


Área / Unidad MOVILIDAD URBANA MU1100C NCB	Documento 85113101JQ
Código de verificación  6W5M 5J1M 2Q0P 365I 0T47	Expediente 851/2019/125 Fecha 09-12-2019

SOLICITUD DE AYUDA- FICHA IDENTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA DE LA OPERACIÓN

PROGRAMA OPERATIVO	P.O. FEDER Plurirregional de España (POPE) 2014-2020 (antes POCS)
CCI	2014ES16RFOP002
Eje	12. Desarrollo Urbano
OBJETIVO TEMÁTICO	OT4. Favorecer el paso a una economía con bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
PRIORIDAD DE INVERSIÓN	4e. Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluido el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación con efecto de mitigación
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE 4.5.1 (040e1) Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias
CAMPO DE INTERVENCIÓN	(CE090) Carriles para bicicletas y caminos peatonales

LÍNEA DE ACTUACIÓN EDUSI EidusCORUÑA	LA 14. Programa de fomento de la movilidad en bicicleta mediante la dotación recorridos ciclables en barrios de la ciudad junto a la renovación y ampliación de infraestructura de alquiler de bicicletas eléctricas.
TÍTULO DE LA OPERACIÓN	LA14-Op.14.3 Carriles bici
UNIDAD EJECUTORA	Concejalía de Urbanismo, Vivienda, Infraestructuras y Movilidad
Nombre de la CONCEJALÍA/UNIDAD de la cual depende el departamento que formula la solicitud de ayuda	Concejalía de Urbanismo, Vivienda, Infraestructuras y Movilidad
Nombre del DEPARTAMENTO municipal que formula la solicitud de ayuda	Jefatura del Servicio de Movilidad Urbana, actualmente desempeñada por Natalia Codesal Barral
Nombre del responsable técnico RESPONSABLE de la LÍNEA DE ACTUACIÓN.	Jefatura del Servicio de Movilidad Urbana, actualmente desempeñada por Natalia Codesal Barral
Nombre del responsable técnico RESPONSABLE de la OPERACIÓN.	Jefatura del Servicio de Movilidad Urbana, actualmente desempeñada por Natalia Codesal Barral
Capacidad administrativa de la Unidad Ejecutora	<p>La jefatura de servicio cuenta con capacidad administrativa suficiente para la ejecución de la actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jefatura de servicio • 2 jefaturas de departamento • 1 oficina técnica: <ul style="list-style-type: none"> o Jefe de unidad de oficina técnica o 1 delineante o Inspector de obra • 1 técnico superior • 10 auxiliares administrativos

Consignación presupuestaria:	447.000 € consignados en aplicación presupuestaria 41 134 60916 – código proyecto 2018 2 E41 4
Capacidad de cofinanciación:	20% (89.400 €) incluido en la cuantía reflejada en el apartado de consignación presupuestaria; teniendo capacidad económica suficiente en nuestros presupuestos, con carácter plurianual.
DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN	<p>Descripción general de la operación: se enmarca dentro de las iniciativas recogidas en el Plan de Movilidad Urbano Sostenible aprobado por este ayuntamiento, como alternativa de la red ciclable al tráfico rodado motorizado tanto público como privado. El objeto de la operación es el siguiente en función de la línea de actuación:</p> <p>-Incrementar el espacio público destinado a peatones y ciclistas, acondicionando las vías existentes para mejorar la seguridad de los mismos, teniendo en cuenta en todo momento la accesibilidad desde el punto de vista funcional, estético, social y económico, en cumplimiento de los objetivos generales del PMUS.</p> <p>Se pretende mejorar de la red ciclable existente, así como fomentar y facilitar el uso de los itinerarios propuestos. Junto a ello se procederá a la ampliación del sistema actual y mejora de la intermodalidad bici/transporte público.</p> <p>En el marco de la actuación se realizarán actuaciones como trabajos de trazado del carril bici, definición de las zonas peatonales, mejora de los pavimentos y los servicios municipales, así como de las infraestructuras de recogida de pluviales y red de saneamiento de las vías que se amplíen, teniendo en cuenta en todo momento la accesibilidad, desde el punto de vista funcional, estético, social y económico.</p> <p>Descripción del gasto: El gasto que supone esta operación tiene naturaleza de gasto de inversión, incluido en capítulo VI de los presupuestos municipales.</p> <p>Principios horizontales y transversales: La operación cumple con los siguientes principios horizontales y transversales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Igualdad de género • Sostenibilidad • Participación ciudadana • Accesibilidad

	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia de innovación • Transparencia <p>Se podrá consultar la información más ampliada en el Anexo 1</p> <p>Se acredita asimismo que la operación cumple con los CPSO, como se indica en el apartado correspondiente.</p> <p>Se tendrán en cuenta el cumplimiento de las obligaciones en materia de contratación y publicidad, incluyendo la utilización de logos, emblemas y lemas; la publicidad de la cofinanciación de la Unión Europea; se dispondrá de una contabilidad separada, la publicación de la operación en los perfiles del contratante y diarios oficiales y, en general, el cumplimiento del manual de comunicación e imagen EIDUS Coruña.</p> <p>La operación contribuye a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado EidusCoruña, concretamente a la ejecución de la línea de actuación 14.3 dentro del OE 4.5.1 de fomento de la movilidad urbana sostenible, de forma que la operación contribuye al fomento de la movilidad en bicicleta, mediante la dotación de recorridos ciclables en los barrios de la ciudad y, por tanto, a la ampliación de la red ciclable existente, así como a facilitar y fomentar el uso de los itinerarios propuestos, ampliando también el sistema actual y la mejora de la intermodalidad bici/transporte público.</p>
Fecha de inicio (día/mes/año)	1 de noviembre de 2018
Plazo de ejecución (meses)	38 meses
Fecha estimada de finalización (día/mes/año)	30 de diciembre de 2021
OPERACIONES OBJETO DE UN PROCEDIMIENTO DE RECUPERACIÓN	La operación propuesta NO incluye actividades que formen parte de una operación que ha sido, o tendría que haber sido, objeto de un procedimiento de recuperación conforme al artículo 71 RDC, a raíz de la relocalización de una actividad productiva fuera de la zona del Programa Operativo.
OPERACIONES GENERADORAS DE INGRESOS	La operación NO es susceptible de generar ingresos netos una vez finalizada, según lo establecido en el artículo 61 del Reglamento (UE) N 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 y artículos 15 al 19 del Reglamento Delegado (UE) N480/2014 de la Comisión de 3

CRITERIOS DE SELECCIÓN DE OPERACIONES (CSPO) QUE CUMPLE

de marzo de 2014.

Las operación se ha diseñado satisfaciendo los siguientes criterios:

- Respeta los principios generales definidos en los artículos 7 y 8 de Reglamento (UE) nº1303/2013 (no discriminación, igualdad de género y desarrollo sostenible) y cumplir la legislación de la Unión y Nacional, así como de la norma de subvencionabilidad para los PO FEDER 2014-20 (HFP/1979/2016).
- Está regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, capacidad de los beneficiarios para implementar y estrategia por alineamiento con otras operaciones e instrumentos.
- Su contribución a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado y al programa operativo vigente.
- Aborda los problemas de una forma integrada y muestra vínculos claros con otras intervenciones o proyectos coexistentes.
- Sus gestores demuestran experiencia y capacidad.
- Los proyectos de movilidad a cofinanciar no son actuaciones aisladas, sino que colgarán del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) municipal

La operación cuenta con los siguientes criterios de priorización:

- Mejor adecuación a los objetivos perseguidos por la EDUSI y al plan de implementación integral objeto de cofinanciación.
- Las que mejoren el acceso a los servicios públicos básicos en toda el área urbana.
- Solidez técnica de la propuesta de operación y madurez de la misma para garantizar su ejecución en forma y plazo con los mínimos riesgos.
- Mejor contribución al cumplimiento de indicadores de productividad de la PI 4e
- Grado de integración de principios horizontales de igualdad, sostenibilidad, medioambientales y de adaptación al cambio climático.

Además la operación contribuye a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado, así como al programa operativo vigente y aborda los problemas de una forma integrada mostrando vínculos claros con otras intervenciones y proyectos existentes.

Así mismo la operación aborda parte de los objetivos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) municipal, en relación con el fomento de la movilidad no motorizada, favoreciendo la movilidad peatonal y ciclista, aumentando el atractivo del espacio peatonal y ciclista para conseguir

	un uso más racional del espacio público urbano mediante la reducción del espacio dedicado al automóvil y la recuperación del espacio público para la ciudadano no motorizado ofreciendo espacios que faciliten la movilidad peatonal y ciclista.																																																																								
LOCALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN (Ámbito)	Todo el ámbito EIDUS Coruña																																																																								
BENEFICIARIOS/AS DE LA OPERACIÓN	En primer lugar sería la Concejalía de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad. Los beneficiarios finales son todos los ciudadanos que deseen realizar sus desplazamientos en bicicleta, ampliándose el segmento de población con respecto al existente, ya que se pretende la implantación de un servicio de bicicletas eléctricas.																																																																								
COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN	447.000 €																																																																								
IMPORTE DE LA OPERACIÓN SUJETO A COFINANCIACIÓN	447.000 €																																																																								
IMPORTE DE LA OPERACIÓN SUBVENCIONABLE POR FEDER	<p>TOTAL: 357.600 €</p> <p>Reflejo senda presupuestaria:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Plan de Implementación</th> </tr> <tr> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>120.000 €</td> <td>327.000 €</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th colspan="6">Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)</th> </tr> <tr> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th colspan="6">Remanentes incorporados</th> </tr> <tr> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th colspan="2">2023</th> </tr> <tr> <td>120.000 €</td> <td>327.000 €</td> <td></td> <td></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <th colspan="6">Senda de ejecución material prevista</th> </tr> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th colspan="3">Junio 2023</th> </tr> <tr> <td>223.500 €</td> <td>223.500 €</td> <td></td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>	Plan de Implementación						2018	2019	2020	2021	2022	2023	120.000 €	327.000 €					Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)						2018	2019	2020	2021	2022	2023							Remanentes incorporados						2019	2020	2021	2022	2023		120.000 €	327.000 €					Senda de ejecución material prevista						2020	2021	2022	Junio 2023			223.500 €	223.500 €				
Plan de Implementación																																																																									
2018	2019	2020	2021	2022	2023																																																																				
120.000 €	327.000 €																																																																								
Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)																																																																									
2018	2019	2020	2021	2022	2023																																																																				
Remanentes incorporados																																																																									
2019	2020	2021	2022	2023																																																																					
120.000 €	327.000 €																																																																								
Senda de ejecución material prevista																																																																									
2020	2021	2022	Junio 2023																																																																						
223.500 €	223.500 €																																																																								

GASTO PREVISTO EN COMUNICACIÓN (Información+Publicidad+Comunicación)	1.341 €	
FORMA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> Actuación directa de la administración mediante contratación pública <input type="checkbox"/> Actuación directa de la administración a través de gastos de personal y, en su caso, costes indirectos.	
Norma aplicable sobre los gastos subvencionables	Orden HFP/1979/2016, de 29 de diciembre (BOE nº 315 de 30-dic- 2016), por la que se aprueban las normas sobre los gastos subvencionables de los programas operativos del FEDER para el período 2014-2020	
Norma aplicable sobre contratación pública	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.	
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	C034	Reducción anual estimada de gases efectos invernadero (GEI)
	EU01	Número de Planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas El sistema de cálculo de los indicadores se adjunta en el Anexo 1.
Unidad de medida	C034: Número de toneladas equivalentes de CO2/año EU01: Número de planes	
Valor estimado a 2023	C034: 5 EU01: 1	
NIVEL DE IMPACTO ESTIMADO EN EL INDICADOR DE RESULTADO	MEDIO	R045C Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con estrategias DUSI Valor 2016: 27.375.000 Valor 2023: 45.990.000 Con esta actuación se pretende reducir la movilidad motorizada al crear y ampliar la red ciclable en los barrios de la ciudad, convirtiendo a la bicicleta en una alternativa a la movilidad motorizada.

		<p>Con la ampliación y mejora de los itinerarios ciclables, incidiendo también en actuaciones para mejorar su accesibilidad, se pretende aumentar también el número de viajes en transporte público urbano como alternativas ambas al transporte motorizado privado, tratando así de evitar el vehículo privado tan habitual en los desplazamientos por la ciudad. Con las diversas actuaciones urbanísticas de ampliación y mejora de las vías ciclables que combinan con recorridos a pie y enlaces con rutas de transporte público urbano, se pretende incrementar el uso de este transporte entre la población general.</p> <p>En el Anexo 1 se incluye la forma de medición que se empleará para este indicador de resultado.</p>
<p>GRADO DE PARTICIPACIÓN/CONSENSO DE LA INICIATIVA</p>	<p>MEDIO</p>	<p>La actuación fue ampliamente demandada por los ciudadanos en el proceso de Presupuestos Participativos, tanto para el ejercicio 2017 como para el 2018, que el ayuntamiento desarrolló con la ciudadanía a través de la Concejalía de Participación. La ampliación y mejora de la red ciclable de la ciudad es unas de las actuaciones más votadas en el proceso de presupuestos participativos</p> <p>Se adjuntan justificaciones de la participación ciudadana respecto a esta iniciativa en el Anexo 2.</p>
<p>Fecha , firma y sello de la persona titular de la concejalía de la que depende la unidad administrativa/ departamento responsable de la ejecución de la operación</p>	<p>A Coruña, en la fecha de la firma digital de este documento Concejal delegado de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad Juan Manuel Díaz Villoslada</p>	

CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PARA SER CONSIDERADA BUENA PRÁCTICA

Título de la Buena Práctica	CARRIL BICI SOSTENIBLE Y SALUDABLE
Problema o debilidad a cuya resolución contribuye la operación	<p>El tráfico y la movilidad motorizada forman parte de la crisis ecológica de la ciudad, y son también la clave de múltiples distorsiones sociales y culturales presentes en las ciudades: el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de la multifuncionalidad del espacio público, la reducción de la comunicación vecinal o la pérdida de autonomía de los grupos sociales más débiles.</p> <p>La continuidad del declive paulatino de la calidad peatonal del espacio público, como consecuencia del incremento de la presencia del automóvil privado en el conjunto urbano de accesibilidad peatonal.</p> <p>La operación intenta paliar los inconvenientes del tráfico a través de la sustitución de unos medios de transporte motorizados por otros de mayor eficacia ambiental y social, en particular facilitando las conexiones peatonales y ciclistas, haciendo hincapié en la accesibilidad de las personas con discapacidad funcional.</p>
Elementos innovadores que incorpora	<p>Tanto el mobiliario como la señalización horizontal y vertical tendrán en cuenta el doble uso peatonal y ciclista de las vías sobre las que se pretende actuar, ya que se elimina la circulación de vehículos motorizados.</p> <p>Los pasos de peatones se dotan en todos los casos con baldosas podotáctiles de color negro y en las zonas de calzada que se correspondan con dichos pasos el hormigón será igualmente negro para resaltar la pintura sobre la losa.</p>
Grado de cobertura sobre la población a la que se dirige	Se dirige directamente a toda la población que está en disposición de usar una bicicleta, en especial a determinados colectivos implicados en una movilidad saludable.
Grado de adecuación de los resultados que se esperan obtener a los objetivos iniciales previstos	El objetivo es fomentar los desplazamientos en bicicleta por la ciudad como alternativa al tráfico motorizado. La operación se considera muy adecuada para tratar de conseguir elevar el número de viajes en el transporte público urbano, reduciendo la movilidad motorizada para desplazar a un sector importante de la población en bicicleta ampliado las vías ciclables, que se integrarán con rutas del citado tipo de transporte.

<p>Consideración de los principios horizontales que contempla</p>	<p>La operación contempla el principio de accesibilidad y diseño universal de manera que el entorno sea practicable para todas las personas ciclistas en condiciones de seguridad y comodidad y de forma más habitual para efectuar sus recorridos por la ciudad.</p> <p>La actuación contribuye a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado, mitigando las emisiones de CO2, ya que favorece la reducción de la movilidad motorizada, entendiéndose por ésta la que utiliza motores a combustión, colaborando así en la reducción de emisión de gases de efecto invernadero.</p> <p>La operación aborda los problemas de una forma integrada y muestran vínculos claros con otras intervenciones o proyectos coexistentes.</p>
<p>Otras políticas o instrumentos de intervención pública con las que tiene sinergias</p>	<p>Tendrá sinergias con todas las políticas de movilidad y transporte público urbano, como por ejemplo la mejora de caminos peatonales escolares, el calmado del tráfico, los intercambiadores, el fomento de de la movilidad en bicicleta, y el aumento de la infraestructura del alquiler en bicicletas, que colaborarán con esta operación en la estrategia de reducción de emisiones de carbono, favoreciendo una movilidad sostenible y actuando sobre la promoción del transporte no contaminante.</p>
<p>Difusión de la operación</p>	<p>Se anunciará en la prensa local y también en redes sociales a través de la web municipal de Movilidad. También se informará en la web municipal del gestor del servicio de préstamos de bicicletas existente (www.emvsa.es).</p> <p>Se incluyen en el proyecto señales de identificación de las vías ciclables e informativas de espacio compartido entre peatones y ciclistas.</p>

MEDIDAS ANTIFRAUDE

<p>Control de doble financiación:</p>	<p>La unidad ejecutora NO ha obtenido otras ayudas para la misma operación, ni va a solicitar ayudas futuras para la parte de la operación no cofinanciada.</p> <p>La Unidad Ejecutora se compromete a declarar en el futuro otras ayudas para verificar su compatibilidad.</p>
--	---

Conflicto de intereses

Para esta operación, las personas pertenecientes a la unidad ejecutora no incurrir en conflicto de intereses a la hora de participar en el procedimiento de contratación pública, en cuanto a la valoración técnica de las ofertas.

Las personas que participen en dicho procedimiento, con carácter previo a la valoración de las ofertas, se someterán a la cumplimentación de una declaración de ausencia de conflicto de intereses.

Anexo 1

Justificación del cumplimiento /explicación de los principios horizontales y transversales que cumple la operación, según lo indicado en el apartado de descripción de la operación:

- Igualdad de género: La ampliación y mejora de la red ciclable municipal no discrimina por razón de sexo, siendo igualmente accesible y promoviendo la autonomía de hombres y mujeres por igual. Tiene en cuenta la perspectiva de género respecto de las indicaciones contenidas en la Instrucción municipal para la transversalidad de género (publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 12 abril 2016), especialmente en todo lo relativo al fomento del uso del lenguaje inclusivo
- Sostenibilidad: La ampliación de las vías ciclables de la ciudad contribuye a la sostenibilidad en varias facetas:
 - ambiental, al ser transportes sin emisión de gases.
 - social, ya que promueve la equidad, por ser un tipo de transporte dirigido a todos los ciudadanos.
 - económica, al beneficiar al conjunto de la población y brindar una forma de transporte saludable.
- Participación ciudadana: En el proceso abierto para los presupuestos participativos de los dos últimos ejercicios (2017 y 2018) la mejora y ampliación del número de kilómetros de carril bici por toda la ciudad es una de las iniciativas más demandadas por la ciudadanía.
- Accesibilidad: Facilita el acceso para que un mayor número de personas tengan acceso al servicio de transporte público de bicicletas al ampliar los recorridos a nuevos barrios de la ciudad.
- Estrategia de innovación y promoción de la sostenibilidad del desarrollo, pues la operación pretende mejorar las estructuras que permiten el uso de las bicicletas como transporte alternativo saludable. Además, el Ayuntamiento está elaborando un plan de redes del término municipal y su conexión metropolitana, en las que se incluyen todas las vías ciclables existentes. Por último, la operación pretende reducir el protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana, favoreciendo los desplazamientos ciclistas junto con los peatonales.
- Transparencia: La actuación realizada será publicitada a través de las páginas web municipales correspondientes y otros medios necesarios para su conocimiento por la ciudadanía, y publicación de datos abiertos (*Open Data*).

Indicadores de productividad:

Se efectuará su medición de la siguiente forma:

- C034: la empresa municipal que gestiona el servicio público municipal de alquiler de bicicletas instalará en sus estaciones unos lectores para diversas mediciones, entre ellas la relativa a la medición de las emisiones de dióxido de carbono (gases efecto invernadero), mediante un sistema TIC de gestión compatible con el utilizado por dicha empresa. Así, realizará mediciones periódicas en diversos puntos de la ciudad, a través de esos sistemas TIC de mediciones instalados en las estaciones. Además, en cuanto a los datos que se obtengan, se le exigirá a la entidad que gestiona el servicio, que cree y

mantenga una base de datos preferiblemente en formato Excell que se actualizará trimestralmente con el número de mediciones y su resultado. Con estos datos, la Unidad de Ejecución realizará un informe semestral en OpenCertiac para su comunicación a la Unidad de Gestión.

- EU01: la administración cuenta ya con un Plan de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) aprobado en el año 2015

La Unidad Ejecutora facilitará a la citada empresa municipal que va a realizar las mediciones, las consideraciones contenidas en la Guía de Indicadores del Eje Urbano definitivo del Programa Operativo Plurriregional de España 2014-2020 sobre Indicadores DUSI, de 31 de mayo de 2019, o versiones posteriores que estén en vigor, para la medición del indicador de productividad C034.

Indicador de resultado:

R045C Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con estrategias DUSI (Número de viajes/año)

Valor 2016: 27.375.000

Valor 2023: 45.990.000

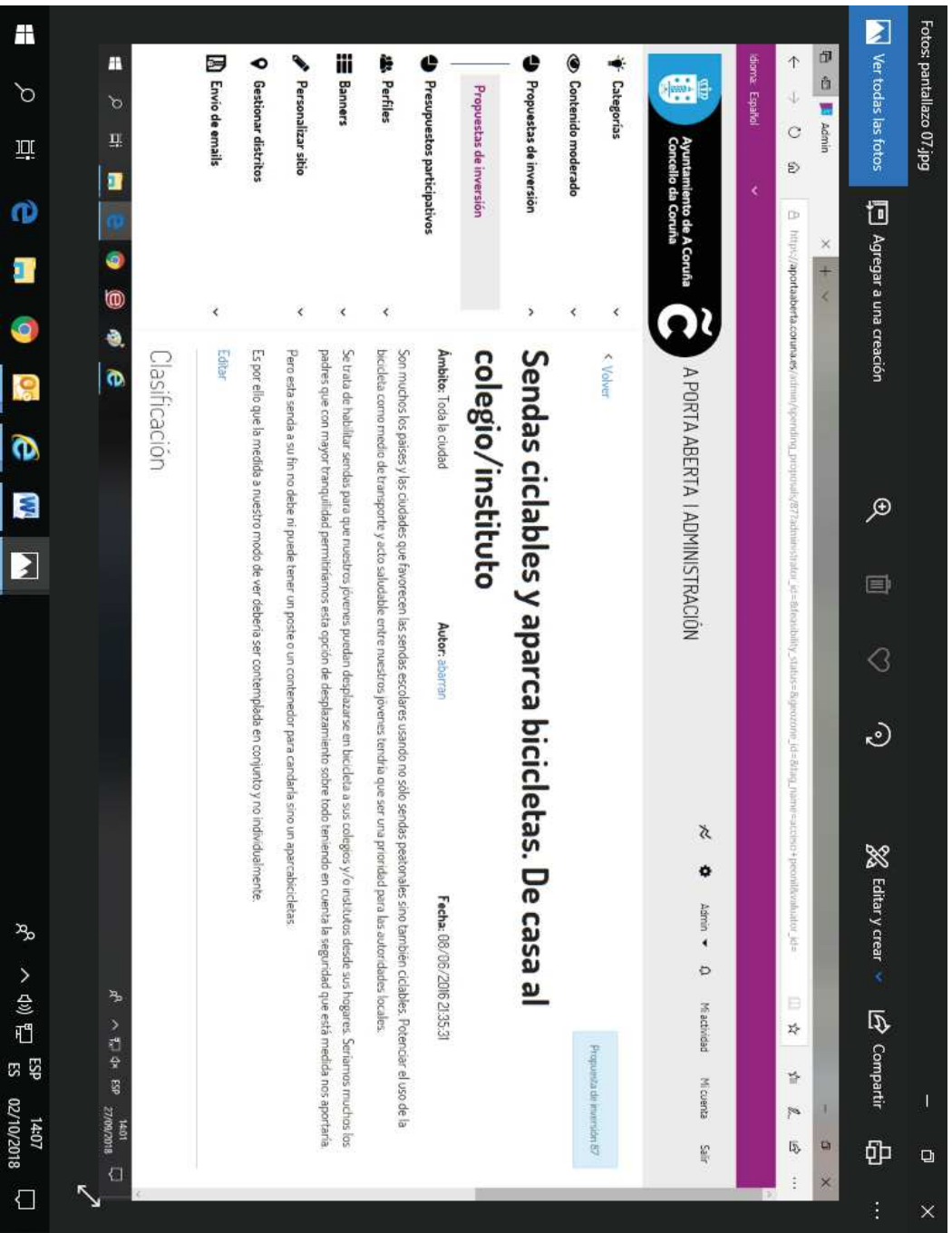
Objetivo Temático: OT4 Objetivo Específico: OE.4.5.1

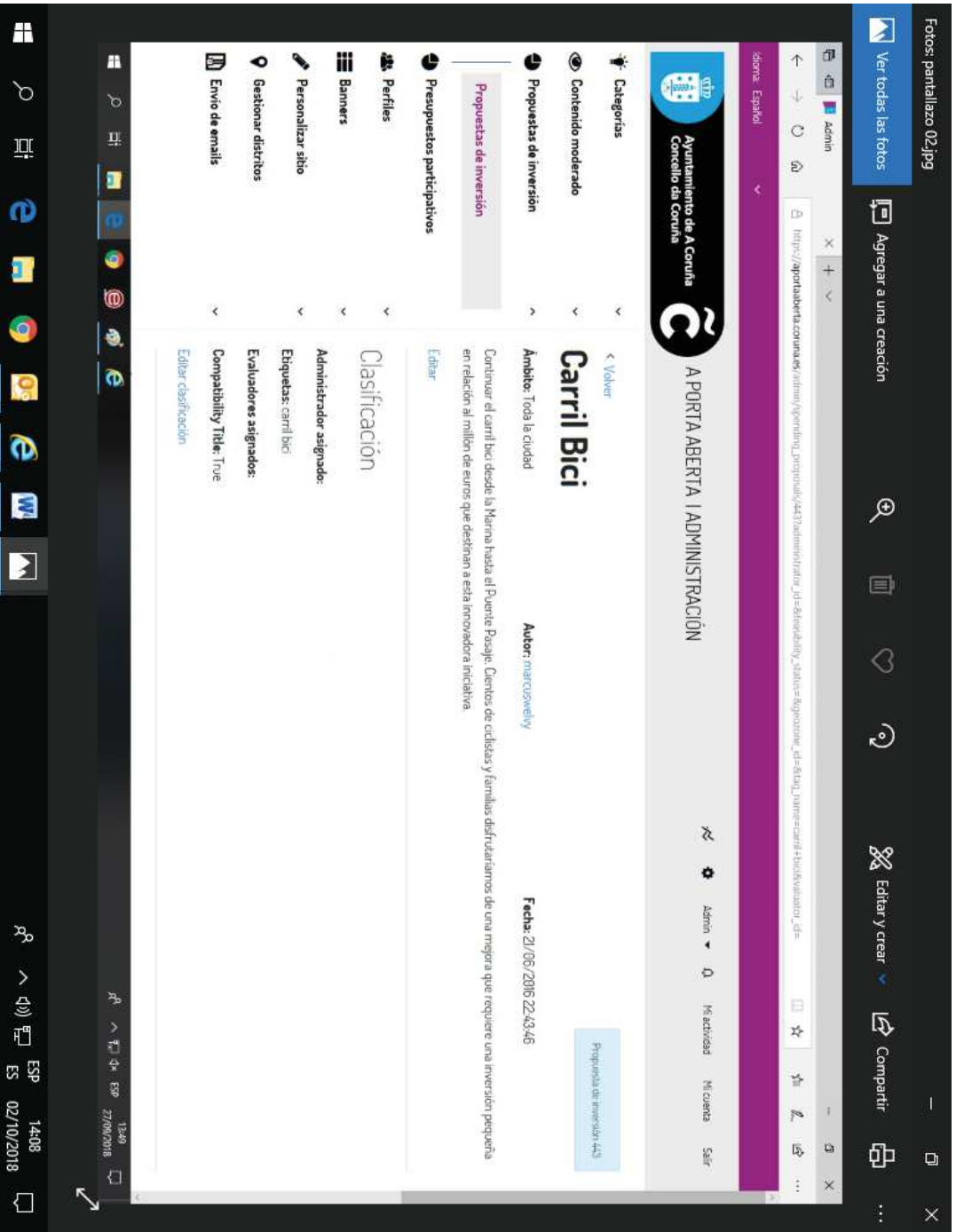
Para verificar su cumplimiento, la unidad ejecutora recibirá la información de dos tipos de transporte público urbano:

- 1.- Número de viajes del servicio de transporte público urbano colectivo de viajeros que gestiona mediante concesión la Compañía de Tranvías, que reporta al ayuntamiento mensualmente el número de viajes realizados en este transporte público municipal dentro del propio contrato de la concesión.
- 2.- Número de viajes del servicio de transporte público en taxi, que se obtendrá de los datos facilitados por las diferentes asociaciones de taxistas que operan con licencia municipal, a las que se le pedirá trimestralmente esta información en una base de datos preferiblemente en formato Excell;
- 3.- Número de viajes del servicio de transporte público en bicicleta, que se obtendrá de la empresa municipal que gestiona el servicio de préstamo de bicicletas municipales, y que las facilitará en formato Excell cada trimestre.

Por tanto, la Unidad Ejecutora realizará en OpenCertiac un informe semestral con los datos recibidos que enviará a la Unidad de Gestión para su conocimiento, al tiempo que mantendrá una base de datos preferiblemente en Excell donde consten las mediciones recibidas desde que se finalicen las obras contenidas en la operación y hasta el fin del período de la estrategia.

La Unidad Ejecutora facilitará a la citada empresa concesionaria las consideraciones contenidas en la Guía de Indicadores del Eje Urbano definitivo del Programa Operativo Plurriregional de España 2014-2020 sobre Indicadores DUSI, de 31 de mayo de 2019, o versiones posteriores que estén en vigor, para la medición de este indicador de resultado.

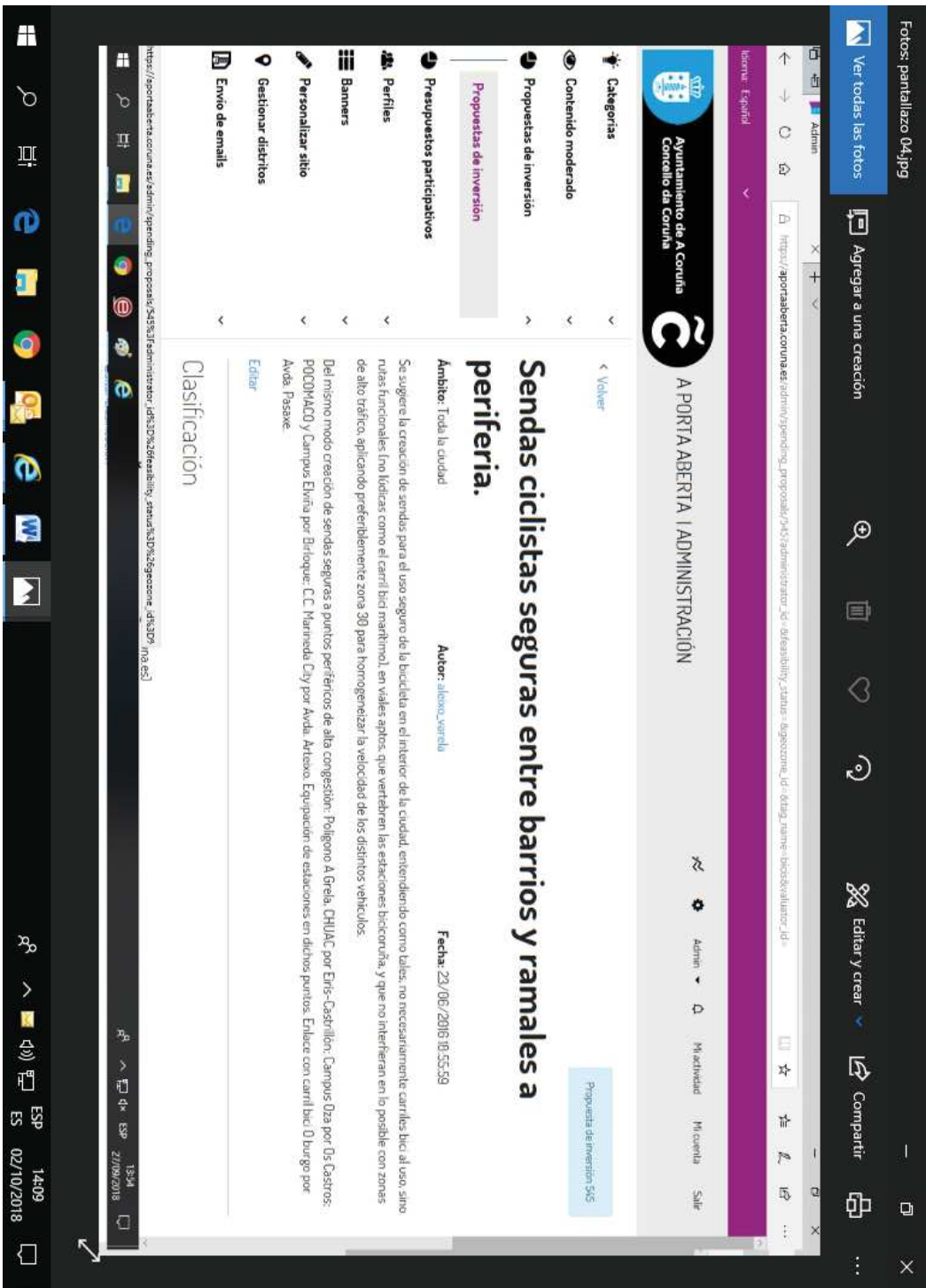




16

Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El proyecto EidusCoruña está financiado al 80% por el FEDER en el marco del eje de desarrollo urbano del Programa Operativo Plurirregional de España (antes POCS)



The screenshot shows a web application interface for the Ayuntamiento de A Coruña. The main content area displays a proposal titled "Sendas ciclistas seguras entre barrios y ramales a periferia." The proposal details include:

- Ambito:** Toda la ciudad
- Autor:** [aliboro.vernilla](#)
- Fecha:** 23/06/2016 10:55:59


The text of the proposal reads: "Se sugiere la creación de sendas para el uso seguro de la bicicleta en el interior de la ciudad, entendiendo como tales, no necesariamente carriles bici al uso, sino rutas funcionales (no ludicas como el carril bici marítimo), en valles aptos que vertebren las estaciones bicicoruña, y que no interfieran en lo posible con zonas de alto tráfico, aplicando preferentemente zona 30 para homogeneizar la velocidad de los distintos vehículos." It also mentions the creation of safe routes at points of high congestion: Polígono A Grela, CHUAC por Eric-Castrillon, Campus Oza por Os Castros, POCOMACD y Campus Eirña por Biriouque, C.C. Mariñeda Clay por Avda. Artaxo, Equipación de estaciones en dichos puntos, Enlace con carril bici D Burgo por Avda. Pasaxe.

Navigation options include "Volver" and "Propuesta de inversión SCS". A sidebar on the left contains menu items: Categorías, Contenido moderado, Propuestas de inversión, Propuestas de inversión (highlighted), Presupuestos participativos, Perfiles, Banners, Personalizar sitio, Gestionar distritos, and Envío de emails.

17

Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El proyecto EidusCoruña está financiado al 80% por el FEDER en el marco del eje de desarrollo urbano del Programa Operativo Plurirregional de España (antes POCS)

Área / Unidad DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN OT 4 EQL	Documento 85113I01KC	
Código de verificación  0D4E 4G6G 6V2Y 736V 0D3B	Expediente 851/2019/125	
	Fecha 10-12-2019	

Informe de la Coordinación del Objetivo Temático OT4 sobre la operación LA14-Op14.3.-

Por Decreto de Alcaldía de fecha 6 de noviembre, anotado en el Libro de Resoluciones con el núm. DEC/AYT/6621/2019 se designó, entre otras, a la Coordinadora de Objetivo Temático 4 (OT4) de la estrategia EidusCoruña de este Ayuntamiento.

Son sus funciones, entre otras:

- Velar por la coherencia y la coordinación de las Expresiones de Interés (EdI) presentadas con los objetivos generales del proyecto EidusCoruña. Para esto participarán en el proceso de selección de operaciones únicamente visando las EdI formuladas correspondientes a su ámbito de coordinación (o por incidencia de otro ámbito temático y que por eso sea preciso asegurar la coherencia e integración de la operación para aprobar o ya aprobada)
- Velar por la coherencia de las operaciones expuestas en relación con:
 - o objetivos específicos de cada OT (OE)
 - o las prioridades de inversión (PI)
 - o campos de intervención (CI)
 - o indicadores, tanto de productividad (IP) como de resultado (IR)
- Garantizar que las Unidades Ejecutoras (UUEE) establecen los instrumentos precisos para atender los requerimientos establecidos en os DECA respecto de los Indicadores de Productividad, Indicadores de Resultado y principios e criterios transversales referidos al OT del que es coordinador.

A estos efectos y en mi calidad de Coordinadora del Objetivo Temático 4, informo a la Coordinación de la UdE y a la Dirección de la UdG que se ha procedido a la revisión de la Operación LA14-Op14.3 denominada “Carriles bici” perteneciente a la LA14, y queda acreditado que la misma cumple con los requisitos establecidos para ser aprobada por la UdG, así como que, de ser el caso, se ha coordinado el reparto de los Indicadores de Productividad que esta Operación comparte con otra prevista de esta misma LA, la LA14-OP14.1, y cuya Unidad Ejecutora responsable es asimismo el Servicio de Movilidad Urbana, perteneciente a la concejalía de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad.

A Coruña, en la fecha de firma electrónica de este documento

Elvira Quintairos Lorenzo
Coordinadora del OT 4