



PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE
LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN
DEL ESTUDIO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DEL AYUNTAMIENTO ORIHUELA

1 OBJETO

El objeto del presente pliego es establecer las prescripciones técnicas a las que han de ajustarse las ofertas para la contratación de los trabajos para la realización del estudio del “Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS en adelante) del municipio Orihuela”.

2 ALCANCE DE LOS TRABAJOS A CONTRATAR

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su imagen, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por la utilización de los más eficientes Sistemas de Transporte desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

En esta línea, el Ayuntamiento de Orihuela se ha marcado como prioridad, entre otras, la mejora de la movilidad periférica y el incremento del uso del transporte público. Por otro lado, el carácter integral de las actuaciones que contempla el PMUS deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el municipio Orihuela, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se propicie la accesibilidad de los ciudadanos a sus actividades con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.
- Reducir la contaminación atmosférica y acústica y reducir el consumo de energías no renovables.
- Mejorar la accesibilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad mediante el vehículo privado, favoreciendo las condiciones que propicien y prioricen la movilidad en transporte público colectivo y los modos no motorizados.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial. Reducir el número y gravedad de accidentes y muy especialmente entre los grupos de edad más vulnerables (mayores y jóvenes)
- Propuestas de regulación y control del acceso y del estacionamiento en sus diferentes aspectos: residentes, rotación, reparto, carga y descarga de mercancías en la ciudad, etc.
- Desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.

- Potenciar el estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- Propuesta para la ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.

En cuanto al ámbito espacial, el PMUS se circunscribirá a todo el término municipal de Orihuela (Casco, Pedanías y Costa)

3 DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Orihuela se elaborará con carácter fundamental, a través de las cuatros fases de trabajo que se detallan a continuación, a saber:

3.1 FASE 1 : INFORMACIÓN BÁSICA, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

Objetivo Generales.

El objetivo es el estudio de la movilidad actual según grupos sociales, diferenciando entre mujeres, hombres, ancianos, discapacitados, jóvenes, niños, etc., analizando los puntos de origen y destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento, etc., y en especial los flujos de tráfico y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión del uso residencial, la localización de servicios, centros de enseñanza y centros de trabajo.

Se pretende relacionar los problemas de movilidad y accesibilidad con la distribución de la ciudad actual, la expansión urbana y la distribución de potenciales centros de atracción.

La movilidad a estudiar es tanto la interna al propio municipio, como la externa en el ámbito metropolitano del “Hinterland” mas inmediato a saber:

- a) Área Funcional de Torrevieja y Orihuela-Costa
- b) Ámbito sub-regional del entrono metropolitano del municipio de Murcia/ N-340
- c) Ámbito sub-regional de Elche-Valles del Vinalopó

- d) Isocroma de flujo pendulares del los municipios del área de influencia de Orihuela
(hasta 15 Kms)

I El PMUS ORIHUELA debe asegurar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y las de accesibilidad de la población, favoreciendo la protección del medio ambiente e impulsando el desarrollo económico y la inclusión social.

3.1.1. INFORMACIÓN BÁSICA

La información a recabar será esencialmente de tipo urbanístico, demográfico y específica de tráfico (motorizado o no) y aparcamiento. Comprenderá, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) Características socio-económicas y territoriales

Estructura y evolución de la población, nivel de motorización, zonas donde se localiza la residencia y el empleo, así como de grandes centros de actividad.

b) Transporte público

- Inventario de la oferta y demanda de transporte público, diurno y nocturno (taxis incluidos) en el municipio de Orihuela y en los limítrofes.
- Itinerarios y paradas de las líneas de transporte público, incluido el transporte escolar, sanitario y universitario y transporte de empresa en su caso.
- Accesibilidad a las paradas y vehículos del transporte público para personas de movilidad reducida.
- Carriles reservados.

c) Circulación

- Datos de funcionamiento en la red urbana principal, con aforos en troncos e intersecciones de la misma y aforos de tráfico en el viario de circunvalación o vías de salida/penetración , al igual que información respecto a los aforos de peatones en las vías y cruces principales.
- Información del tráfico exterior del casco urbano de Orihuela, y principales vías de relación con éste y las pedanías principales, así como entre ellas.
- Información del tráfico exterior del casco urbano de Orihuela-Costa, y principales vías de relación con éste y las pedanías principales, así como entre ellas.

- Inventario de la red ciclista y peatonal del municipio.
- Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Análisis de la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados.

d) Movilidad urbana

- Matrices origen-destino.
- Reparto modal de residentes y visitantes.
- Estacionalidad.

e) Aparcamiento

- Inventarios diurnos y nocturnos de aparcamiento, con especificación de su tipo (libre o de pago, en el bordillo o en estructura), aparcamiento en áreas de carga y descarga, aparcamiento en doble fila, etc. Aparcamientos reservados, en particular para discapacitados.
- Demanda de aparcamiento.

f) Usos del suelo

- Información de usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos (automóviles, transporte colectivo, bicicletas, peatones, etc.): usos residenciales, industriales, comerciales, terciarios, equipamiento, etc.
- Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano, indicando usos previstos, densidades y conexiones viarias contempladas en el planeamiento general y parcial.

g) Viario

- Oferta viaria de la red urbana, con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.).
- Oferta viaria para el peatón y la bicicleta: aceras, áreas peatonales, áreas de tráfico restringido, áreas de tráfico calmado, semaforización, itinerarios, espacios reservados etc. Propuesta de actuación en su caso.
- Jerarquización viaria, grado de congestión Viaria.

h) Aspectos energéticos y medioambientales

- Inventario de aspectos medioambientales y energéticos. Se recogerán las superaciones de los valores límite, horarios de concentraciones de partículas contaminantes (óxidos de nitrógeno (NOx), ozono, ruido y de partículas materiales de diámetro inferior a 10 micras (PM10).) y sus indicadores, mapa de contaminación acústica existente en Orihuela
- Información sobre las características técnicas y ambientales del parque automovilístico: tipo de combustible, potencia, antigüedad media, clase (Euro II, Euro III, Euro IV o Euro V), filtro de partículas, etc.

i) Seguridad vial

- Se analizará la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre coches como para los peatones, tratando de conocer o actualizar los datos sobre los tipos de accidentes, puntos conflictivos, gravedad, etc. entre peatones y vehículos.

j) Participación ciudadana

- Con el fin de fomentar la participación ciudadana, se recogerán las peticiones de aquellas Asociaciones que se consideren de interés.

A título enunciativo, se destacan las siguientes: Asociaciones de Vecinos, Asociaciones Ecologistas, Cámara de Comercio, Unión de Comerciantes, Asociaciones de Consumidores, Asociación de taxistas, Asociación de Minusválidos, Grupos Cicloturistas y Pro-Bici y Operadores de Transporte.

3.1.2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

A partir de la información recogida se hará un análisis y diagnóstico, que deberá abarcar, como mínimo, los siguientes aspectos:

• Tendencias demográficas y económicas :

Se analizarán las tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial, así como la pirámide de edades APRA caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socio económicas y demográficas de la población.

Así mismo, se hará un diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de cada sector de población con relación a localización de centros comerciales, centros de actividad administrativa, grandes centros de atracción.

• Viario

1 Problemas de calidad que afecten a la red peatonal, como la ocupación de acera, incidencia del mobiliario urbano (bolardos, alcorques, maceteros, semáforos, marquesinas, kioscos, bancos, etc.) cruces, circulación y estacionamiento en calles peatonales. Analizando los problemas de accesibilidad de discapacitados, ancianos, coches de niños, etc.

2 Jerarquía viaria urbana, incluyendo una clasificación del viario de Orihuela, incluidos las vías peatonales e itinerarios ciclistas existentes o programados y previstos en el desarrollo urbanístico, Plan Director de bicicletas u otros programados.

3

• Usos del suelo

1 Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas y de planificación territorial. Estudio sobre la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos y viceversa, y criterios para la reserva y cesión de suelo, potenciación de densidades e, incluso, incentivos a las políticas e iniciativas de movilidad sostenible.

2 Identificación de déficit de accesibilidad a zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.

3 Análisis de la concentración zonal de actividades y su incidencia en las necesidades de transporte público y accesibilidad.

• Transporte público

1 Previsión de la demanda de los distintos modos de transporte y su posible evolución con relación a los programas e iniciativa municipales.

2 Detección de áreas deficitarias en transporte público: necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, carriles bus, etc.

3 Análisis del reparto modal existente en el municipio y su tendencia.

• Circulación

1 Detección de los problemas de congestión en el viario urbano, identificación de vías, horas punta. Problemas específicos asociados al transporte público, tránsito peatonal y uso de la bicicleta.

2 Detección de áreas con insuficiencia o saturación de accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.

3 Análisis de la problemática del reparto de mercancías en la ciudad así como de la carga y descarga.

4 Análisis de los aspectos relativos a la seguridad vial.

• Aparcamiento

Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de zonas congestionadas. Cuantificación del déficit

- 1 Congestión y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas a los usos que los generan. Cuantificación el déficit subyacente..
- 2 Posibilidades de ubicación y capacidad de los aparcamientos para residentes y en rotación que sean necesarios en el conjunto municipal. Análisis de las políticas de aparcamiento en superficie y de su gestión.

• **Aspectos energéticos y medioambientales**

- 1 Realización de un balance energético sobre la base de los aforos, índices de ocupación de los distintos modos, velocidades medias y características del parque de automóviles.
- 2 Diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible, proponiendo medidas para la reducción de impactos.

3.2 FASE 2: DEFINICIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO QUE RECOJA LOS OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PMUS

Objetivos específicos

Del análisis de los datos recopilados y analizados en la Fase de Diagnóstico, se extraerán las conclusiones precisas para establecer una visión global del conjunto de la movilidad en Orihuela en diferentes escenarios temporales. De esta manera el Ayuntamiento fijará, con la asistencia del Adjudicatario, los objetivos y prioridades específicas del PMUS así como los Ejes vertebradores del mismo, agrupando un conjunto, o conjuntos, de medidas coordinadas para alcanzar esos objetivos. Los principales ejes vertebradores del PMUS serán, como mínimo los siguientes:

- Fomento y mejora de los desplazamientos no motorizados mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- Estrategia y reordenación del Transporte Público entre las diversos núcleos de población que componen el extenso término municipal.
- Desarrollo viario futuro y adecuación a los desarrollos previstos, interconexión de los actuales para facilitar su flujo mas continuado.
- Déficit y gestión de aparcamiento, con la regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

- Medidas de descongestión viaria, peatonización etc.
- Medidas de seguridad vial.

Selección de medidas

Estos ejes agruparán medidas o conjuntos de medidas concretas a corto plazo (desde la aprobación del PMUS hasta dos años después), medio (entre dos y cuatro años) y largo plazo (entre cuatro y ocho años) además, cada eje vertebrador, con su conjunto de medidas deberá incluir el plazo previsto de ejecución, cronograma y presupuesto, así como una previsión de los resultados y beneficios tangibles asociados; medioambientales, energéticos, accesibilidad, etc.

3.3 FASE 3: DESARROLLO DE LAS PROPUESTAS OPERATIVAS DEL PMUS.

A título meramente orientativo, los ejes vertebradores del PMUS contendrán los siguientes contenidos mínimos, siendo los licitadores los que desarrollen los contenidos que proponen en su oferta.

3.3.1 Fomento y mejora de los desplazamientos no motorizados mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.

El adjudicatario tendrá que proponer y desarrollar distintas medidas tendentes a mejorar la movilidad de los peatones en el municipio. En este sentido habrá de contemplarse el efecto barrera que suponen determinadas infraestructuras y proponer actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en todo el casco urbano.

3.3.2 Estrategia y reordenación del Transporte Público entre las diversos núcleos de población que componen el extenso término municipal.

Se considerará la situación de la población, empleos y servicios, así como de los desarrollos futuros, respecto a:

- las actuales líneas, trayectos y estaciones de transporte público intermunicipal de la actual red de autobuses
- el transporte público entre los diversos núcleos de población mejor adecuación y implantación de nuevas líneas, trayectos y/o estaciones.

Con todo ello, se propondrán todas las actuaciones que se consideren necesarias para la mejor adecuación de este modo de transporte a las necesidades de movilidad del municipio.

3.3.3 Desarrollo viario futuro y adecuación a los desarrollos previstos, interconexión de los actuales para facilitar su flujo mas continuado.

Se deberán recopilar los planes de actuación urbanística aprobados en el Ayuntamiento a fin de analizar de manera conjunta, y con visión de futuro, la incidencia que tendrá en el viario actual la movilidad generada por los nuevos desarrollos previstos.

Del mismo modo, se deberá analizar la funcionalidad de la vialidad prevista en dichos Planes y su adecuación a los nuevos desarrollos.

El objetivo es el de realizar las propuestas que fuesen necesarias para adecuar la vialidad prevista con la movilidad futura estimada en los escenarios que se confeccionen. Se trata en suma, de realizar una planificación de viario presente y futuro de Orihuela e inter-conexionarlos.

3.3.4 Déficit y gestión de aparcamiento, con la regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

La ocupación que el vehículo privado realiza de la vía pública ha ido aumentando en los últimos años. Esto interfiere con otros usos a que se puede dedicar dicho espacio, tanto en el ámbito de creación de espacios públicos como de infraestructuras para otros modos de transporte.

El adjudicatario deberá elaborar las líneas estratégicas de futuro y definir propuestas concretas de actuación a corto y medio plazo para gestionar las plazas dedicadas a este uso del aparcamiento y fundamentalmente se realizarán propuesta coordinadas para la gestión del aparcamiento para residentes, rotación y carga/descarga.

3.3.5 Medidas de descongestión viaria, peatonalización, etc.

Medidas relativas a las capacidades de las vías y también relativas a la creación de alternativas a las vías congestionadas, trasladando intensidad de tráfico a otras vías secundarias. Y posibilidad de peatonalización de esas vías.

3.3.6 Medidas de seguridad vial.

Se deberán recopilar y actualizar los estudios existentes y elaborar las propuestas con relación a los factores críticos de la accidentalidad (Vía, vehículos, conductor, peatones)

3.3.7. Seguimiento de la Movilidad Sostenible.

Para todas las medidas y acciones operativas que constituyan el PMUS, se propondrán indicadores (de actividad, de relación, de eficiencia, de eficacia, etc....) que faciliten el seguimiento y la evaluación del Plan. Con este fin se constituirá un Observatorio de la Movilidad que recabará y ordenará la información y la evolución de los indicadores.

Esta Evaluación tendrá carácter anual y deberá servir para comprobar y valorar la evolución de las propias acciones operativas, y también la evolución desde los escenarios y el diagnóstico actual hacia los escenarios esperados tras la implantación del Plan y de sus Estrategias.

Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a medio y largo plazo y al menos permitirán realizar una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, social económico y funcional.

La oferta de los licitadores deberá definir los criterios para la construcción del sistema de seguimiento y de los principales indicadores de gestión del PMUS y, en concreto, como mínimo, los indicadores de seguimiento para evaluar los logros obtenidos en cuanto a:

- Gestión general de la movilidad.
- Transporte público en el municipio.
- Movilidad peatonal y en bicicleta.
- Vehículo privado.
- Accesibilidad urbana.

3.4. FASE 4: PREVISIONES DE FUTURO, ESTRATEGIAS, MEDIDAS REGULADORAS Y NORMATIVAS A DESARROLLAR.

EVOLUCION FUTURA DEL PLAN DE MOVILIDAD.

El adjudicatario deberá confeccionar y analizar distintos escenarios de futuro para evaluar las propuestas que recoja el Plan, teniendo en cuenta que se trata de definir las líneas estratégicas del sistema de transportes de Orihuela que permitan consolidar su futuro de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad reiteradamente apuntados.

Estos escenarios se analizarán mediante un modelo de transportes de cuatro etapas:

1. **Generación – Atracción:** cuantificando la movilidad, motivo, horarios para cada tipología demográfica y zona de análisis...
2. **Distribución, origen y destino...**
3. **Reparto modal:** motorizado y no motorizado; público y privado...

4. **Asignación:** vías y ruta seleccionadas, horas punta...

El licitador deberá realizar en su oferta una descripción de cómo desarrollará y aplicará el correspondiente modelo para la reproducción de la situación de referencia y la confección y evaluación de los distintos escenarios de futuro.

El licitador deberá describir la metodología a aplicar en el desarrollo del PMUS. Para definir estos escenarios de futuro con un horizonte temporal, entre seis y ocho años, se realizará teniendo en cuenta:

- La evolución de las variables de movilidad.
- El previsible crecimiento del municipio en todas sus variables.
- Los Planes de Ordenación vigentes y futuro, tanto municipales como de otro orden y que pudieran afectar al trabajo que nos ocupa.
- Las propuestas de regulación, desregulación, modificación o desarrollo normativo que se propongan en el transcurso de los trabajos.

1

3.5. ACCIONES TRANSVERSALES. PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL.

2 Para el conjunto de las cuatro Fases del PMUS se desarrollará el Plan de **Comunicación y Participación social** explicitado en la propuesta de los licitadores, según las directrices que se exponen a continuación:

3 Se trata de conseguir el mayor consenso social posible respecto a:

4 - Las valoraciones del diagnóstico.

5 - Los objetivos a fijar para cada modo de transporte.

6 - La propia definición y gestión del Plan.

7 Los licitadores propondrán un modelo de participación social acorde con los precedentes y dinámicas existentes actualmente en el municipio, que permita la interacción con los colectivos que se consideren de interés.

4 ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS

4.1 DIRECCIÓN TÉCNICA

8 El Ayuntamiento será el encargado de la dirección técnica del PMUS, constituyendo para ello una Comisión Municipal con la siguiente composición :

9

- 10 La Sra. Alcaldesa-Presidenta, que será la Presidenta de la Comisión o Concejal en quien Delege.
- 11 Concejal- Delegado de Calidad Ambiental y Transporte Urbano
- 12 Concejal-Delegado de Urbanismo y Planeamiento
- 13 Concejal-Delegado de Policía Local, Seguridad Ciudadana y Protección Civil
- 14 Concejal-Delegado de Infraestructuras (Pedanías, Casco y Costa)
- 15 Técnico Municipal de las Áreas de Calidad Ambiental y Fomento, Industria y Vivienda (Coordinador del Plan)
- 16 Ingenieros Municipales de Obras Públicas.
- 17 Inspector Jefe de la Policía Local
Personal responsable del Plan de Comunicación del PMUS.

La dirección Política-técnica asumirá, entre otras, las siguientes funciones:

- Establecer los criterios técnicos y líneas generales de los trabajos a desarrollar.
- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de los trabajos de la empresa adjudicataria.
- Velar por el cumplimiento del Presente Pliego de Condiciones y determinar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento.
- Decidir, en su caso, la aceptación de las modificaciones en el desarrollo de los trabajos a realizar.
- Aceptación y recepción de los trabajos y, en su caso, el inicio de la tramitación que proceda
- Obtener la información de base disponible en los diferentes servicios municipales respetando, y haciendo respetar, la confidencialidad necesaria para su utilización.

4.2 EQUIPO DE TRABAJO

La empresa adjudicataria destinará al desarrollo de los trabajos objeto de este pliego un equipo técnico multidisciplinar que abarque las diferentes especialidades técnicas necesarias para su correcta elaboración. La composición de este equipo, la relación de las personas que lo componen, su estructuración, dedicación y distribución de responsabilidades, así como la acreditación curricular de sus capacidades deberán figurar en la oferta.

La empresa adjudicataria designará un RESPONSABLE TÉCNICO con experiencia superior a cinco años en el campo de la movilidad urbana que será el interlocutor entre el adjudicatario y el Coordinador de la Comisión municipal. Será también responsable directo de la ejecución de los trabajos y su presencia podrá ser requerida en todas las reuniones a celebrar sin perjuicio de ser asistido en cada ocasión por el persona técnico a su cargo que estime necesario.

El responsable técnico llevará a cabo, entre otras, las siguientes funciones:

- Organizar la ejecución de los trabajos y poner en práctica las instrucciones de la Dirección Técnica municipal para el cumplimiento de los objetivos marcados y en los plazos estipulados. .
- Ostentar la representación de la adjudicataria en sus relaciones con el Ayuntamiento en lo referente a la ejecución de los trabajos.
- Observar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento y los requisitos exigibles para garantizar la calidad técnica de los trabajos.
- Proponer las modificaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos, tanto en el contenido como de plazo de realización, tomando como referente la oferta técnica propuesta.
- Elaborar y remitir a la Dirección Técnica municipal el acta de las reuniones de trabajo que se realicen y que formaran parte del procedimiento de seguimiento de los trabajos

El adjudicatario designará un DIRECTOR DEL PMUS con titulación Superior y experiencia sobre la materia no inferior a cinco años en la realización de trabajos de contenidos similar al presente, siendo autor y redactor de la propuesta .

4.3 PARTICIPACIÓN PÚBLICA E INFORME PERIÓDICO

El RESPONSABLE TÉCNICO informará por escrito a la Dirección Técnica MUNICIPAL, durante los cinco primeros días de cada mes, de la marcha de los trabajos encomendados, y mantendrá al menos una reunión mensual con la persona o personas designadas por aquélla, a efectos de informarle puntualmente del desarrollo de los trabajos.

El programa de actuaciones para promover la participación pública y la divulgación de los programas incluirá la celebración de reuniones, repartidas a lo largo de la duración de los trabajos, con la Comisión Asesora del PMUS –formada por representantes de los distintos niveles de la Administración, con competencias en materia de transporte, urbanismo, medio ambiente y asuntos sociales–, así como con las Asociaciones, entidades ciudadanas, empresariales, etc., con las que se

irán consensuando y estableciendo las directrices y criterios a tener en cuenta, al tiempo que se les informará sobre el estado de los trabajos en curso. De esta reunión, el responsable del Equipo Técnico levantará acta, remitiendo en el plazo máximo de una semana una copia a los miembros de la Comisión Asesora y a la Dirección del estudio.

5 Requisitos, CONDICIONES TÉCNICAS, MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES.

5.1.- REQUISITOS DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

La empresa adjudicataria deberá disponer, como mínimo, uno de los siguientes certificados de calidad:

- a) Sistema de gestión de calidad según la Norma ISO 9001:2000 o equivalente
- b) Sistema de gestión ambiental conforme a los criterios establecidos en el Reglamento EMAS (761/2001), o bien basado en las normas internacionales ISO (serie ISO 14000) europeas. EN o española UNE (UNE 77/801-94 y 77/802-94)

Deberá, además, certificar, con documentación acreditativa suficiente, haber realizado un mínimo de **cinco planes** de movilidad urbana en diferentes municipios en los últimos años

Así mismo acreditará fehacientemente una experiencia superior a **tres años** en la realización de Planes de Movilidad, así como la utilización habitual de modelos microscópicos de simulación de tráfico, estandarizados o incluso los desarrollados específicamente por el propio licitador y finalmente, experiencia acreditada en el desarrollo de modelos de transporte de cuatro etapas.

A estos efectos se debe entender por modelos microscópicos aquellos que permiten el análisis y la simulación de tráfico a escala microscópica (coche a coche) sometiendo además a variaciones aleatorias tanto los niveles de intensidad como los parámetros de comportamiento de los propios conductores. Este tipo de modelos de gran precisión en la descripción de la realidad viaria, capaces de describir con mayor precisión que los enfoques tradicionales (HCS o simples asignación lineales) los comportamiento complejos, la generación de bloqueos o atascos, deben basarse en la teoría del seguimiento de un vehículo con interferencias longitudinales y transversales y deben partir de unos parámetros básicos, tales como:

- Topología de la red y las características geométricas de la red viaria (numero de carriles, pendiente, canalización, carriles-bus, carriles de giro etc)

- Los sistemas de regulación: ceda el paso, semáforos, stop, etc.
- Los parámetros cinemáticas de los vehículos: aceleración, velocidad, giros permitidos etc.
- Las pautas de conducción: tiempos de reacción, intercambios críticos, cambios de carril etc.

5.2 CONDICIONES TÉCNICAS

En la realización del Plan de Movilidad el adjudicatario tendrá en cuenta las directrices contenidas en el Plan General de Ordenación Urbana y/o de los estudios preliminares si lo hubieran, los Planes de desarrollo del mismo, los datos, previsiones y planes de los organismo ministeriales y autonómicos en todos los aspectos que tengan relevancia en materia de movilidad. De manera indicativa se tendrán en consideración los datos demográficos y de actividad, distribución territorial del empleo, grandes centros de atracción, redes de transporte público y estudios de movilidad, encuestas de origen y destino y aforos disponibles, las ordenanzas de tráfico, circulación, carga y descarga, medioambiental, así como cualquier estudio que se realice durante la duración del contrato por parte de organismo público que afecten de alguna manera a la Movilidad Urbana..

Igualmente tendrá en cuenta los datos, previsiones y planes de los organismos ministeriales y autonómicos contando con la colaboración del ayuntamiento para la obtención de los mismos. En particular, se considerarán las ordenanzas de tráfico, circulación, carga y descarga, movilidad, medioambiente, etc.

Con objeto de que los resultados de la información de campo, programas de actuación y simulaciones del modelo de tráfico puedan ser sistemáticamente actualizados por los propios servicios técnicos del Ayuntamiento, el concursante deberá incluir obligatoriamente en su oferta, aunque con tratamiento independiente a efectos económicos, un apartado destinado al suministro e instalación de los equipos y los programas informáticos necesarios para el tratamiento aludido, por si el Ayuntamiento estimara procedente su contratación posterior.

De manera concreta deberá precisar los siguientes puntos:

- Equipos o máquinas informáticas a instalar para el desarrollo del trabajo (ordenador, impresora, digitalizadora, scanner, etc.)
- Programa de base de datos que se manejará para el tratamiento de la información de la red, aforos, encuestas, inventarios de aparcamiento, etc.
- Programa que se utilizará para el estudio y modelización de la red de tráfico.

- Programas a utilizar para el estudio y tratamiento de las intersecciones, cruces y glorietas.
- Programas usuales de apoyo informático ofertados para que las aplicaciones puedan ser operadas autónomamente por los servicios técnicos del Ayuntamiento (procesadores de texto, hojas de cálculo, bases de datos, etc.).
- Oferta económica (en separata adicional y diferenciada a la propia del Plan de Movilidad) para el suministro, en caso de interés y contratación añadida por parte del Ayuntamiento para el suministro, instalación y formación en el manejo de estos equipos, detallados según los apartados anteriores.

5.3 MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES.

Las ofertas especificarán los medios humanos asignados al contrato, así como la asunción de su compromiso de apertura de una oficina con domicilio social en Orihuela, dotada con los medios materiales necesarios para el desarrollo de los trabajos y que serán descritos en la oferta.

6 PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos objeto de este pliego se entregarán (3 copias Originales) en formato papel y electrónico, según las especificaciones exigidas por la Dirección Técnica municipal. A su vez, los planos originales se dibujarán en formato UNE tipo A-1 a las escalas convenientes se utilizarán copias reducidas a tamaño A-3 para su encuadernación y se presentarán igualmente en formato electrónico.

La base cartográfica, soportes informáticos, planos, bases de datos, etc., desarrollados por la Empresa Consultora en el marco de este estudio, se dejarán instalados y operativos en los equipos del Ayuntamiento.

Los resultados del trabajo de campo se integrarán junto con los datos de población, redes viarias y de transporte, en el soporte informático utilizado para la modelización de transporte debiéndose dejar instalado en los equipos del Ayuntamiento.

La empresa adjudicataria deberá, asimismo, presentar un resumen del trabajo realizado que incluirá, como mínimo, la descripción, cronograma, presupuestos y beneficios.

Así mismo, se hará entrega al Ayuntamiento de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del plan que no se adjunte en el documento final (incluidos los desarrollos informáticos). Esta documentación generada se entregará debidamente ordenada y encuadrada y el Ayuntamiento tendrá la plena propiedad de todos los documentos y material anteriormente referenciados.

El estudio deberá contener necesariamente un apartado específico de **Evaluación Energética y otro de Síntesis y Conclusiones**.

7 PRESUPUESTO, PLAZO DE EJECUCIÓN Y FORMA DE PAGO

7.1 PRESUPUESTO

El presupuesto máximo de contratación se establece en **150.000. EUROS, (I.VA. no incluido)**, con cargo al del Presupuesto Municipal del año 2010

En la medida de lo posible, la propuesta económica deberá incluir los precios debidamente desglosados por partidas.

Los trabajos se ejecutarán en un plazo máximo de **6 meses** y en todo caso antes del **15-10-2010**

7.2 FORMA DE PAGO

Los pagos se efectuarán de la siguiente manera:

- **35%** en el momento de entrega de la Fase primera y segunda correspondiente al Análisis y Diagnóstico.
- **45%** en el momento de entrega y aceptación de las propuesta del Plan de Movilidad y de las propuestas operativas del mismo (fase tercera y cuarta
- **20%** a la finalización y aceptación de los trabajos restantes objeto de este Pliego.

8. DOCUMENTACIÓN TECNICA DE LA OFERTA

Las ofertas se presentarán conforme al procedimiento y requisitos exigidos en el pliego de condiciones económico-administrativas. Se consignarán dos sobres conteniendo, respectivamente, la oferta técnica y la oferta económica.

La oferta técnica deberá contener la siguiente documentación:

- **Memoria Técnica del trabajo** que se propone desarrollar, de los estudios que forman parte del mismo, metodología propuesta definiendo los procedimientos modelos u otras herramientas técnicas que se propone emplear en cada parte del mismo. Incluirá al menos los siguientes apartados:

- a) Exposición del contenido de los trabajos
 - b) Información básica a obtener
 - c) Metodología de análisis, diagnóstico y elaboración de propuestas
 - d) Enfoques Analíticos e información de base a recabar y elaborar
 - e) Marco Estratégico del Plan de Movilidad
 - f) Contenido de las propuestas operativas
 - g) Indicadores y sistema de seguimiento del PMUS
 - h) Herramientas tecnológicas y metodológica a emplear
 - i) Cronograma del trabajo a desarrollar y plazo total de ejecución
- **Equipo de trabajo, Medios Técnicos y sistemas de gestión de Calidad y de Gestión Ambiental.**
 - a) Organigrama del equipo de trabajo señalando responsable técnico y director del Plan, así como los datos curriculares de ambos.
 - b) Relación de personas asignadas al contrato, currículo y dedicación al proyecto.
 - c) Relación de equipos materiales asignados al proyecto y disponibilidad, o compromiso de disponibilidad de oficina en Orihuela.
 - d) Se aportarán los certificado de calidad expedido por los organismos públicos o privado, nacionales e internacionales otorgados a la empresa y/o a los servicios. Se aportará también una relación de las medidas a adoptar durante los trabajos para asegurar la calidad del mismo y también de las medidas medioambientales susceptibles de aplicación.

La oferta técnica **contendrá también la separata**, memoria técnica, descripción y valoración, a que se refiere el apartado 5.2 de este Pliego de Condiciones.

La oferta económica contendrá:

- Oferta económica global, con impuestos y todos los gastos incluidos, de acuerdo con el límite señalado en este pliego y desagregada por las distintas fases de trabajo.
- Mejoras y trabajos complementarios, valorados económicamente, incluidos en la oferta económica global y que superen los requisitos exigidos en este Pliego.

9 CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN DE OFERTAS.

Para la valoración de las ofertas que se presenten se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- Oferta económica global hasta un máximo de 40 puntos.

La puntuación se obtendrá aplicando la siguiente fórmula.

$$\frac{40 \times (\text{importe de la oferta más baja})}{(\text{Importe de la oferta estudiada})}$$

- Mejoras y trabajos complementarios directamente relacionados con el contenido y objeto de éste contrato, valorados económicamente por el licitador, y una vez validada o modificada justificadamente dicha valoración por el Ayuntamiento (Técnico Municipal y/o Comisión de Valoración) hasta un máximo de 20 puntos.

$$20 \times (\text{importe de la mejora estudiada}) / (\text{importe de la mayor mejora})$$

- Metodología de trabajo propuesta para los trabajos de campo, elementos y conceptos del diagnóstico, enfoques analíticos, marco estratégico y propuesta de actuación. Hasta un máximo de 40 puntos cuya asignación y distribución corresponderá al Ayuntamiento (Técnico Municipal y/o Comisión de Valoración)
- Equipo Humano y material ofertado, hasta un máximo de 10 puntos cuya asignación y distribución corresponderá al Ayuntamiento (Técnico Municipal y/o Comisión de Valoración).

10. COMISIÓN DE VALORACIÓN

Estará constituida por:

- Técnico Municipal y/o Comisión de Valoración

Comisión :

- Técnico Municipal de Calidad Ambiental (Coordinador del Plan)
- Ingenieros Municipales de Obras Públicas.
- Inspector Jefe de la Policía Local

11. RÉGIMEN SANCIONADOR.

El Órgano de Contratación, en caso de incumplimiento, a propuesta del Coordinador del Plan, previa tramitación del reglamentario expediente y con audiencia del contratista, podrá imponer a éste sanciones de las que a continuación se especifican :

✓ ***Penalidades por modificación en la composición del equipo de trabajo***

La modificación por parte del Contratista de la composición del equipo humano ofertado tendrá que ser aceptada por el Ayuntamiento de Orihuela, y dará lugar a penalizaciones económicas, salvo en el caso en el que se den causas de fuerza mayor (fallecimiento, enfermedad prolongada, baja voluntaria del trabajo en la empresa...), según el siguiente criterio:

1. un 2 % del presupuesto adjudicado por el cambio del primer cambio
2. un 5 % del presupuesto adjudicado por el segundo cambio realizado.
3. un 10 % del presupuesto adjudicado por el tercer cambio realizado.
4. Rescisión del Contrato si se plantean cambio adicionales.

✓ ***Incumplimiento grave de las obligaciones asumidas por el Contratista, lo cual deberá ser acreditado por el Ayuntamiento .***

De producirse este supuesto ambas partes deberán cumplir los compromisos que a cada una les pudieran corresponder y que a la fecha de extinción de presente contrato estuvieran pendientes. Pudiendo ser retraído al Adjudicatario hasta el 50 % del presupuesto adjudicado o de al parte pendiente hasta ese mismo momento.

Orihuela, 26 de marzo de 2010