

<b>Área / Unidad</b> MOVILIDAD URBANA MU1100C NCB	<b>Documento</b> 85114I00IE
<b>Código de verificación</b>  0X1R 5861 660K 2X3O 0MR4	<b>Expediente</b> 851/2020/21
	<b>Fecha</b> 17-04-2020

# SOLICITUD DE AYUDA- FICHA IDENTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA DE LA OPERACIÓN

<b>PROGRAMA OPERATIVO</b>	P.O. FEDER Plurirregional de España (POPE) 2014-2020 (antes POCS)
<b>CCI</b>	2014ES16RFOP002
<b>Eje</b>	12. Desarrollo Urbano
<b>OBJETIVO TEMÁTICO</b>	OT6. Preservación y protección del medio ambiente y fomento de la eficiencia de los recursos.
<b>PRIORIDAD DE INVERSIÓN</b>	6e. Acciones dirigidas a mejorar el entorno urbano, revitalizar las ciudades, rehabilitar y descontaminar viejas zonas industriales (incluidas zonas de reconversión), reducir la contaminación atmosférica y promover medidas de reducción del ruido.
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	OE 6.5.2 (060e2) Acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente
<b>CAMPO DE INTERVENCIÓN</b>	(CE089) Rehabilitación de zonas industriales y terrenos contaminados

<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN EDUSI EidusCORUÑA</b>	LA5. Dotación de infraestructuras y equipamientos para la mejora de los espacios públicos del entorno de polígonos industriales
<b>TÍTULO DE LA OPERACIÓN</b>	LA5-Op5.1 Carril bici en el perímetro del polígono de La Grela, entre avenida de Finisterre y la Sardiñeira
<b>UNIDAD EJECUTORA</b>	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"> <li>• Jefatura de servicio</li> <li>• 2 jefaturas de departamento</li> <li>• 1 oficina técnica: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Jefe de unidad de oficina técnica</li> <li>o 1 delineante</li> <li>o Inspector de obra</li> </ul> </li> <li>• 1 técnico superior</li> <li>• 10 auxiliares administrativos</li> </ul>

Consignación presupuestaria:	360.000 € consignados en aplicación presupuestaria 41 134 60916 – código proyecto 2018 2 E41 7 En Presupuesto Municipal de 2020 es la aplicación 30 134 60916 por cambio en el orgánico.
Capacidad de cofinanciación:	20% (72.000 €) incluido en la cuantía reflejada en el apartado de consignación presupuestaria; teniendo capacidad económica suficiente en nuestros presupuestos, con carácter plurianual.
<b>DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN</b>	<p><b>Descripción general de la operación:</b> La falta de suelo industrial en la ciudad hace que, por un lado, el crecimiento en este sector se expanda a los municipios del entorno, y por otro, que los polígonos del municipios se encuentren ya muy cerca por no decir incrustados en la ciudad. Este segundo factor determina que el suelo público disponible en los polígonos, consecuencia principalmente de la ejecución de grandes infraestructuras viales de acceso, cobre especial valor tanto socialmente como medioambientalmente.</p> <p>El objetivo general que se pretende alcanzar con esta actuación es adecuar el espacio público disponible en los polígonos industriales consolidados a la diversificación de usos (aparcamientos de vehículos, áreas de juego, zona de esparcimiento y de práctica deportiva, carriles bici, etc.), como partes de la ciudad de pleno derecho que es preciso integrar, así como mejorar su permeabilidad hacia los tejidos residenciales y barrios de su entorno).</p> <p>La actuación consistirá en una serie de intervenciones en los espacios públicos de los polígonos industriales anexos a la ciudad compacta, con el objetivo de un mayor aprovechamiento de los mismos para ponerlos a disposición de la ciudadanía, mediante actuaciones de acondicionamiento buscando la diversidad de usos y la interacción entre el vecindario a través de programas de regeneración de espacios industriales en desuso para el disfrute de la ciudadanía y habilitación de servicios de infraestructurales y de ocio en estos nuevos espacios para el vecindario de los barrios limítrofes.</p> <p>Con el ejercicio de la actuación se dará continuidad a la creación de la red de itinerarios peatonales y ciclistas, que además de ser una red para el ocio también constituya una estructura funcional que conecte los barrios de la ciudad con las zonas de interés, en este caso los polígonos industriales, que además enlazará con la red ciclista metropolitana que llega a los municipios limítrofes.</p> <p><b>Descripción del gasto:</b> El gasto que supone esta operación tiene naturaleza de gasto de inversión, incluido en capítulo VI de los presupuestos municipales.</p>

	<p><b>Principios horizontales y transversales:</b> La operación cumple con los siguientes principios horizontales y transversales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Igualdad de género</li> <li>• Sostenibilidad</li> <li>• Participación ciudadana</li> <li>• Accesibilidad</li> <li>• Mitigación del cambio climático</li> <li>• Estrategia de innovación</li> <li>• Transparencia</li> </ul> <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 5 dentro del OE 6.5.2 de acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente, de forma que la operación contribuye a la implementación de un carril bici en los accesos a los polígonos industriales que los conecten con los barrios de la ciudad para habilitar infraestructuras de ocio y conexión a la ciudadanía especialmente a trabajadores de los polígonos y residentes en las zonas limítrofes a estos polígonos industriales, consiguiendo además fomentar una movilidad integrada y la sostenibilidad del medio ambiente al reducir la emisión de gases efecto invernadero y también de ruidos.</p>
	<p>Fecha de inicio (día/mes/año)</p> <p>1 de noviembre de 2018</p>
	<p>Plazo de ejecución (meses)</p> <p>38 meses</p>

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 de marzo de 2014.
CRITERIOS DE SELECCIÓN DE OPERACIONES (CSPO) QUE CUMPLE	<p>Las operación se ha diseñado satisfaciendo los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respeto 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).</li> <li>• 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.</li> <li>• Su contribución a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado y al programa operativo vigente.</li> <li>• Aborda los problemas de una forma integrada y muestra vínculos claros con otras intervenciones o proyectos coexistentes.</li> <li>• Sus gestores demuestran experiencia y capacidad.</li> <li>• Los proyectos de dotación de equipamientos a cofinanciar no son actuaciones aisladas, sino que se relacionan con del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) municipal.</li> </ul> <p>La operación cuenta con los siguientes criterios de priorización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejor adecuación a los objetivos perseguidos por la EDUSI y al plan de implementación integral objeto de cofinanciación.</li> <li>• Solidez técnica de la propuesta de operación y madurez de la misma para garantizar su ejecución en forma y plazo con los mínimos riesgos.</li> <li>• Mejor contribución al cumplimiento de indicadores de productividad de la PI 6e</li> <li>• Grado de integración de principios horizontales de igualdad, sostenibilidad, medioambientales y de adaptación al cambio climático.</li> </ul>



	<p>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.</p> <p>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 carril bici, 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 ciudadanía no motorizada ofreciendo espacios que faciliten la movilidad peatonal y ciclista.</p> <p>Entre los objetivos generales del PMUS que se relacionan con la actuación, se pueden destacar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El fomento de la movilidad no motorizada favoreciendo la movilidad peatonal y movilidad ciclista. Para ello, se ha de incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, se ha de aumentar el atractivo del espacio peatonal, desarrollar una infraestructura de conexión no motorizada entre los circuitos urbanos actuales y con las redes de los municipios limítrofes y se ha de desarrollar una política integral de la bicicleta.</li> <li>- Conseguir un uso más racional del espacio público urbano mediante la reducción del espacio dedicado al automóvil y la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado.</li> <li>- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano, ofreciendo espacios que faciliten la movilidad peatonal y ciclista y que favorezca la cobertura y eficiencia del transporte público.</li> </ul>
LOCALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN (Ámbito)	Los polígonos industriales de la ciudad en general, cuyo carril bici permitirá la conexión en bicicleta con el resto de la ciudad compacta, y por tanto, para todo el ámbito EIDUS Coruña
BENEFICIARIOS/AS DE LA OPERACIÓN	<p>En primer lugar sería la Concejalía de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad.</p> <p>Los beneficiarios finales sería la ciudadanía residente o usuaria de las áreas colindantes a los polígonos industriales en cuestión, incluidos trabajadores de los mismos, y ciudadanía en general</p>
COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN	360.000 €
IMPORTE DE LA OPERACIÓN SUJETO A	360.000 €

COFINANCIACIÓN					
IMPORTE DE LA OPERACIÓN SUBVENCIONABLE POR FEDER	<b>TOTAL:</b> 288.000 €				
	<b>Reflejo senda presupuestaria:</b>				
	Plan de Implementación				
	2018	2019	2020	2021	2022
		210.000 €	150.000 €		
	Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)				
	2018	2019	2020	2021	2022
	Remanentes incorporados				
	2019	2020	2021	2022	2023
	210.000 €				
Senda de ejecución material prevista					
2020	2021	2022	Junio 2023		
180.000 €	180.000 €				
GASTO PREVISTO EN COMUNICACIÓN (Información+Publicidad+Comunicación)	1.080 €				
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	C022	Superficie total de suelo rehabilitado (hectáreas)			

		El sistema de cálculo de este indicador se adjunta en el Anexo 1.
Unidad de medida	Número de hectáreas	
Valor estimado a 2023	0,14	
NIVEL DE IMPACTO ESTIMADO EN EL INDICADOR DE RESULTADO	<b>MEDIO</b>	<p>R065N N° de días al año en que se superan los límites admisibles de calidad del aire, en las ciudades que cuentan con EDUSIs aprobadas. (N° días/año)            Valor 2016: 5            Valor 2023: 0</p> <p>R065P Superficie urbana rehabilitada en ciudades que cuentan con EDUSIs aprobadas. (Ha)            Valor 2016: 0            Valor 2023: 10.000 metros cuadrados</p> <p>Con esta actuación se pretende incrementar el espacio público destinado a los peatones y ciclistas, y acondicionar las vías existentes para mejorar la seguridad de los mismos, al tiempo que se tratará de recuperar espacios infrutilizados en polígonos industriales para recuperarlos para el ocio de los residentes de las zonas limítrofes y de los trabajadores que se desplazan a estas zonas y su entorno.</p> <p>Teniendo en cuenta que A Coruña dispone de una longitud total de carril bici de casi 30 km, casi la mitad de los cuales se han ejecutado en los últimos años con el objetivo de conectar y dotar de funcionalidad adecuada a los itinerarios para atender los desplazamientos cotidianos, y que además el ayuntamiento cuenta con un servicio público de préstamo de bicicletas, se pretende incrementar esta infraestructura y mejorar los espacios públicos del entorno de polígonos industriales, al tiempo que se fomenta una movilidad saludable y la sostenibilidad del medio ambiente con la reducción de emisiones de CO2 y de los ruidos.</p> <p>En el Anexo 1 se incluye la forma de medición que se empleará para estos</p>



		indicadores de resultado.
<b>GRADO DE PARTICIPACIÓN/CONSENSO DE LA INICIATIVA</b>	<b>ALTA</b>	<p>Esta operación cuenta con un amplio respaldo de la ciudadanía que la ha solicitado en los procesos de los Presupuestos Participativos de los años 2017 y 2018 que el ayuntamiento desarrolló con la ciudadanía a través de la Concejalía de Participación. Esta actuación y otras en desarrollo de una red ciclable en la ciudad que conecte los barrios con otras zonas como polígonos industriales o la universidad pública, ha sido una de las más demandas y votadas en dichos procesos participativos.</p> <p>También se han llevado a cabo intensas reuniones con el polígono industrial principal de la ciudad y más integrado en su tejido urbano, la Asociación de Empresarios de La Grela, con quien se han mantenido diversas reuniones previas a la selección del itinerario y a la redacción de proyecto.</p> <p>Se adjuntan justificaciones de la participación ciudadana respecto a esta iniciativa en el Anexo 2. También se anexa a este documento el acta de una de las reuniones mantenidas con la Asociación de Empresarios de La Grela en fecha 4 de octubre de 2019 en la que se muestra el consenso de la misma con la actuación.</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>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

<b>Título de la Buena Práctica</b>	DISEÑO INCLUSIVO DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES
<b>Problema o debilidad a cuya resolución contribuye la operación</b>	<p>Déficit de interconexión de los polígonos industriales con los barrios de la ciudad y recuperación de espacios para la ciudadanía.</p> <p>El tráfico y la movilidad motorizada forman parte de la movilidad diaria de los polígonos industriales que se encuentran en la periferia de la ciudad, pero ya integrados en su tejido urbano, y la paulatina degradación de espacios públicos en su entorno motivada por su infrautilización por la ciudadanía.</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 ciclista.</p> <p>La operación intenta paliar la escasa superficie recuperada para la ciudadanía en el entorno de los polígonos industriales, incrementando la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, tratando de aumentar el atractivo de espacios urbanos para la población y el personal de las industrias y empresas ubicadas en los polígonos, fomentando al mismo tiempo una movilidad peatonal y ciclista, desarrollando una infraestructura de conexión no motorizada entre los circuitos urbanos actuales y con las redes de los municipios limítrofes, poniendo en valor una política integral de mejora de los espacios públicos en entornos de polígonos industriales y su recuperación para la ciudadanía, a través de una política global de uso la bicicleta.</p>
<b>Elementos innovadores que incorpora</b>	<p>En esta actuación se han planteado una serie de mejoras en lo que respecta al trazado de los carriles bici en la ciudad.</p> <p>En primer lugar, el propio trayecto de la senda ciclista supone una novedad, ya que se trata de una zona próxima a un polígono industrial, con un tráfico pesado mayor al que podemos encontrar en otras zonas de la ciudad. Al discurrir en el límite de una zona residencial y de un polígono industrial, el establecimiento de la zona</p>

	<p>30 en la propia calle del polígono resulta beneficioso para el tráfico tanto ciclista como para el peatonal, conformando una zona más segura desde el punto de vista de la circulación vial.</p> <p>Se ha incluido en el proyecto una señalización horizontal en el carril bici que se encuentra normalizada con la mayor parte de sendas ciclistas de la ciudad. La combinación de símbolos y líneas propuesta está basada en experiencias previas en el desarrollo de este tipo de trazados en la ciudad de A Coruña. Dicha señalización se ha ido mejorando con el tiempo, sobre todo desde punto de aspectos como la visibilidad, tanto para ciclistas como para vehículos de motor, y la claridad en las indicaciones. Cabe destacar la disposición de la señalización horizontal para el tráfico de bicicletas en una glorieta incluida en la actuación, ya que resulta novedoso en la ciudad que en una glorieta las bicicletas cuenten con su propio espacio.</p> <p>Desde la perspectiva del diseño de soluciones concretas dentro del carril bici, se resalta el planteamiento de una pequeña rotonda para bicicletas que tiene el objetivo de solucionar la conexión del carril bici con diversas calles, y por tanto, el desarrollo de esta rotonda permite que en la intersección sea posible para las bicicletas realizar todos los giros permitidos.</p> <p>Por último, cabe destacar que se ha reservado un espacio de casi 50 m<sup>2</sup> en una de las calles del polígono industrial por las que discurre el carril bici para que en el futuro se puedan implantar áreas de descanso al aire libre para los peatones o los trabajadores de los diferentes establecimientos del polígono, también denominados “parklets”.</p>
<b>Grado de cobertura sobre la población a la que se dirige</b>	<p>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, pero especialmente a los trabajadores de los polígonos industriales y a la ciudadanía residente en los barrios limítrofes a estos polígonos.</p> <p>También irá destinada a los trabajadores y ciclistas de los municipios colindantes, ya que la actuación tiene relación con la Red Ciclista Metropolitana que se desarrolla con ayuntamientos limítrofes, por lo que su grado de cobertura sobre la población es muy amplio al integrar a personas residentes en municipios limítrofes que utilizan las vías ciclables metropolitanas.</p>
<b>Grado de adecuación de los resultados que se esperan obtener</b>	<p>El objetivo es adecuar el espacio público disponible en los polígonos industriales, como partes de la ciudad de pleno derecho, así como mejorar su interconexión hacia los tejidos residenciales y el entorno, todo ello usando</p>

## a los objetivos iniciales previstos

la bicicleta como alternativa al tráfico motorizado.

Se trata de intervenir en los espacios públicos de los polígonos anexos a la ciudad compacta, poniéndolos a disposición de la ciudadanía para diversificar su uso y la interacción entre el vecindario, a través de una infraestructura ciclable.

La operación se considera muy adecuada para tratar de conseguir elevar el número de superficie rehabilitada así como para mejorar la calidad del aire y la disminución de ruidos en aras a un medio ambiente más sostenible, recuperando espacios degradados en estos polígonos para el disfrute y uso de la ciudadanía y reduciendo la movilidad motorizada para desplazar a un sector importante de la población en bicicleta ampliando las vías ciclables, que se integrarán con otras rutas ciclables ya ejecutadas o pendientes de ejecución en la ciudad.

## Consideración de los principios horizontales que contempla

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.

La operación contribuye a la estrategia metropolitana de innovación, pues la operación, además de recuperar espacios degradados en polígonos industriales para el disfrute de la ciudadanía, 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. La operación contribuye por tanto al fomento de la creación de una Red Ciclista Metropolitana que se enmarca en un ambicioso proyecto para construir una red ciclista de 78 kilómetros que posibilitará recorrer todo el litoral de este municipio y los limítrofes costeros.

La actuación contribuye también a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado, aumentando la superficie total rehabilitada así como la recuperación de espacios para la ciudadanía, todo ello contribuyendo a fomentar un medio ambiente más sostenible y a reducir la movilidad motorizada, entendiendo por ésta la que utiliza motores a combustión, colaborando así en la reducción de emisión de gases de efecto invernadero.

La operación aborda los problemas de una forma integrada y muestra vínculos claros con otras intervenciones o proyectos coexistentes.

<b>Otras políticas o instrumentos de intervención pública con las que tiene sinergias</b>	Tendrá sinergias con otras actuaciones de recuperación de espacios urbanos en entornos de los polígonos industriales para su uso y disfrute por la ciudadanía, y con todas las políticas de movilidad y transporte público urbano, como por ejemplo el calmado del tráfico, los intercambiadores, el fomento de la movilidad en bicicleta, dotación de recorridos ciclabes a diversas zonas de la ciudad, y el aumento de la infraestructura del alquiler en bicicletas, que colaborarán con esta operación en la estrategia de aumento de la superficie rehabilitada y a la reducción de emisiones de carbono, fomentando la protección del medio ambiente y favoreciendo una movilidad sostenible, actuando sobre la promoción del transporte no contaminante.
<b>Difusión de la operación</b>	Se anunciará en la prensa local y también en redes sociales a través de la web municipal de Movilidad. Se efectuarán también actuaciones de difusión de la operación a través de las asociaciones de empresarios que operan en los polígonos industriales.

## MEDIDAS ANTIFRAUDE

<b>Control de doble financiación:</b>	<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>
<b>Conflicto de intereses</b>	<p>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.</p> <p>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.</p>



# 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 recuperación y mejora de espacios públicos en entornos de polígonos industriales para disfrute de la ciudadanía 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 recuperación y mejora de espacios públicos en entornos de polígonos industriales y la dotación de infraestructuras y equipamientos para esta mejora, contribuye a la sostenibilidad en varias facetas:
  - ambiental, al crear carriles bici para el transporte sin emisión de gases y reducir las emisiones de gases efecto invernadero mejorando la calidad del aire.
  - social, ya que promueve la equidad, por ser infraestructuras que recuperan espacios degradados dirigidos a la ciudadanía en general que pretenden incidir en la inclusión social.
  - económica, al beneficiar al conjunto de la población y a las empresas de los polígonos industriales y sus trabajadores y brindar una forma de transporte saludable y una infraestructura integradora a través de recuperación de espacios inclusivos.
- Participación ciudadana: En el proceso abierto para los presupuestos participativos de los dos últimos ejercicios (2017 y 2018) la recuperación y mejora de espacios públicos en entornos de polígonos industriales y la dotación de una infraestructura ciclable de los mismos es una de las iniciativas más demandadas por la ciudadanía.
- Accesibilidad: Facilita el acceso para que un mayor número de personas puedan adentrarse en los polígonos industriales y disfruten de sus espacios públicos de forma segura y sin barreras, especialmente dirigido a personas jóvenes y de mediana edad, en general, y a los trabajadores de estos polígonos, de forma más concreta. También 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.
- Mitigación del cambio climático: la operación contribuye especialmente a la reducción de gases efecto invernadero al favorecer una movilidad no motorizada, reduciendo las emisiones de CO2 en polígonos industriales especialmente saturados de transporte motorizado, incidiendo así en la prevención de la contaminación y de su control, y de calidad ambiental.
- Estrategia de innovación y promoción de la sostenibilidad del desarrollo, pues la operación pretende mejorar las infraestructuras que permiten recuperar espacios públicos en entornos de los polígonos industriales para su disfrute por la ciudadanía, al tiempo que fomenta 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 ampliar la superficie recuperada en la ciudad para la ciudadanía y reducir el protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana, favoreciendo los desplazamientos ciclistas junto con los peatonales y favoreciendo la protección del medio ambiente y el uso eficiente de los recursos naturales.

- 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*).

### Indicador de productividad:

Se efectuará su medición de la siguiente forma:

- C022: Superficie total de suelo rehabilitado (hectáreas)

El proyecto técnico redactado para la actuación del carril bici contemplará la medición de la superficie en la que se actuará, incluyendo un plano a escala que permita verificar esta magnitud. Una vez finalizada la obra, la dirección facultativa certificará la superficie sobre la que se ha actuado conforme al proyecto redactado.

Con este dato, la Unidad de Ejecución comunicará a la Unidad de Gestión que una vez acabada la actuación, se ha recuperado superficie conforme a la medición del proyecto.

La Unidad Ejecutora facilitará a la citada empresa que ejecute las obras y a la/s persona/s que ejerza/n las funciones de la dirección facultativa de las mismas, las consideraciones contenidas en la Guía de Indicadores del Eje Urbano definitivo del Programa Operativo Plurirregional 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 C022.

### Indicadores de resultado:

R065N N° de días al año en que se superan los límites admisibles de calidad del aire, en las ciudades que cuentan con EDUSIs aprobadas. (N° días/año)

Valor 2016: 5    Valor 2023: 0    Objetivo Temático: OT6    Objetivo Específico: OE.6.5.2

Para verificar su cumplimiento, la unidad ejecutora recibirá información de la empresa municipal que gestiona el servicio público municipal de alquiler de bicicletas, de lecturas periódicas a través de sus estaciones, que incorporarán 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. 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 con el número de días que se han superado los límites admisibles de calidad del aire.

R065P Superficie urbana rehabilitada en ciudades que cuentan con EDUSIs aprobadas. (Ha)

Valor 2016: 0 Valor 2023: 10.000 metros cuadrados

Objetivo Temático: OT6

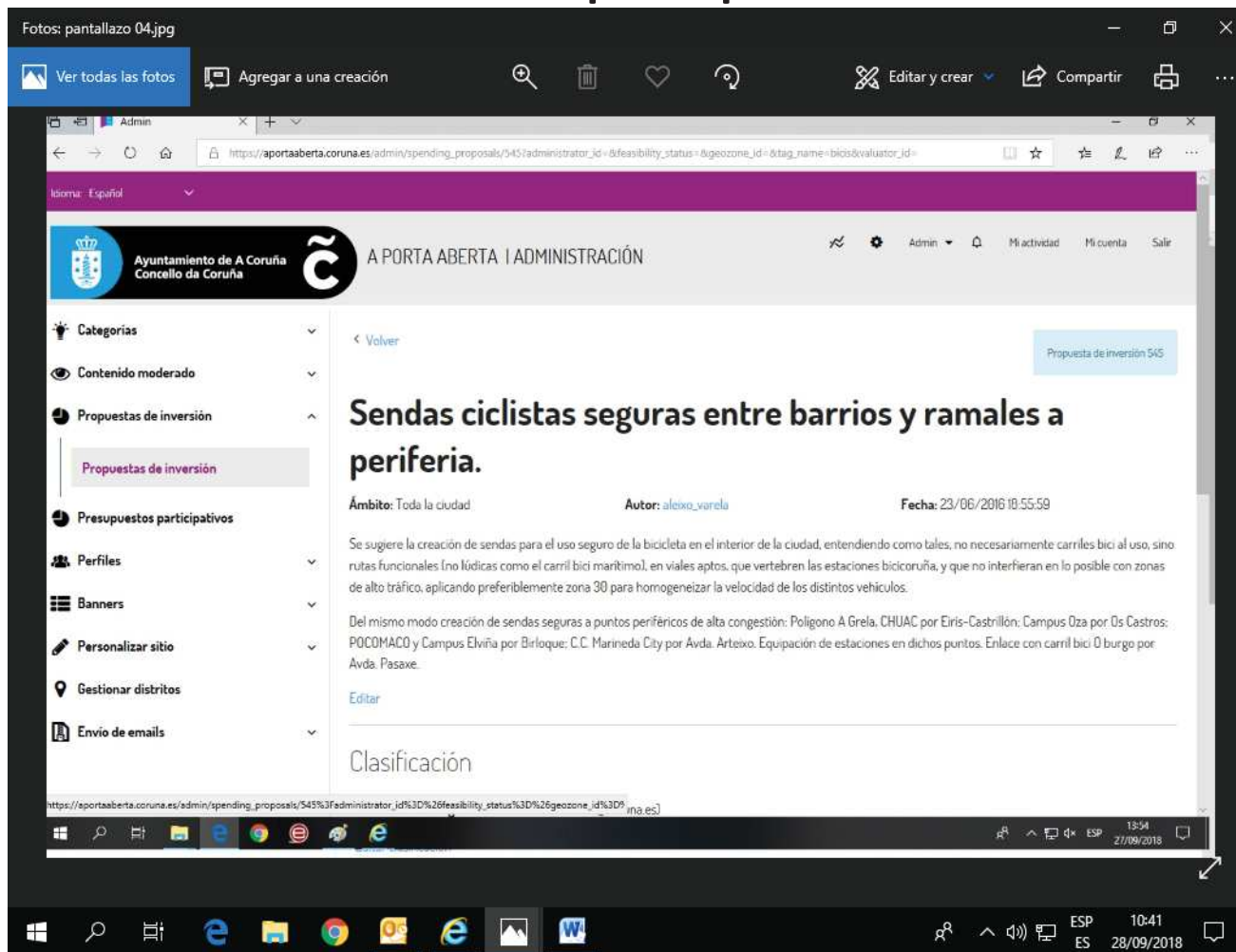
Objetivo Específico: OE.6.5.2

Para verificar su cumplimiento, la unidad ejecutora recibirá la información del proyecto de las obras de recuperación de espacios, que contendrá la superficie sobre la que se actuará, y una vez ejecutadas, del informe de la dirección facultativa de la obra que certificará que se ha intervenido sobre la superficie indicada en el proyecto incluyendo la medición de la misma. Con este dato, la Unidad de Ejecución comunicará, una vez terminadas las obras, mediante OpenCertiac a la Unidad de Gestión el contenido de este informe con la superficie, expresada en hectáreas, afectada por la operación.

La Unidad Ejecutora facilitará a la empresa municipal que gestiona el servicio de préstamo de bicicletas y a la empresa contratista de las obras de recuperación de espacios, las consideraciones contenidas en la Guía de Indicadores del Eje Urbano definitivo del Programa Operativo Plurirregional 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.

\*\* \*\* \*\*

## Anexo 2: Justificación de la participación





Fotos: pantallazo 06.jpg

Ver todas las fotos | Agregar a una creación

Admin

https://aportaabierta.coruna.es/admin/spending\_proposals/867?administrator\_id=&feasibility\_status=&geozone\_id=&tag\_name=bicis&evaluator\_id=

Idioma: Español

**Ayuntamiento de A Coruña**  
Concello da Coruña

**A PORTA ABERTA | ADMINISTRACIÓN**

Admin | Mi actividad | Mi cuenta | Salir

**Categorías**

- Contenido moderado
- Propuestas de inversión
- Presupuestos participativos
- Perfiles
- Banners
- Personalizar sitio
- Gestionar distritos
- Envío de emails

**Propuestas de inversión**

**Estación de BiciCoruña en cada barrio y punto principal de A Coruña**

Ámbito: Toda la ciudad | Autor: galego1906 | Fecha: 06/06/2016 20:55:52

En vista del buen uso de las estaciones BiciCoruña, y que cada vez mas usuarios de A Coruña la utilizan, como así reflejan los datos.

Alcanzó el pasado mes de junio el récord histórico de usos con la cifra de 22.938, cuando la marca anterior era de septiembre de 2014 con 21.143 utilizaciones.

Creo que es hora de pasar de un uso de bicicletas para pasear, y avanzar a un uso diario para ir a trabajar o al medico.

Propongo instalar una estación bicioruña en cada barrio y/o en aquellos puntos importantes de la ciudad. Para que exista al menos una estación cada kilometro de la ciudad.

Creo que la ciudad de A Coruña, necesita bicicletas donde se usan de manera diaria para ir a trabajar y a los principales servicios de la ciudad, no en aquellos sitios donde se utilizan para pasear.

Entre todos tenemos que detectar esos puntos donde debería instalarse una estación BiciCoruña.

Según vayan llegando comentarios, iré incorporando mas puntos.

Propuesta de inversión 86



Fotos: pantallazo 15.jpg

Ver todas las fotos | Agregar a una creación

Editar y crear | Compartir

Admin | Admin | Admin

https://aportaaaberta.coruna.es/admin/budgets/2/budget\_investments/1620?admin=true&administrator\_id=&heading\_id=&tag\_name=bicis&evaluator\_id=

Idioma: Español

**Ayuntamiento de A Coruña**  
Concello da Coruña

**A PORTA ABERTA | ADMINISTRACIÓN**

Admin | Mi actividad | Mi cuenta | Salir

**Categorías**

- Contenido moderado
- Propuestas de inversión
- Presupuestos participativos
- Perfiles
- Banners
- Personalizar sitio
- Gestionar distritos
- Envío de emails

**Favorecer o uso da bicicleta**

[Volver](#)

Presupuestos participativos 2018 - Grupo: Propostas de cidade - Propuesta de inversión 1620

<b>Partida:</b> Toda a cidade	<b>Autor:</b> alvarcabella	<b>Fecha:</b> 14/05/2018 21:58:07
<b>Compatibilidad:</b> Compatible	<b>Selección:</b> Seleccionado	<b>Ganadora:</b> Si

Moitas veces non se usa tanto a bicicleta, tanto municipal como propia, porque non hai onde aparcala mesma. Proponho poñer situar mais estacións de bicioruña, a lo menos nos edificios públicos, tales como Ágora, Forum, Ministerios Centros de Saúde, Bibliotecas e mercados municipais... O que non é lóxico é que existen algunha que están moi próximas como Obelisco, Porto e Porta Real, e noutras zonas como Cunchiñas, non haxa estacións cercanas.

Así mesmo, non existen moitos aparcadoiros ou barras para cadar as bicis particulares. Considero que se hai mais plazas onde deixar a bici sen medo a que cha rouben, mais xente utilizará a bicicleta.

**Imagen:** Sin imagen

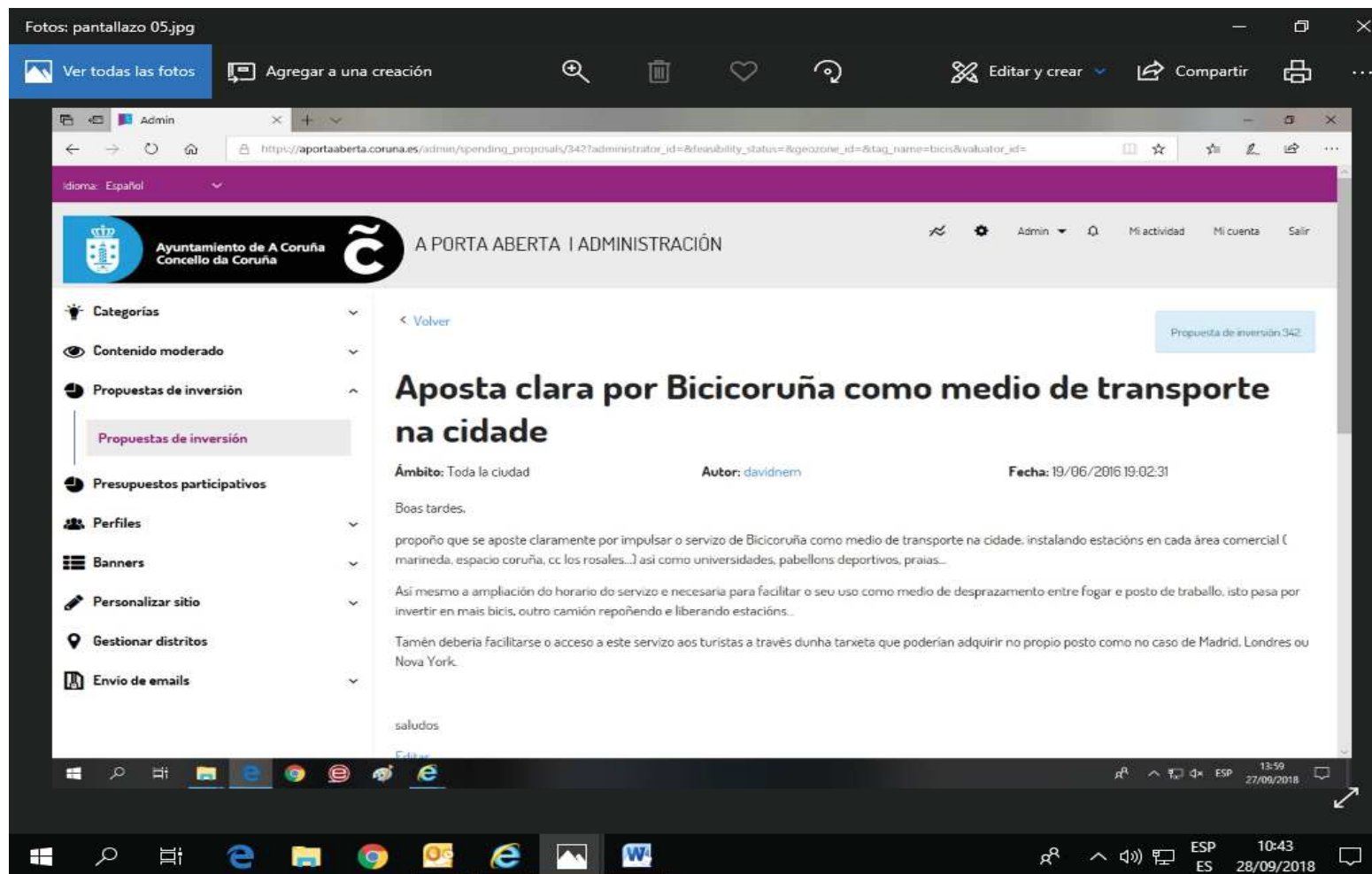
**Documentos:** Sin documentos

**Clasificación**

**Administrador asignado:**

14:17 27/09/2018

10:44 28/09/2018





**ASUNTO:** ACTA DE REUNIÓN CON LA ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE AGRELA**Fecha:** 4 de octubre de 2019.**Hora:** 10:30 horas**Lugar:** local de la Asociación de Empresarios**Asistentes:** ANA LÓPEZ RODRÍGUEZ, presidenta de la Asociación de Agrela; EDUARDO DIZ QUERENTES, vicepresidente de la Asociación; JOAN VIDAL AMIEL, vocal; EVA BRE MOURIÑO, vocal; ISABEL MOURE SAGASTI, vocal; TERESA FIRVIDA FIRVIDA, gerente; JUAN MANUEL DÍAZ VILLOSLADA, Concejal de Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad; ELVIRA QUINTAIROS LORENZO, Directora de Infraestructuras y Movilidad; FERNANDO MARTÍNEZ LÓPEZ, Jefe de Servicio de Infraestructuras.

A las 10:30 horas da comienzo la reunión convocada por el Concejal de Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad para exponer a la Asociación la propuesta de ejecución de los proyectos de obras financiadas con fondos EIDUS: La Reurbanización de la calle Severo Ochoa y Carril bici en la calle José María Rivera Corral e Isaac Peral.

Con respecto al proyecto de Reurbanización de la calle Severo Ochoa, el Jefe de Servicio de Infraestructuras expone una propuesta de reurbanización de la calle, en la que se modifican las plazas de aparcamiento, las aceras y se ejecuta un carril bici. Los representantes de la Asociación realizan preguntas que se aclaran por parte del Jefe de Servicio de Infraestructuras. La reurbanización de la calle les parece necesaria y la propuesta prevista para Severo Ochoa en el tramo entre Galileo Galilei y Newton, les parece, a priori adecuada, pendientes de recibir el plano con el detalle exacto de la actuación. Por otro lado, proponen estudiar conjuntamente otras alternativas para el tramo entre Severo Ochoa y la glorieta de Eduardo Diz, pues no están de acuerdo con el planteamiento que se propone.

En cuanto al proyecto de Carril bici en la calle José María Rivera Corral e Isaac Peral, el Jefe de Servicio expone que tras una primera consulta informal con la Asociación, se propone crear una zona a 30 en la calle Isaac Peral, que constituya una senda ciclable, ya que por la configuración de la calle y el número de empresas instaladas en la misma, no se considera viable la instalación de un carril bici, que obligaría a eliminar un sentido de circulación. La Asociación se muestra conforme con la propuesta expuesta para dicho tramo.

La presente reunión se incorporará como parte del proceso participativo de los proyectos mencionados. Una vez elaborados los documentos definitivos se convocará una segunda reunión para ponerlos en conocimiento de la Asociación de Empresarios de AGRELA, antes de proceder a la contratación de las obras.

La reunión finaliza a las 11:45 horas.

Los asistentes firman el acta de la reunión de conformidad con lo expresado en la misma:

El Concejal de Urbanismo,  
Infraestructuras y Movilidad

Juan Manuel Díaz Villoslada

El Jefe de Servicio de Infraestructuras

Fernando Martínez López

El Vicepresidente de la Asociación de  
Empresarios de AGRELA

Eduardo Diz Querentes

La Vocal de la Asociación de  
Empresarios de AGRELA

Eva Brea Mourino

La Gerente de la Asociación de  
Empresarios de AGRELA

Teresa Firvida Firvida

La Directora de Infraestructuras y  
Movilidad

Elvira Quintairos Lorenzo

La presidenta de la Asociación de  
Empresarios de AGRELA


Ana López Rodríguez

El Vocal de la Asociación de Empresarios  
de AGRELA

Joan Vidal Amiel

La Vocal de la Asociación de  
Empresarios de AGRELA

Isabel Moure Sagasti

Área / Unidad MOVILIDAD URBANA MU1100C NCB	Documento 85114I00IG	
Código de verificación  4T4B 0R6E 372C 5C44 09W0	Expediente 851/2020/21	
	Fecha 17-04-2020	

## Informe de la Coordinación del Objetivo Temático OT6 sobre la operación LA5-Op5.1.-

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 6 (OT6) 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 los 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 6, informo a la Coordinación de la UdE y a la Dirección de la UdG que se ha procedido a la revisión de la Operación LA5-Op5.1 denominada “Carril bici en el perímetro del polígono de La Grela, entre avenida de Finisterre y la Sardiñeira” perteneciente a la LA5, y queda acreditado que la misma cumple con los requisitos establecidos para ser aprobada por la UdG, así como que se ha coordinado el reparto de los Indicadores de Productividad que esta Operación comparte con otra prevista de esta misma LA, la LA5-Op5.2, y cuya Unidad Ejecutora responsable es el Servicio de Infraestructuras, perteneciente a la concejalía de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad.

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

Angelika Lorenzen Ketterling  
 Coordinadora del OT 6