cargo a la aplicación 21/456.9420.762.11.2020.

En el eje 2 las bajas de adjudicación sólo se podrán emplear para financiar modificaciones o excesos de medición producidos durante la ejecución de las obras.

En caso de que no se agote el crédito disponible para alguno de los dos ejes, el importe sobrante podrá emplearse para subvencionar el otro eje.

Cuarta. Requisitos

Para optar a la subvención el proyecto que se redacte o la obra que se ejecute cumplirá los siguientes requisitos:

- El incremento mínimo del espacio peatonal en el ámbito de actuación debe ser de un 50 % con respecto al existente en la actualidad
- Los espacios ganados para las y los peatones tendrán una superficie mínima de 300 metros cuadrados.

Se considerará que existe incremento de espacio peatonal o que se gana espacio para las y los peatones en un recinto cuando, como consecuencia de la actuación propuesta, se derive un cambio de uso en ese recinto y pase de ser un espacio usado por vehículos a motor a ser un espacio peatonal. A los efectos de cumplimiento de estos requisitos se entenderá como espacio peatonal todo aquel en el que, con las actuaciones que se propongan en el proyecto, en el caso del eje 1, o tras las obras ejecutadas, en el caso del eje 2, quede permitida únicamente su utilización por medios de movilidad activa, o, excepcionalmente, para el tráfico rodado de residentes, servicios y vehículos de emergencia.

El Ayuntamiento deberá ser, en todo caso, titular de las vías y de los terrenos en los que se realizarán los proyectos del eje 1 o de aquéllos en los que se van a realizar las obras del eje 2, bien porque sea propietario o bien porque disponga de un derecho de uso o cesión por tiempo indefinido sobre éstos. El incumplimiento de este requisito será motivo de inadmisión.

Asimismo, deberá cumplirse lo que se indica a continuación para cada uno de los ejes:

Eje 1. Redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos

Los proyectos que se redacten deberán referirse a obras completas; es decir, las susceptibles de destinarse al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de posteriores ampliaciones, y comprenderán todos y cada uno de los elementos que sean necesarios para

la utilización de la obra. Los proyectos se redactarán cumpliendo los principios de la Red de Ayuntamientos Ágora por el Espacio Público, así como los criterios establecidos en la *Guía básica de espacios públicos y movilidad amable*, editada por la Diputación de Pontevedra. Los proyectos cumplirán la normativa vigente y se ajustarán a estas bases y a sus anexos.

La fecha de las facturas justificativas de redacción del proyecto no podrán ser anteriores al 2020.

Eje 2. Ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos

Para optar a este eje los documentos técnicos, memorias valoradas o proyectos constructivos de las obras que se pretenden llevar a cabo deberán ser redactados y aprobados por el órgano competente del Ayuntamiento. No obstante, en caso de aquellos proyectos, documentos técnicos o memorias valoradas que no pudieran ser aprobados en el momento de presentar la solicitud de subvención por estar supeditados al otorgamiento de alguna autorización sectorial por parte de la Administración, entidad u organismo que corresponda, se permite que la aprobación formal se retrase hasta que la entidad municipal disponga de ésta. En estos supuestos la concesión de la subvención quedará condicionada a que se entregue el acuerdo o la resolución de aprobación del proyecto y la correspondiente autorización sectorial junto con la primera justificación. Deberán referirse a obras completas; es decir, las susceptibles de ser destinadas al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de posteriores ampliaciones, y comprenderán todos y cada uno de los elementos que sean necesarios para la utilización de la obra.

En todo caso, para ser admitidos en esta convocatoria los proyectos deberán tener un presupuesto base de licitación mínimo de 100.000 euros

Todos los proyectos, que deberán cumplir la normativa vigente sobre seguridad vial, contendrán la documentación establecida en la normativa de contratos y la sectorial de obligado cumplimiento.

Todas las partidas de los presupuestos deberán ser subvencionables; no se admitirán partidas de naturaleza administrativa como homologaciones, licencias, legalizaciones, etc.

Si los proyectos, por su situación o características, necesitan permisos o autorizaciones de otros organismos, será el Ayuntamiento quien los solicite. El Ayuntamiento deberá acreditar que cuenta con ellos o que ya los ha solicitado, y adjuntará los correspondientes documentos. En este último caso, la subvención se concederá condicionada a que el Ayuntamiento justifique su obtención.

En caso de que algún proyecto de obra sobre las vías o los terrenos de titularidad municipal afectase de algún modo una carretera provincial y, por lo tanto, necesitase autorización de esta Diputación, el Ayuntamiento deberá solicitar la correspondiente autorización a través del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales, antes de la solicitud de la subvención.

Las obras no podrán comenzar antes de la publicación de la resolución de concesión.

Quinta. Criterios de concesión

Las subvenciones se otorgarán por el procedimiento de concurrencia competitiva en un único proceso y las solicitudes se valorarán de acuerdo con los criterios que se describen a continuación.

Eje 1. Redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos

Se valorarán las candidaturas por orden decreciente de puntuación y se les asignará la máxima financiación posible (50.000 euros) a los ayuntamientos con mayor puntuación hasta agotar el crédito que se pone a disposición para este eje.

Quedarán excluidas aquellas solicitudes que incumplan las bases de la convocatoria.

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

- Criterios objetivos del eje 1 (hasta 65 puntos):
 - o Disponibilidad de un plan de movilidad sostenible aprobado por el órgano municipal competente: 5 puntos
 - o Metros cuadrados de espacio peatonal previstos: entre 0 y 20 puntos; una puntuación de 0 puntos se corresponderá con el incremento mínimo establecido en las bases (300 metros cuadrados) y 20 puntos si el incremento de espacio peatonal

- es igual o superior a 1.000 metros cuadrados. Los valores intermedios se evaluarán de forma linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
- Porcentaje de incremento del espacio peatonal previsto: entre 0 y 20 puntos; será de 0 puntos si el incremento es el mínimo establecido en las bases (50 %) y de 20 puntos si el incremento es del 100 % o superior. Los incrementos intermedios se evaluarán de forma linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Población según los datos publicados más recientemente por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) en la fecha de publicación de estas bases en el BOPPO: entre 0 y 10 puntos; le corresponderán 0 puntos al ayuntamiento con mayor número de habitantes y 10 puntos al ayuntamiento con menos habitantes de todos aquéllos que presenten su solicitud para el eje 1 de la subvención. Al resto de ayuntamientos se le otorgará una puntuación linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Densidad de población según los datos publicados más recientemente por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) en la fecha de publicación de estas bases en el BOPPO: entre 0 y 10 puntos; le corresponderán 0 puntos al ayuntamiento con menor densidad de población y 10 puntos al ayuntamiento con mayor densidad de todos aquéllos que presenten su solicitud para el eje 1 de la subvención. Al resto de ayuntamientos se le otorgará una puntuación linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
- Criterios subjetivos del eje 1 (hasta 35 puntos):
- Existencia de medidas que amparen el proyecto que se pretende redactar en el plan de movilidad del Ayuntamiento y adecuación de éstas a los objetivos del proyecto que se va a redactar: hasta un máximo de 15 puntos. Si no se cuenta con un plan de movilidad, la puntuación de este aspecto será de 0 puntos.
 - Justificación del proyecto que se pretende redactar según los principios de la Red de Ayuntamientos Ágora por el Espacio Público: hasta un máximo de 20 puntos. Se valorará la justificación de la potencial contribución de la actuación que se pretende proyectar a la recuperación de un espacio público que sirva de escenario natural de la vida colectiva, el potencial cumplimiento del cambio de prioridades de movilidad que promulga la Red Ágora, el compromiso de garantizar la accesibilidad universal en el espacio en el que se va a actuar, la potencialidad que tiene la actuación para

generar un espacio en el que devolverles a las niñas y niños su autonomía infantil a través de la creación de un espacio público seguro, la promoción de la movilidad natural y activa, que se conseguiría con la actuación, frente a la motorizada, la posible contribución al potenciamiento de las prácticas y usos saludables entre la ciudadanía derivados de la actuación, la potenciación de la actividad económica de cercanías que se espera gracias a la presencia de centros de atracción de actividad en las cercanías o a la potencial capacidad de atracción de personas derivada de la actuación, etc.

Este aspecto será valorado por un comité de personas expertas.

Si se produce un empate se le concederá la subvención al ayuntamiento con mayor puntuación en los criterios subjetivos. En caso de que siguiendo este criterio el empate persista se atenderá a la mayor puntuación en cada uno de los aspectos subjetivos según el orden en el que aparecen más arriba, de manera que se le concederá la subvención al Ayuntamiento con mayor puntuación en el primero de los criterios. En caso de que el empate persista, se pasará al segundo criterio. Si siguiera manteniéndose el empate, se tendrá en cuenta la mayor puntuación de cada uno de los aspectos objetivos según el orden en el que aparecen más arriba.

Eje 2. Ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos

Se valorarán las candidaturas por orden decreciente de puntuación y se concederá la subvención a los proyectos con mayor puntuación hasta agotar el crédito dispuesto para este eje. El importe de la subvención concedida a cada Ayuntamiento será del 20 % del presupuesto base de licitación del proyecto (incluido el IVA), hasta un máximo de 100.000 €.

En este eje 2 se excluirán aquellas solicitudes que incumplan las bases de la convocatoria o no obtengan el 50 % de la puntuación total.

Sobre un total de 100 puntos los criterios de selección serán los siguientes:

- Criterios objetivos del eje 2 (hasta 65 puntos):

- Metros cuadrados de espacio ganado para las y los peatones proyectados: entre 0 y 20 puntos; le corresponderá una puntuación de 0 puntos al incremento mínimo establecido en las bases (300 metros cuadrados) y 20 puntos al incremento de espacio peatonal igual o superior a 1.000 metros cuadrados. Los valores intermedios se evaluarán de forma linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Porcentaje de incremento del espacio peatonal proyectado: entre 0 y 20 puntos; será de 0 puntos si el incremento es el mínimo establecido en las bases (50 %) y de 20 puntos si el incremento es del 100% o superior. Los incrementos intermedios se evaluarán de forma linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Población según los datos publicados más recientemente por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) en la fecha de publicación de estas bases en el BOPPO: entre 0 y 10 puntos; le corresponderán 0 puntos al ayuntamiento con mayor número de habitantes y 10 puntos al ayuntamiento con menos habitantes de todos aquéllos que presenten su solicitud para el eje 2 de la subvención. Al resto de ayuntamientos se le otorgará una puntuación linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Densidad de población según los datos publicados más recientemente por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) en la fecha de publicación de estas bases en el BOPPO: entre 0 y 10 puntos; le corresponderán 0 puntos al ayuntamiento con menor densidad de población y 10 puntos al ayuntamiento con mayor densidad de todos aquéllos que presenten su solicitud para el eje 2 de la subvención. Al resto de ayuntamientos se le otorgará una puntuación linealmente proporcional redondeando a tres cifras decimales.
 - Disponibilidad de un plan de movilidad sostenible aprobado por el órgano competente: 5 puntos
- Criterios subjetivos del eje 2 (hasta 35 puntos):
- Contribución de la actuación a la consecución de los principios de la Red de Ayuntamientos Ágora por el Espacio Público (se valorará la contribución de la actuación a la recuperación de un espacio público que sirva de escenario natural de la vida colectiva, el cumplimiento del cambio de prioridades que promulga la Red Ágora y de los criterios de accesibilidad universal del proyecto, la creación de un

espacio público seguro que les devuelva a las niñas y niños su autonomía, la promoción de la movilidad natural y activa, que se conseguirá con la actuación, frente a la motorizada, la contribución al potenciamiento de las prácticas y usos saludables entre la ciudadanía, la potenciación de la actividad económica de cercanías gracias a la presencia de centros de atracción de actividad en las cercanías o a la capacidad de atracción de personas derivada de la actuación, etc.), el cumplimiento de los criterios establecidos en la *Guía básica de espacios públicos y movilidad amable* y en sus anexos, y la adecuación a la normativa municipal, si existe: hasta un máximo de 20 puntos.

- Adaptación del proyecto al plan de movilidad sostenible del Ayuntamiento: hasta un máximo de 5 puntos. Si no se cuenta con este plan, la puntuación de este aspecto será de 0 puntos.
- Calidad técnica del proyecto en todos sus contenidos necesarios: topográfico; geotécnico, en el caso de muros u 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, etc.: hasta un máximo de 10 puntos

Estos aspectos serán valorados por un comité de personas expertas.

Si se produce un empate, se le concederá la subvención al Ayuntamiento con mayor puntuación en el conjunto de criterios subjetivos. En caso de que siguiendo este criterio el empate persista, se atenderá a la mayor puntuación en cada uno de los aspectos subjetivos según el orden en el que aparecen más arriba, de manera que se le concederá la subvención al Ayuntamiento con mayor puntuación en el primero de los criterios. Si persiste el empate, se pasará al segundo criterio, y así sucesivamente. Si continuase el empate, se tendrá en cuenta la mayor puntuación de cada uno de los aspectos objetivos según el orden en el que aparecen más arriba.

El comité de personas expertas encargado de evaluar los criterios subjetivos de las solicitudes del eje 1 y de las del eje 2 estará constituido por:

- Presidencia: el jefe de los Servicios Técnicos de Infraestructuras y Vías Provinciales
- Vocales:

- El director del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales
 - Una técnica o técnico del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales
 - La jefa del Servicio de Arquitectura
 - Una técnica o técnico del Servicio de Cooperación
- Secretaría: una o uno de los vocales ejercerá de secretaria o secretario del comité

Sexta. Lugar y plazo de presentación de solicitudes

Las solicitudes se presentarán obligatoriamente por vía electrónica a través del formulario normalizado disponible en la Sede electrónica de la Diputación de Pontevedra (<https://sede.depo.gal>), de acuerdo con lo establecido en los artículos 14.2 y 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas (LPACAP).

Si la entidad presenta su solicitud presencialmente se le requerirá que la subsane a través de su presentación electrónica. A estos efectos, se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquélla en la que se realice la enmienda. En todo caso, si tal enmienda se efectuara fuera del plazo de presentación de solicitudes, ésta deberá limitarse a la presentación electrónica de lo previamente presentado presencialmente, sin que puedan añadirse otros datos o documentos o rectificar los ya aportados.

Para la presentación de las solicitudes la Sede electrónica de la Diputación de Pontevedra admite los certificados electrónicos del sistema Cl@ve, que contempla la utilización de sistemas de identificación basados en claves concertadas (sistemas de usuario y contraseña) y certificados electrónicos (incluido el DNI).

El plazo para presentar las solicitudes será de treinta (30) días hábiles contados desde el día siguiente al de la publicación de esta convocatoria y su extracto en el *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra*.

Séptima. Comprobación de datos

Para la tramitación de este procedimiento se consultarán automáticamente los datos incluidos en los siguientes documentos elaborados por las administraciones públicas:

- a. Certificación de estar al corriente de las obligaciones tributarias con la Agencia Estatal Tributaria, con la Hacienda autonómica, con la Seguridad Social y con la Diputación de Pontevedra.

En caso de que la entidad se oponga a dichas consultas deberá indicarlo en el cuadro correspondiente habilitado en el formulario de inicio y aportar los documentos correspondientes.

Excepcionalmente, en caso de que alguna circunstancia imposibilitase la obtención de los citados datos se podrá requerir a la entidad a presentación de los documentos correspondientes.

Octava. Documentación

Las entidades interesadas deberán entregar la siguiente documentación junto con la solicitud:

1. Acuerdo de aprobación de esta solicitud de subvención por parte del órgano municipal competente en el que se haga constar que conoce y acepta las bases de la convocatoria y asume el compromiso de dar cumplimiento a las condiciones de la subvención (anexo III)
2. Certificación del secretario en la que conste (anexo IV)
 - La propiedad municipal de las vías o terrenos en los que se van a proyectar o realizar las obras, o su derecho de uso o cesión por tiempo indefinido.
 - Si el ayuntamiento ha obtenido o solicitado cualquier otra ayuda o subvención para este fin.
 - Que el ayuntamiento no está incurso en causas de prohibición para la percepción de ayudas públicas.
3. En caso de que existan otras ayudas o subvenciones concurrentes para la inversión, se indicará el detalle de cada una de ellas, y se acreditará que la suma total no supera el 100 % del importe.
4. El Plan de movilidad sostenible del Ayuntamiento y el certificado de su aprobación por el órgano competente, en su caso.
5. Además:
 - a. Para acceder al eje 1 deberá entregarse una memoria explicativa, de extensión no superior a 5 páginas en tamaño A 4, que incluirá:
 - Título del proyecto, resumen y objeto de éste y ámbito de actuación.

- Un plano o esbozo explicativo de las líneas generales de las actuaciones que se pretenden proyectar. En este caso se podrá sustituir la página A4 por una página A3.
 - Cuantificación de la superficie peatonal existente en la actualidad y la superficie peatonal que se prevé proyectar según las estimaciones iniciales. El proyecto que se redacte finalmente deberá ceñirse, como mínimo, a las especificaciones contenidas en esta memoria. Deberá indicarse de forma expresa el compromiso de que con los incrementos de superficie peatonal indicados el proyecto que se va a redactar cumplirá los requisitos:
 - i. Incremento mínimo del espacio peatonal en el ámbito de actuación de un 50 % con respecto al existente en la actualidad.
 - ii. Espacios ganados para las y los peatones de una superficie mínima de 300 metros cuadrados.
 - Si se cuenta con un plan de movilidad sostenible, indicaciones que permitan encuadrar en el plan las actuaciones que se van a proyectar.
 - Justificación del cumplimiento de los principios de la Red de Ayuntamientos Ágora por el Espacio Público.
- b. Para acceder al eje 2 deberán entregarse:
- a. Los documentos técnicos, la memoria valorada o el proyecto constructivo que recojan las obras que se van a realizar en formato digital y el acuerdo del órgano competente del Ayuntamiento en el que se apruebe el citado proyecto. Si es posible, se entregarán los planos del proyecto en formato .dwg
 - b. Permisos o autorizaciones de otros organismos o justificantes de que se solicitaron, en su caso
 - c. Memoria explicativa, de extensión no superior a 4 páginas en tamaño A4, que incluirá:
 - Cuantificación de forma clara de la superficie peatonal existente en la actualidad y de la superficie peatonal que habrá una vez ejecutadas las obras de acuerdo con el proyecto constructivo; se entenderá como superficie peatonal todo aquel espacio en el que quede permitida únicamente su utilización por medios de movilidad activa o, excepcionalmente, por tráfico rodado de residentes, servicios y vehículos de emergencia. Además, deberá indicar de forma expresa que se cumplen los requisitos:

- i. Incremento mínimo del espacio peatonal en el ámbito de actuación de un 50 % con respecto al existente en la actualidad.
 - ii. Espacios ganados para las y los peatones de una superficie mínima de 300 metros cuadrados.
- Justificación del cumplimiento de los principios de la Red de Ayuntamientos Ágora por el Espacio Público, de los criterios establecidos en la *Guía básica de espacios públicos y movilidad amable* y en sus anexos, así como la adecuación a la normativa municipal en el caso de que exista.
 - Se incluirán, además, en el caso de contar con un Plan de movilidad sostenible, indicaciones que permitan encuadrar las obras proyectadas en el plan.

Novena. Trámites administrativos posteriores a la presentación de solicitudes y subsanación de éstas

Todos los trámites administrativos que las entidades interesadas deban realizar durante la tramitación de este procedimiento deberán ser realizados electrónicamente a través del modelo "Instancia genérica", disponible en la Sede electrónica de la Diputación de Pontevedra, <https://sede.depo.gal>.

Si la solicitud no reúne los datos exigidos en la convocatoria o cualquiera de los previstos en el artículo 66 de la LPACAP, se le requerirá a la entidad interesada, de conformidad con lo establecido en el artículo 68 de ésta, para que en un plazo de diez (10) días hábiles la subsane, indicándole que, si no lo hace, se tendrá por desistida su solicitud.

Décima. Notificaciones

Las notificaciones de resoluciones y actos administrativos se practicarán sólo por medios electrónicos en los términos previstos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo común.

Las notificaciones electrónicas se practicarán a través de Carpeta Ciudadana y de Dirección Electrónica Habilitada única. Ambos sistemas son accesibles desde la Sede electrónica de la Diputación de Pontevedra (<https://sede.depo.gal>).

Las notificaciones se entenderán practicadas en el momento en que se produzca el acceso a su contenido, y se entenderán rechazadas cuando hayan transcurrido diez (10) días naturales desde la puesta a la disposición de la notificación sin que se haya accedido a éste.

El sistema remitirá a las personas interesadas avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a la cuenta de correo electrónico indicada en la solicitud. Estos avisos no tendrán, en ningún caso, efectos de notificación realizada y su falta no impedirá que la notificación sea considerada plenamente válida.

Si el envío de la notificación electrónica no fuera posible por problemas técnicos la Diputación de Pontevedra practicará la notificación por los medios previstos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo común.

Decimoprimera. Instrucción y procedimiento

La instrucción del procedimiento de concesión, que le corresponde al Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales, comprenderá las siguientes actividades o fases:

1. Una vez presentadas las solicitudes se realizará el estudio y su comprobación por parte del servicio instructor, solicitando las subsanaciones que procedan en su caso por el plazo de 10 días.
2. Petición de informes: el órgano instructor solicitará un informe al Comité de Personas Expertas sobre los proyectos y las memorias explicativas presentadas y según los criterios de valoración subjetivos que se deberán tener en cuenta de acuerdo con estas bases.
3. El Comité de Personas Expertas emitirá un informe en el que figurará la valoración en vista de los criterios de valoración establecidos en estas bases, explicando el sistema de valoración seguido y determinando la puntuación de cada candidatura en cada uno de los criterios subjetivos.
4. Informe-propuesta de la Jefatura de los Servicios Administrativos de Infraestructuras y Vías Provinciales, en el que se relacionen las solicitudes por orden decreciente de puntuación y se indique la subvención máxima que corresponde a

cada uno de los beneficiarios, así como la propuesta motivada de exclusión de solicitudes.

5. Informe de fiscalización de Intervención de todos los expedientes y del informe-propuesta.
6. Estudio del informe-propuesta por parte de la Comisión de Evaluación y planteamiento de la propuesta de resolución definitiva, que deberá expresar la relación de solicitantes para los que se propone la concesión de la subvención y su cuantía. También recogerá las solicitudes excluidas y los motivos de exclusión. Esta propuesta se elevará al órgano competente para su aprobación. La Comisión de Evaluación estará formada por los siguientes miembros:
 - i. Presidencia: el diputado delegado del área de Movilidad Alternativa y Espacios Públicos
 - ii. Vocales
 1. La jefa de los Servicios Administrativos de Infraestructuras y Vías Provinciales
 2. El jefe del Servicio de Asistencia Intermunicipal
 3. Una técnica o técnico del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales
 4. Una técnica o técnico del Servicio de Intervención
 - iii. Secretario: el de la Diputación de Pontevedra o persona funcionaria de carrera del Grupo A1 en quien delegue.

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

Decimosegunda. Resolución

1. Formulada la propuesta de resolución definitiva por la Comisión de Evaluación, el órgano competente resolverá el procedimiento.
2. La resolución deberá motivarse, y quedarán acreditados en el procedimiento los fundamentos de la resolución que se adopte.

3. La resolución, además de contener la relación de solicitantes a los que se les concede subvención, hará constar, en su caso, de manera expresa, la desestimación del resto de las solicitudes.
4. La resolución del procedimiento no podrá exceder de seis (6) meses. El plazo se computará a partir del día siguiente al de finalización del plazo de presentación de solicitudes. El vencimiento del plazo máximo sin que sea notificada la resolución legitima a los interesados para entender desestimada por silencio administrativo la solicitud de concesión de la subvención.
5. Una vez publicada la resolución de concesión, se entenderá que los ayuntamientos aceptan las subvenciones cuando transcurriesen diez (10) días contados desde el día siguiente al de la publicación, salvo que éstos expresamente las rechacen en el plazo de diez (10) días y sin perjuicio de la notificación.
6. La resolución pone fin a la vía administrativa; frente a ella se podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que la dictó, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de la publicación (artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas), 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 ello 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.

Decimotercera. Licitación

La licitación, adjudicación y dirección de los contratos, tanto para la redacción de proyectos como para la ejecución de obras, corresponde a los ayuntamientos, respetando lo contemplado en las propias bases y en la vigente normativa sobre contratación pública.

Decimocuarta. Ejecución de las inversiones

Eje 1. Redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos:

Los proyectos redactados cumplirán lo establecido en estas bases y en sus anexos. Las soluciones que se propongan deberán estar consensuadas entre la empresa redactora, las y los técnicos del Ayuntamiento y demás agentes implicados; la Diputación se limitará a convalidar el cumplimiento de los objetivos, criterios y requisitos establecidos en estas bases y en sus anexos.

Eje 2. Ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos:

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

La directora o director de las obras será nombrado por la entidad local contratante; una vez producida dicha designación se dará cuenta a la Diputación. 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 comunicará a la Diputación la fecha y la hora en que tendrá lugar la comprobación del replanteo, a la que asistirá, de considerarlo procedente, una o un facultativo técnico o representante. 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.

El Ayuntamiento comunicará a la Diputación de Pontevedra la fecha y la hora en que tendrá lugar, al final de las obras, el acto de recepción de éstas, al que asistirá, si lo considera procedente, la Presidencia, una o un representante o facultativo de ésta. La Administración municipal remitirá a la provincial una copia del acta de dicho acto de recepción.

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

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, el modificado del proyecto, que deberá aprobarlo el órgano competente del Ayuntamiento. Los gastos en los que incurra el ayuntamiento para la redacción del modificado no serán subvencionados. Tras la aprobación por el Ayuntamiento, la Diputación supervisará el modificado y, en su caso, prestará su aprobación, con el fin de verificar que se siguen cumpliendo los criterios que permitieron la concesión de la subvención.

En caso de que la modificación suponga un incremento del presupuesto de la obra, este incremento también podrá ser financiado con cargo a las bajas de adjudicación recogidas en la base tercera. La subvención se aplicará al importe total certificado de la obra, incluidas sus modificaciones, con los límites establecidos en la base reguladora tercera.

Decimoquinta. Justificación y abono

Eje 1. Redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos:

1. Los beneficiarios deberán redactar y presentar en formato electrónico en el Registro General de la Diputación de Pontevedra los proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal para los que se conceden las ayudas en los dieciocho (18) meses siguientes a la publicación del acuerdo de concesión de la subvención. Junto con el proyecto redactado deberá presentarse un certificado de una técnica o técnico municipal en el que se acredite que el proyecto cumple los requisitos de carácter técnico establecidos en la base reguladora cuarta y que la superficie de espacio público ganada para las y los peatones es, como mínimo, la indicada en la memoria presentada con la solicitud de subvención.

Si el Ayuntamiento no ha presentado la documentación una vez vencido el plazo, el Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales se la requerirá para que la presente en el plazo improrrogable de quince (15) días naturales. Si no se presenta en este plazo, se iniciará el procedimiento de pérdida de la subvención y demás responsabilidades previstas en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones (LGS).

2. Una vez recibido el proyecto en la Diputación, las técnicas y técnicos del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales valorarán el cumplimiento de los objetivos, criterios y

requisitos mínimos establecidos en estas bases y en el pliego de prescripciones técnicas especificados en el anexo I y comprobarán que la superficie de espacio público ganada para las y los peatones es, como mínimo, la indicada en la memoria presentada con la solicitud de subvención. De acuerdo con lo anterior, emitirán un informe de validación que se remitirá al Ayuntamiento en el plazo máximo de tres (3) meses. En caso de que el citado informe establezca que se deben subsanar errores u omisiones en el proyecto, deben cumplirse los siguientes plazos:

- a) Si el proyecto ha sido entregado en la Diputación e informado por las técnicas o técnicos provinciales antes del plazo límite de entrega de dieciocho (18) meses desde la publicación del acuerdo de concesión de subvención establecido en el primer párrafo de esta misma base reguladora, el plazo para subsanar los errores finalizará pasados dos (2) meses de la finalización del plazo límite de entrega.
- b) En caso de que el Ayuntamiento reciba el informe de validación después de la fecha límite de entrega, el plazo será de dos (2) meses contados a partir de la fecha en la que el Ayuntamiento reciba el informe de validación emitido por el personal técnico de la Diputación de Pontevedra.

Si transcurridos estos plazos el Ayuntamiento no ha presentado el proyecto con las correcciones, el Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales le requerirá que lo presente en el plazo improrrogable de quince (15) días naturales. La falta de presentación de la documentación en este plazo, representará la iniciación del procedimiento de pérdida de la subvención y demás responsabilidades previstas en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones (LGS).

3. Cuando el personal técnico de la Diputación emita un informe favorable, el Ayuntamiento dispondrá de tres (3) meses desde la recepción de éste para que el órgano competente apruebe el proyecto y remita la documentación que se especifica a continuación para justificar la subvención. La falta de presentación de la documentación en este plazo, representará la iniciación del procedimiento de pérdida de la subvención y demás responsabilidades previstas en la LGS.

Para cobrar la subvención las entidades receptoras deberán presentar obligatoriamente por medios electrónicos a través del modelo "Instancia genérica", disponible en la Sede

electrónica de la Diputación de Pontevedra (<https://sede.depo.gal>), la siguiente documentación:

- a) Proyecto de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal.
- b) Certificación expedida por el Ayuntamiento conforme el proyecto fue aprobado por el órgano competente.
- c) Justificación de los gastos: certificación del Ayuntamiento donde se hagan constar los gastos relacionados con la redacción del proyecto y las facturas originales o fotocopias compulsadas, en los que el gasto se deberá corresponder con la actividad subvencionada. Las facturas deberán contener los requisitos que les dan validez, ser aprobadas por el órgano municipal competente e informadas por los servicios correspondientes de la Diputación de Pontevedra
- d) Acreditación de la difusión de la colaboración de la Diputación en la actividad subvencionada
- e) La certificación de la persona funcionaria pública competente del conjunto de ayudas concedidas por esta Diputación, por otras administraciones públicas o contribuciones de particulares para la misma finalidad
- f) Cualquier otra documentación exigible contemplada en la normativa vigente para la correcta justificación de las inversiones o que se considere necesaria.
- g) Suministrar la información y la documentación que, en virtud de las facultades de comprobación de las subvenciones, requiera la institución provincial y en el plazo establecido al efecto.

Eje 2. Ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos

La obra deberá estar ejecutada en el plazo de dos (2) años desde la publicación del acuerdo de concesión de la subvención. El plazo para justificar la subvención será de tres (3) meses desde la finalización de la obra. El pago del importe de la subvención al Ayuntamiento 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 certificaciones parciales que se ajusten al ritmo de ejecución de la inversión.

Las certificaciones de obra, según el modelo normalizado de la Diputación, se acompañarán de la siguiente documentación:

La primera certificación o factura se acompañará de:

- El acuerdo o resolución de aprobación del proyecto, documento técnico o memoria valorada y la copia o copias de la autorización o autorizaciones sectorial que correspondan cuando la concesión de la subvención ha quedado condicionada a la aprobación del proyecto y a la obtención de autorizaciones sectoriales
- El acuerdo o resolución de aprobación del proyecto, documento técnico o memoria valorada y la copia o copias de la autorización o autorizaciones sectorial que correspondan cuando la concesión de la subvención ha quedado condicionada a la aprobación del proyecto y a la obtención de autorizaciones sectoriales
- La certificación del acuerdo o resolución de adjudicación del contrato
- El contrato
- El nombramiento de la directora o director técnico
- El acta de comprobación del replanteo
- 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 de la certificación o certificaciones correspondiente.

Junto con la última certificación entregará:

- El acuerdo municipal de aprobación de la certificación de obra
- El acta de recepción, cubierta 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
- La certificación de la persona funcionaria 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 la correcta ejecución

Las certificaciones de obra, facturas o documentos análogos acreditativos del gasto y el resto de la documentación justificativa las verificarán 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, y deberá quedar acreditado que se ha ganado el espacio peatonal proyectado y por lo que se ha obtenido la puntuación establecida en la base quinta.

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

Los beneficiarios deberán suministrar la información y la documentación que, en virtud de las facultades de comprobación de las subvenciones, les requiera la institución provincial y en el plazo establecido al efecto.

Realizada la comprobación formal y material definida 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 al cobro de la subvención correspondiente.

Decimosexta. 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 sea de tal cuantía que, de forma aislada o en concurrencia con otras subvenciones, no supere el coste de la actividad subvencionada.

Si la aportación municipal se cofinancia con cargo a los fondos del Plan Concellos se aplicarán estas bases y el control técnico y administrativo de la concesión, ejecución y justificación de la subvención será efectuado por los servicios de Infraestructuras y Vías Provinciales y Cooperación conjuntamente.

A este efecto, de 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.

Decimoséptima. Pérdida del derecho a cobrar la subvención

Se producirá la pérdida del derecho a cobrar la subvención en los siguientes casos:

- Por haberla obtenido falseando las condiciones requeridas
- Por haber incumplido el beneficiario las obligaciones asumidas y las condiciones fijadas en estas bases
- En los demás casos previstos en el régimen jurídico de subvenciones

Decimoctava. Modificación de la resolución de concesión

La entidad local beneficiaria de la subvención podrá solicitar al órgano que la concede la modificación de la resolución de concesión en los términos y condiciones establecidos en el artículo 16 de la Ordenanza general de subvenciones de la Diputación de Pontevedra.

Decimonovena. Publicidad de la convocatoria

Estas bases reguladoras se publicarán en el *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra* (BOPPO) y en la Sede electrónica de la Diputación de Pontevedra (<https://sede.depo.gal>).

Por otra parte, de conformidad con lo previsto en los artículos 17.3.b) y 20.8.a) de la LGS, el texto de la convocatoria se enviará a la Base de datos Nacional de Subvenciones para su publicación, que será la que le dé traslado de su extracto al BOPPO.

Vigésima. Naturaleza y régimen jurídico

Las ayudas concedidas al amparo de esta convocatoria tienen la naturaleza jurídica de subvenciones.

De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional octava de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones, estas subvenciones se regirán por lo dispuesto en estas bases, y resultarán de aplicación supletoria las disposiciones de dicha Ley 38/2003.

Vigésima primera. Recursos

Contra el acuerdo de aprobación de estas bases, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que lo dictó, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de esta publicación (artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas), o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Pontevedra según lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, y todo ello 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.

Vigésima segunda. Protección de datos

Los datos personales obtenidos en estos procedimientos serán objeto de tratamiento por la Diputación de Pontevedra, en calidad de órgano responsable, con la finalidad de gestionar este procedimiento, verificar los datos y documentos que las personas interesadas declaren en sus solicitudes para comprobar la exactitud de éstos y llevar a cabo todas las actuaciones administrativas que, en su caso, se deriven.

La legitimación para el tratamiento de los datos se basa en el cumplimiento de una tarea en interés público o en el ejercicio de poderes públicos según las normas de rango legal recogidas en el apartado "normativa aplicable", disponible en la ficha del procedimiento en <https://sede.depo.gal>.

Los datos personales obtenidos en estos procedimientos serán objeto de comunicación a las administraciones públicas en el ejercicio de sus propias competencias o cuando sea necesario para que la ciudadanía pueda acceder de forma integral a la información relativa a una materia y al público en general dada la publicación de actos prevista en el punto noveno.

Las personas interesadas podrán acceder, rectificar y suprimir sus datos, así como ejercitar otros derechos o revocar el consentimiento según lo previsto en <https://depo.gal/proteccion-de-datos/ejercicio-de-derechos>.

Documento firmado digitalmente al margen

ANEXO I: PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA LA REDACCIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD AMABLE Y RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL. EJE 1.

1. OBJETIVOS GENERALES DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD AMABLE Y RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL

Los proyectos redactados al amparo de esta ayuda deben propiciar que las ciudades, pueblos y aldeas de la provincia de Pontevedra se conviertan en lugares seguros, con calmados de tráfico, con espacios públicos y plazas para el juego y el disfrute de la ciudadanía.

Los objetivos generales que se buscan con la redacción de estos proyectos serán:

- Mejorar el medioambiente afectado por prácticas de movilidad contaminantes
- Favorecer la movilidad sostenible fomentando los desplazamientos a pie y en bicicleta
- Favorecer la realización de actividad física cotidiana con los beneficios asociados para la salud
- Conseguir núcleos de población más seguros y acogedores
- Recuperar el uso y disfrute de los espacios públicos por los colectivos más vulnerables
- Promocionar la seguridad viaria

2. TIPOLOGÍA DE LOS PROYECTOS

Los proyectos redactados podrán ser:

- Generación de calles y espacios para las y los peatones
- Humanización de carreteras/calles o parte de éstas
- Humanización de otros espacios
- Sendas peatonales y/o ciclables
- Recuperación de espacios para las personas
- En general, proyectos que favorezcan el tránsito peatonal y en bicicleta frente a la movilidad motorizada, cumpliendo los requisitos mínimos de las bases

3. CRITERIOS DE LOS PROYECTOS

Las intervenciones propuestas, entre otras, y en función de las necesidades, deben estar enfocadas a la disuasión de la movilidad en vehículo privado y a la potenciación de modos de desplazamiento alternativos, así como a la reducción de la velocidad en las carreteras que atraviesen núcleos de población generando zonas de tráfico calmado y zonas de convivencia y prioridad peatonal.

Además de los mínimos legales exigibles, los proyectos redactados deberán tener un nivel de detalle tal que se garantice la accesibilidad universal, de forma que las infraestructuras sean utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Los proyectos redactados al amparo de esta convocatoria deben cumplir los criterios establecidos en las bases y en la *Guía básica de espacios públicos y movilidad amable*, disponible para su descarga a través del enlace: <https://www.depo.gal/es/movese/guia-basica-de-espacios-publicos-y-movilidad-amable>. En concreto, los proyectos deben cumplir, en caso de que sea de aplicación a la tipología concreta de proyecto, los anexos de la guía referentes al "Protocolo de actuación para los proyectos de seguridad vial en la red provincial" y la "Instrucción de diseño de los dispositivos de precaución para las vías provinciales", publicados también en el BOPPO núm. 102, de 29 de mayo de 2018, y que se transcriben a continuación:

3.1. Protocolo de actuación para proyectos 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 medioambiente es uno de los valores que con mayor fuerza 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.

La variabilidad de tipologías y la dispersión en el territorio, propio de esta provincia, suponen una complejidad que hace muy difícil pasar de recomendaciones genéricas a normas concretas. No obstante, se incluyen a continuación una serie de criterios mínimos que deben estar en el diseño de nuevos proyectos. Las soluciones que, de forma excepcional, no incluyan estos mínimos deberán ser exhaustivamente justificadas.

3.1.1. OBJETO

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.

3.1.2. PRIORIDADES DE USO

Se dará prioridad en todas las actuaciones en materia vial a las necesidades de los sectores más vulnerables. La jerarquía será 1.º peatón, 2.º ciclista, 3.º transporte público, 4.º vehículo privado. En cada proyecto se establecerá y se justificará la fórmula para garantizar la convivencia armónica de las diferentes movibilidades de forma coherente.

3.1.3. SEGREGACIÓN DE ESPACIOS PARA EL PEATÓN

En los proyectos de urbanización y reurbanización, las aceras, si existen y salvo excepciones puntuales justificadas, tendrán rasantes continuas, un ancho mínimo de 2,50 m 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, si se considera 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 colorado o jabre compactado 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 pueden 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, si no es 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 la 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.

3.1.4. CALLES Y ESPACIOS DE PREFERENCIA PEATONAL

- Las calles, itinerarios y áreas de preferencia peatonal deberán ser continuos y compactos.
- 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 cuotas u otros elementos de difícil remoción, para 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 darse prioridad siempre a la creación de espacios peatonales en detrimento de bandas laterales de aparcamiento.

3.1.5. 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 ello 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 veh/d 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 Si existe un 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 Si no existe un 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 carretera, elementos de calmado de tráfico en la entrada a la zona de convivencia y la correspondiente señalización de prioridad peatonal.

3.1.6. ACCESIBILIDAD

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

- No se diseñarán rampas para la 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 fincas 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 las y 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 ello, el ancho libre sobre la acera una vez colocado el mobiliario debe ser de 1,80 m.

3.1.7. 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 con la garantía de que el tiempo de desagüe permita que el último peatón 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.

3.1.8. PASOS DE CEBRA FUERA DE LOS CRUCES

- Deben tener la menor longitud posible, justificando el diseño, especialmente en carreteras, en su 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, en su caso, y travesías.
- Con carácter general y sin perjuicio de las excepciones debidamente justificadas en las carreteras de titularidad provincial, y excepto en las vías urbanas y travesías, deberán evitarse los pasos de cebra. 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.

3.1.9. SECCIÓN TRANSVERSAL

Espacio peatonal

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

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

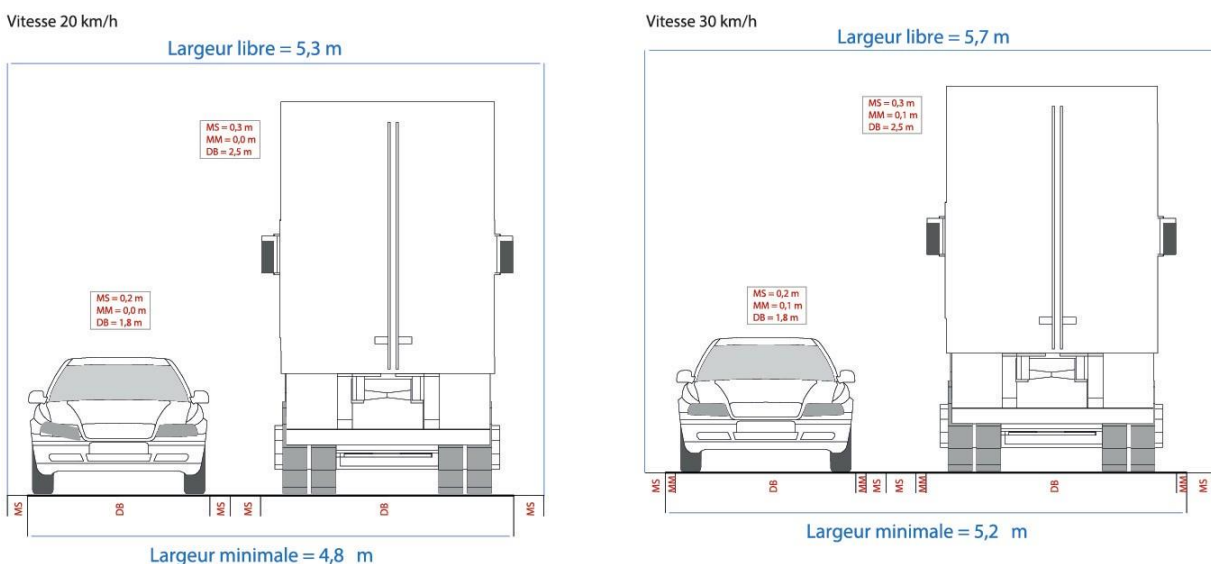
- Espacio mínimo para peatones: 2,5 m
- Separación física de usos mediante zonas ajardinadas o bandas de separación: de 0,20 a 0,50 m
- Ancho de arcén mínimo: 0,50 m

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.



3.1.10. 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, si existe, debe ser siempre aprovechado como área peatonal.

- El estacionamiento en línea debe disponer de un ancho del orden de 2,20 m +/- 10 cm.
- Si se justifica 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.

3.1.11. ILUMINACIÓN

- La iluminación debe estar orientada a los itinerarios peatonales, en particular en cruces y pasos de cebra, sin zonas oscuras en aceras ni deslumbramiento 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 las incidencias en caso de salida de vía y garantizar la iluminación del itinerario peatonal.

3.1.12. COMPETENCIA ENTRE USOS

La prioridad de las movidades 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 se justificarán 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.

3.1.13. PUERTAS DE ENTRADA

Salvo en casos en 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 le indique a la o 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.

3.1.14. CALMADO DEL TRÁFICO

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

3.1.15. 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 si existen en puntos de cambio de sentido (glorietas, botones, circuitos por calles contiguas, etc.)
- Se protegerán las intersecciones:
 - Realzando su presencia con la reducción del ancho de carril a costa de la creación de un islote 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 objetivo 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.

3.1.16. 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 (colorado y gris)
- Aglomerado colorado
- Jabre estabilizado con conglomerante (cemento, calcín de vidrio, polímeros, etc.)

Las zonas de tránsito peatonal en zonas no urbanas o en entornos no muy poblados, como pueden ser sendas de mejora en Caminos de Santiago, paseos de ocio, etc., el material que se debe utilizar será un suelo (jabre arenoso, no plástico, con tamaño máximo de 20 mm) tratado con conglomerante y compactado.

En zonas asimilables a urbanas, con edificación continua la sección será preferentemente de 16 cm de hormigón HF-3,5 con cemento de bajo calor de hidratación y con malla y juntas de retracción, para reducir la fisuración .

En algunos casos, según los condicionantes del entorno y con justificación de la idoneidad, se podrá optar por otro tipo de soluciones como aglomerado colorado, slurry, etc.

3.2. Instrucción de diseño de los dispositivos de precaución para las vías provinciales

3.2.1. PASOS PEATONALES SOBREELEVADOS (PPS) Y MESETAS: VELOCIDADES, PENDIENTES, ANCHOS, ALTURAS

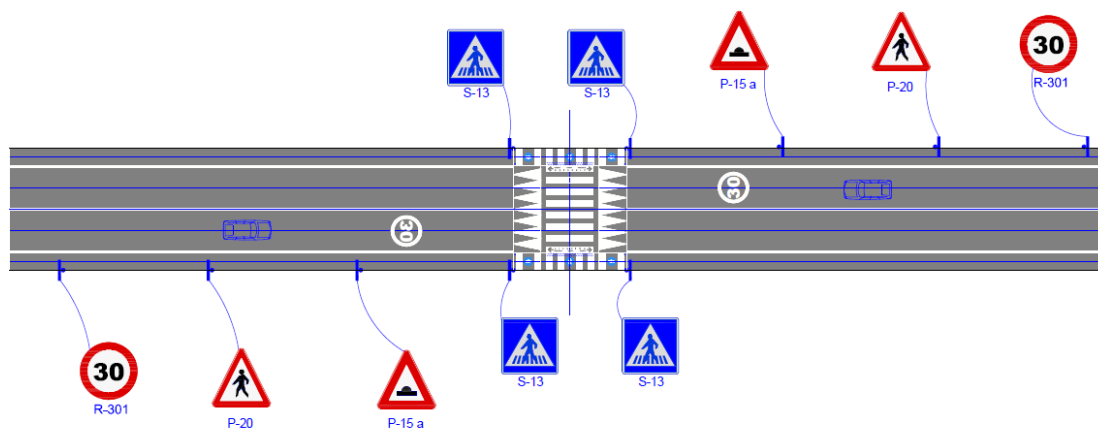
Las tablas que figuran a continuación se refieren a supuestos de rasante de las vías sensiblemente horizontal y abarcan entre 6 y 14 cm de altura. Por debajo de 6 cm, incluso con pendientes fuertes en las rampas (mayores que las que se indican en las tablas) no se tiene constancia ni experiencia suficiente para afirmar que realmente se consiga el efecto reductor de la velocidad que se pretende con estos dispositivos.

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

Los valores siguientes pueden tomarse como referencia tanto para ciudad y núcleos de población como para carreteras 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 con los valores de las tablas, tal y como establece la Ordenanza de seguridad vial.

En principio, y salvo justificación, el encajonado deberá ser de 0,50 m 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 %	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 las rampas, redondeada por defecto. No obstante, 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

Velocidad (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 rampa sinusoidal

Estos PPS son menos utilizados que los de caras planas.

En la práctica, al ejecutar estos dispositivos de calmado 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 y 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 las rampas, 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 cm necesarios unos m antes y después del paso. Así mantiene la rasante de la acera, del paso de cebra y, si es necesario, se puede

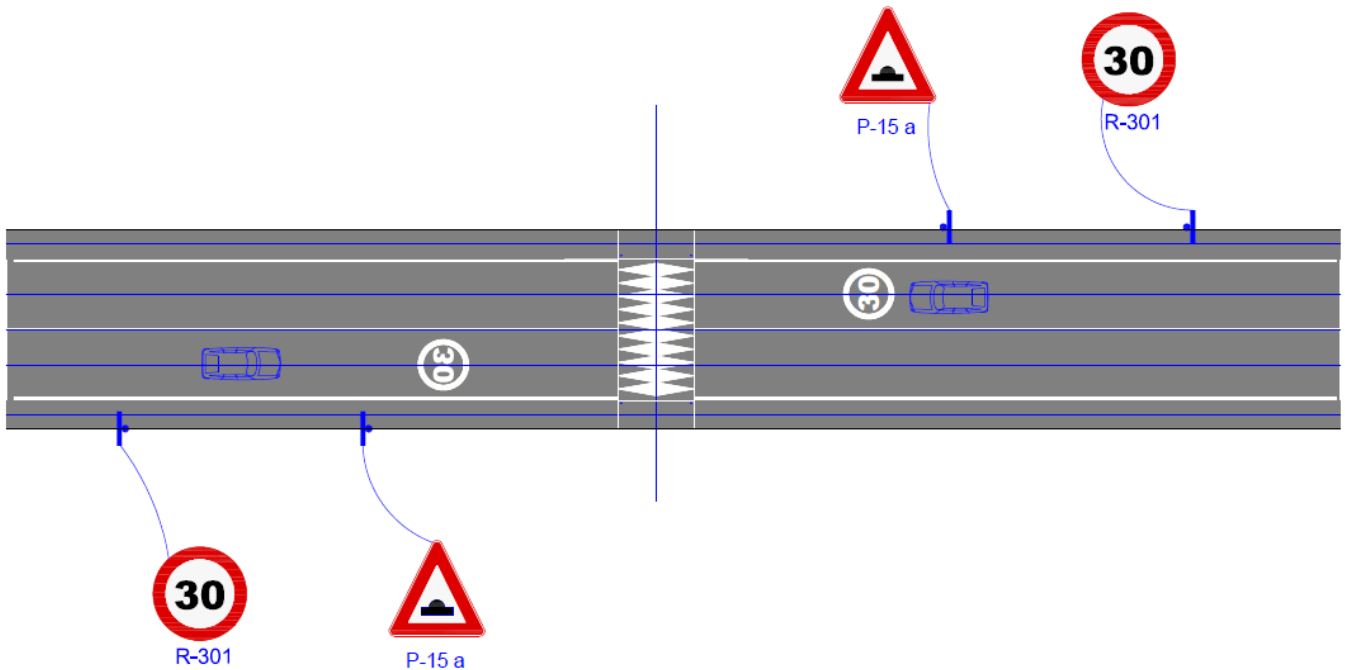
alcanzar un efecto gradual de doble reductor, pues la calzada sobreelevada debería ser paralela a la calzada original en las acometidas del PPS.

Casos específicos: calles y carreteras con pendientes significativas

Las calles y carreteras 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 vial que acompañe al proyecto constructivo donde se justifique el diseño final del reductor de velocidad o paso de cebra sobreelevado.

3.2.2. REDUCTORES FÍSICOS DE VELOCIDAD (RFV O BADENES) CIRCULARES, TRIANGULARES Y TRAPEZOIDAIS: VELOCIDADES, PENDIENTES, ANCHOS, ALTURAS

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



A) 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 base de las rampas, 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	130 cm
40	150 cm	200 cm
50	200 cm	265 cm

B) 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 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 %

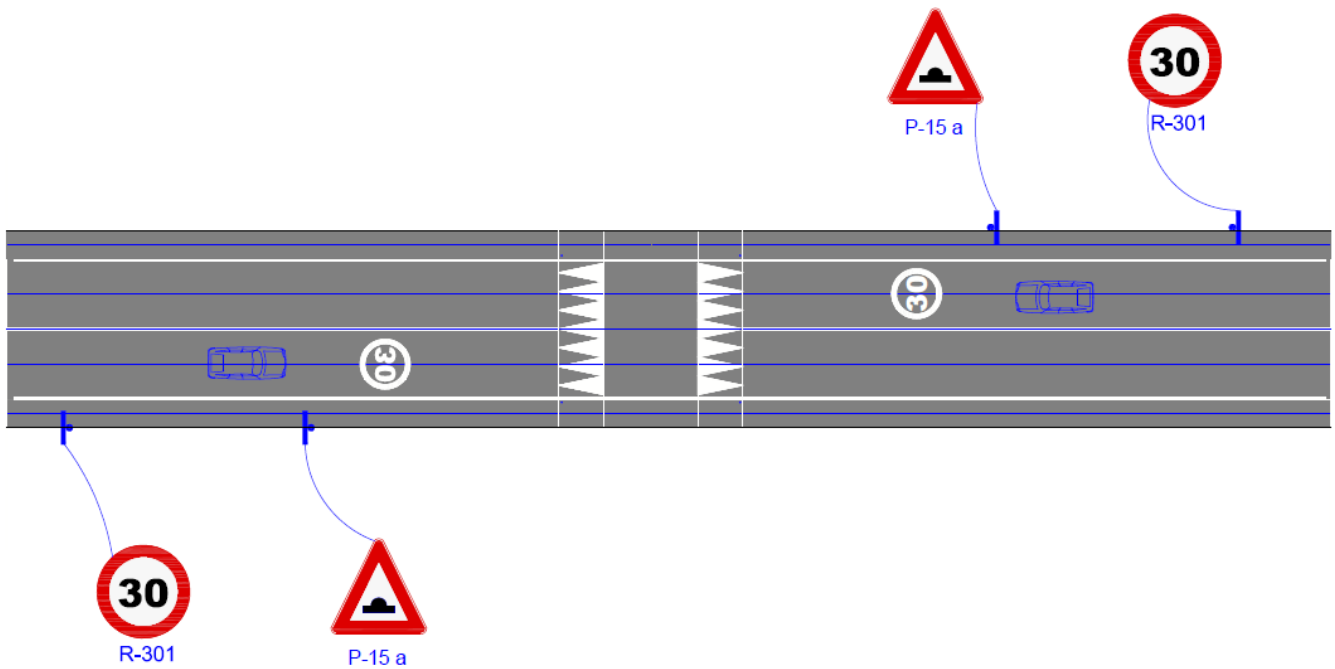
* Si se utilizan para proteger un paso de cebra no sobreelevado, es decir, a nivel de la calzada
 A los efectos de la realización *in situ* en el momento de la obra se estableció la tabla siguiente, donde se indica la longitud de la base de las rampas, redondeada por defecto:

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	120 cm	110 cm
40	120 cm	175 cm	160 cm
50	150 cm	225 cm	200 cm

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

C) 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

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

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

4. CONDICIONES TÉCNICAS

En la realización del proyecto el adjudicatario tendrá en cuenta las directrices y previsiones contenidas en los PGOU, sus planes de desarrollo, los datos, previsiones y planes de los organismos ministeriales y autonómicos y locales en todos los aspectos que tengan relevancia en materia de movilidad, y el plan de movilidad sostenible del Ayuntamiento.

5. DIRECCIÓN TÉCNICA

La redacción del proyecto lo promoverá el Ayuntamiento, que será el responsable de la coordinación con el equipo técnico redactor. El Ayuntamiento se encargará de la dirección técnica de la redacción del proyecto, mediante la persona o personas en quien delegue.

La Diputación de Pontevedra convalidará que la documentación final se corresponde con lo especificado en las bases de la convocatoria para abonar las cantidades subvencionadas.

6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

El proyecto constructivo objeto de este pliego se entregará en soporte electrónico en formato PDF y en abierto, según las especificaciones contenidas en el anexo II de las bases. Los planos originales se realizarán en formato A1, a la escala conveniente y utilizando copias reducidas en tamaño A3 para su encuadernación.

Será necesario entregar dos copias del documento en CD o DVD. Una copia quedará a disposición del Ayuntamiento y otra a a disposición de la Diputación de Pontevedra.

El contenido del proyecto que se presentará en la Diputación de Pontevedra, que posibilitará su validación final de cara a la justificación y al abono de la ayuda económica, deberá ceñirse como mínimo al contenido en este pliego de prescripciones técnicas y deberá incluir todos los documentos exigibles por la normativa vigente y cumplir lo establecido en el "Anexo II: Instrucciones de redacción de proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal".

ANEXO II: INSTRUCCIONES DE REDACCIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD AMABLE Y RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL. EJE 1

1. OBJETO

Estas instrucciones tienen por objeto homogeneizar criterios en el contenido formal y en los aspectos de presentación para la redacción de los proyectos de movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal.

Igualmente, las prescripciones e instrucciones aquí previstas servirán de base para controlar los mencionados proyectos por las técnicas y técnicos del Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Estas instrucciones se aplican al eje 1 de las Bases reguladoras para la convocatoria de subvenciones para la redacción de proyectos o ejecución de obras para movilidad amable y recuperación de espacios públicos en el ámbito municipal.

3. FORMATO DE PRESENTACIÓN

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 el tamaño de ellas será 11, con los márgenes que tiene por defecto el procesador de textos e interlineado 1,0.

Los textos y planos que integran el proyecto se presentarán en formato DIN A3 horizontal.

Los textos, a doble columna, dispondrán de un encabezado de página con el logotipo de la Diputación de Pontevedra, el logotipo Ágora y el escudo del Ayuntamiento a la izquierda, según el anexo 7.1.3.

El título del proyecto y el título del documento figurarán a la derecha. En el pie de página vendrá la numeración de cada página con el número total de páginas del documento y el logotipo de la consultora o consultor, en su caso.

La delineación de los planos se hará en formato DIN A1 y se imprimirán en formato DIN A3, a escala de la mitad del original. (se incluye dicho formato en versión .dwg en el anexo 7.1.2; se recomienda usar éste como referencia externa o similar para que en el caso de cambios puntuales en el cajetín éstos se hagan únicamente en el archivo referenciado).

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

El Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales, podrá, antes de iniciar la redacción del proyecto, especificar otros formatos de presentación.

La portada del proyecto (anexo 7.1.1) se usará en cada documento o tomo.

4. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto de construcción debe desarrollar al completo todos los datos y las precisiones necesarias para poder ejecutar las obras sin intervención de las personas redactoras de éste; para ello, deberán contener la documentación prevista a continuación.

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 y, en su caso, 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 las instrucciones y recomendaciones que resulten de aplicación, y deberá quedar claramente especificado el cumplimiento de éstas en sus correspondientes apartados.

Se entienden incluidos en la redacción del proyecto todos los trabajos necesarios de mecanografía, delineación, topografía, reproducción, encuadernación y similares, así como las posibles modificaciones del proyecto por errores u omisiones no imputables a la Administración contratante. Se tendrá en cuenta también que el contenido del proyecto reflejado en estas instrucciones se deberá considerar a modo de referencia, y se permitirá un cierto grado de flexibilidad en el cumplimiento de éstas, que será determinado, en cada caso, por el Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales de la Diputación de Pontevedra.

4.1. Documentos del proyecto:

4.1.1. 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; su desarrollo se dejará para los anexos, en su caso.

Titular. Identificará a la Administración titular de la carretera objeto del proyecto, en su caso.

Descripción. Describirá el objeto de las obras, que recogerá los antecedentes y la situación previa de éstas, las necesidades a satisfacer y 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 y, en

particular, los de tipo social, técnico, económico, ambiental, de seguridad vial y de tipo administrativo.

Planeamiento urbanístico y ordenación del territorio. Se comprobará y se justificará la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio. Se superpondrá el trazado de la carretera o situación de la obra sobre el plano de clasificación urbanística. Se indicarán las clases de suelo por las que discurre la obra. Se incluirá también la representación gráfica de las zonas de protección de la carretera y de la línea límite de edificación, en su caso.

Patrimonio cultural. Deberán recogerse las posibles afecciones al patrimonio cultural de acuerdo con el catálogo del planeamiento municipal y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Galicia¹, en su caso. También se tendrá en cuenta, a estos efectos, lo previsto en el artículo 198. 2 del Decreto 143/2016, de 22 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley del suelo de Galicia, en el que se dispone que la aprobación inicial de los catálogos urbanísticos (catálogos que forman parte de un instrumento de planeamiento urbanístico con aprobación inicial) tendrá como consecuencia la necesidad de un informe sectorial en caso de obras y usos en las zonas de amortiguación y en los entornos de protección.

Información pública. En caso de que el proyecto de construcción se someta a los trámites de información pública en materia de carreteras y al informe de las administraciones afectadas, se indicarán las determinaciones urbanísticas del planeamiento municipal que deben modificarse 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 la inclusión de un cuadro resumen de superficies según su clasificación urbanística; a continuación, se pormenorizará el anexo correspondiente.

Medioambiente. 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 la mencionada declaración de impacto ambiental. De igual modo, se justificará el cumplimiento del resto de la normativa sectorial en materia de protección medioambiental.

Acciones sísmicas. Incluirá, en su caso, un informe sobre acciones sísmicas.

¹ <http://inventariopatrimoniocultural.xunta.es/>

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 que se empleen por viandantes de forma habitual, tales como sendas, plazas, pasarelas y resto de obras de humanizaciones².

Normativa de contratos. Se incluirá:

- Tipo de obra según la clasificación prevista en el artículo 232 de la Ley 9/2017 de contratos del sector público.
- Estudio geotécnico, de acuerdo con el artículo 233.3 de la Ley 9/2017. En caso de que haya resultado incompatible con la naturaleza de la obra se hará constar y se justificará su omisión, de incompatible o innecesaridad.

Si procede, se incluirán los siguientes puntos o se justificará su omisión:

- Determinación de la clasificación exigible a la o al contratista (grupo, subgrupo y categoría).
- Fórmula de revisión de precios y determinación de obra completa³.

Autorizaciones sectoriales: se hará constar de manera expresa si son necesarias o no autorizaciones derivadas de la normativa sectorial de aplicación.

Presupuestos. Se recogerá el presupuesto de ejecución material de las obras, así como el presupuesto base de licitación⁴, con y sin el IVA, así como el presupuesto para el conocimiento de la Administración, si procede.

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 y al 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, la memoria y todos sus anexos, planos numerados y su designación, el pliego de prescripciones técnicas particulares, las mediciones, los presupuestos y demás documentación.

² De manera no limitativa y específicamente: la Ley 10/2014 de accesibilidad, el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia, aprobado por el Decreto 35/2000 y la Orden VIV/561/2010 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados

³ Estos aspectos, en el sentido previsto en los artículos 25 y siguientes, artículos 104 al 106 y artículo 125 del Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2001 y concordantes de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector público, o normas que los sustituyan.

⁴ Artículo 131 del Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2001; también llamado por la anterior normativa de contratos como "presupuesto de ejecución por contrata", o "PEC".

Cada apartado de la memoria descriptiva, si es necesario por su extensión, se desarrollará en su correspondiente anexo, y se dejará en ésta un resumen o una introducción de éste con los datos principales.

b) Los anexos:

Se incluirán los anexos necesarios 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.

Si no fuera necesario incluirlos debido a la naturaleza del proyecto, deberá justificarse, en su apartado correspondiente, los motivos que llevaron a su omisión.

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 las coordenadas de las bases de replanteo en el sistema ETRS-89
3. Geología y geotecnia
4. Anexo de integración ambiental
5. Anexo de necesidades de ocupación de terrenos (en el caso de haber 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; incluirá medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en los tramos de carreteras afectados por la ejecución de las obras, en su caso, con expresión de los desvíos de circulación propuestos y de los períodos en que se pueda perturbar la mencionada circulación. También recogerá la ordenación de accesos y reordenación de los existentes y la señalización fija y variable, balizamiento, defensas y otras medidas para gestionar la circulación en los tramos de carreteras objeto del proyecto, en su caso, tanto durante la ejecución de las obras como durante su posterior explotación.

9. Anexo del plan de control de calidad, según mediciones del proyecto y dando cumplimiento a la normativa que corresponda, PG3, EHE, REBT, etc., así como al pliego de prescripciones técnicas.
10. Anexo de estudio de gestión de residuos de construcción y demolición⁵
11. Anexo de estudio de seguridad y salud o estudio básico de seguridad y salud⁶
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 incluirá:
 - 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, desglosado⁷.

4.1.2. 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 DINA1, a escala conveniente (por ejemplo, 1:2.000 o 1:1.000 para la planta general; 1:500 o 1:200 para las actuaciones concretas tales como pasos peatonales sobreelevados,

⁵ Según lo previsto en el Real decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y la demás normativa sectorial de aplicación.

⁶ De acuerdo con lo recogido en el Real decreto 1627/1997, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción y en el resto de la normativa sectorial de aplicación. La determinación del tipo de estudio/estudio básico se justificará de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.

⁷ Comprenderá, en su caso, la suma de los gastos correspondientes del presupuesto de las obras y el importe previsible de las expropiaciones necesarias y de restablecimiento de servicios, derechos reales y servidumbres afectadas y gastos del estudio y del proyecto, si procede, de acuerdo con el artículo 127 del RGLCAAPP.

reductores físicos de velocidad, etc.) y se imprimirán en formato DIN A3, a escala de la mitad del original.

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

4.1.3. Pliego de prescripciones técnicas particulares

En él se debe realizar la descripción de las obras y regularse la ejecución de éstas, con la especificación de la forma de ejecución, las obligaciones 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.

4.1.4. Presupuesto

Comprenderá los gastos de ejecución de la obra, que puede estar integrado por distintos presupuestos parciales, en el cual consten los precios unitarios y los desglosados y, si procede, el estado de las mediciones y los detalles para su valoración. Estará compuesto por mediciones, por el cuadro de precios núm. 1, cuadro de precios núm.2, por el presupuesto y resumen del presupuesto, que especificará el presupuesto de ejecución material, el presupuesto base de licitación⁸, con y sin el IVA.

4.1.5. 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, a estos efectos, se estará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público; en el Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2011; en la Ley 8/2013 de carreteras de Galicia y en el Reglamento general de carreteras de Galicia, aprobado por el Decreto 66/2016; o en las normas que las sustituyan y demás normativa de aplicación.

⁸ Artículo 131 del Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2001, también llamado por la anterior normativa de contratos "presupuesto de ejecución por contrata", o "PEC" en castellano.

5. FIRMAS

En el proyecto de construcción se deberá incluir un pie de firma al final de cada documento, compuesto por las firmas, nombres y cargos de la autora o autor y de la directora o director del proyecto, al mismo nivel, junto con el mes y año de redacción.

Si procede, también se incluirá, del mismo modo, el visto bueno del Ayuntamiento. En todo caso, la consultora o consultor, solicitará, antes de la redacción, los nombres de las o de los firmantes del Ayuntamiento.

Los anexos del estudio de seguridad y salud (ESS) y del estudio de gestión de residuos (EGR) solamente se firmarán por la autora o autor del proyecto, con su nombre, cargo, mes y año de redacción.

Los documentos que llevan firma, siguiendo los anteriores criterios, son los siguientes:

1. La memoria
2. Los planos
3. El pliego de prescripciones técnicas particulares (PPTP)
4. El cuadro de precios núm. 1 y núm. 2
5. El resumen del presupuesto
6. También se firmarán los anexos cuando sean redactados por consultoría o asistencia externa de la principal

En relación con los planos del proyecto y de los anexos, deberán firmarse todos, e incluirse en el cajetín la mencionada información.

Se permite la firma digitalizada de todos los planos.

6. ENTREGA DEL PROYECTO

Se entregarán dos copias en formato digital, una para el Ayuntamiento y otra para la Diputación. Cada copia contendrá el proyecto abierto (editable) junto con una versión en PDF de éste, necesaria para que el Servicio de Infraestructuras y Vías Provinciales lo pueda guardar y editar.

Cualquier archivo, en el formato que sea, se deberá poder manipularse y, por lo tanto, no estará protegido.

En cuanto a los archivos de extensión PDF, siempre que sea posible, serán procedentes de impresión en PDF. Cuando esto no sea posible, podrán proceder de la digitalización o escaneo.



En la entrega de todos los documentos en soporte informático se podrán utilizar los programas informáticos comerciales que se propongan; en todo caso, la Diputación podrá requerir que éstos se

guarden en formatos de intercambio, de manera que sean accesibles para su posterior procesamiento.

7. ANEXOS

Los siguientes archivos se pondrán a disposición de las y de los redactores de los proyectos en una carpeta comprimida.

7.1.1. Portada del proyecto (en formato .dwg)

IMAXE REPRESENTATIVA DO PROXECTO (exemplo; planta xeral do proxecto sobre ortofoto; no seu caso)	 	
	ESCUDO DO CONCELLO	TIPO DE ESTUDIO
	(Imaxe do escudo do Concello)	PROXECTO DE CONSTRUCCIÓN
		CONCELLO
		Xxxxxx xxxxx
		PROVINCIA
		Xxxxxx xxxxx
		TÍTULO
		xxxxxx xxxxx xxxxxx xxxxxxxx (PONTEVEDRA)
		DOCUMENTOS
	TOMO ÚNICO <i>(no seu caso ou n° de tomo)</i>	
	MEMORIA, PLANOS, PREGO DE P. T. P. E ORZAMENTO	
	ENXEÑEIRO AUTOR DO PROXECTO	
	JUAN ESCUADRA CARTABÓN	
	ORZAMENTO DE EXECUCIÓN MATERIAL	ORZAMENTO BASE DE LICITACIÓN (con IVE)
	000.000,00 €	000.000,00 €
	DATA	CONSULTOR / EQUIPO REDACTOR
	XANEIRO 2018	(Logotipo / Nome do consultor)
	EXEMPLAR	
	01	

