

**CONTRATACIÓN POR CONCURSO DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA
TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEL
“PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE
MÓSTOLES”**

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

1. OBJETO DEL DOCUMENTO

El presente documento tiene por objeto establecer las condiciones de carácter técnico que han de regir en la contratación de los servicios de asistencia técnica para la realización del estudio de “Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Móstoles”.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que apuestan por la calidad del transporte público, la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta), la sensibilidad hacia el entorno, en definitiva, por políticas que revierten de una forma directa en la calidad de vida de sus ciudadanos y favorecen la imagen de la ciudad. Más allá de la adopción de unas medidas determinadas, se trata sobre todo de consolidar ciertas pautas y sensibilidades en la gestión local de la movilidad, buscando el consenso y la participación, manteniendo unas directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de información y de toma de decisiones.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), constituyen el marco idóneo para la implementación de las medidas necesarias encaminadas a la consecución de un transporte más sostenible, compatible con el desarrollo económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

El Ayuntamiento de Móstoles, participando de esta misma preocupación y sensibilidad, se ha marcado como prioridad apostar por una movilidad eficiente y sostenible, y en consecuencia saca a concurso la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para este municipio.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM en adelante) comunicó a este Ayuntamiento las ayudas que está canalizando en el marco del Convenio firmado entre la Comunidad de Madrid y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE)

del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para la definición y puesta en práctica de las actuaciones contempladas en el Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en el ámbito de la Comunidad de Madrid (PAE4+).

Analizadas las ayudas encuadradas en la Medida 1 del Sector Transporte de dicho Convenio, el Ayuntamiento realizó una solicitud de ayuda para la redacción del Plan Al CRTM, ayuda que fue aceptada por el CRTM y ratificada por ambas partes mediante convenio firmado el día 6 de noviembre de 2008.

3. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo general del estudio del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Móstoles (PMUS-MÓSTOLES, en adelante) es la identificación de necesidades y objetivos y en base a ellos planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el municipio. Teniendo en cuenta este carácter integral, este Plan deberá recoger el conjunto de estrategias e instrumentos para lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes medios de transporte, considerando la movilidad desde una perspectiva global.

El Plan debe asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, de forma que favorezca la protección del medio ambiente, impulse el desarrollo económico y mejore la inclusión social, principios básicos para alcanzar una movilidad sostenible.

El PMUS-MÓSTOLES debe abordar las siguientes doce grandes áreas de intervención, como objetivos específicos del estudio:

- Medidas de control y ordenación de tráfico y estructura de la red viaria.
- Medidas de gestión y regulación del estacionamiento, con especial atención al centro urbano. Plan de aparcamiento (de residentes, rotación, etc.).
- Medidas de potenciación del transporte colectivo: mejoras en la cobertura y calidad de servicio, mejoras en la seguridad y accesibilidad, fomento de la intermodalidad.
- Medidas de recuperación del espacio público urbano y ciudadano: red de itinerarios y áreas protegidas para peatones y ciclistas, red de aparcamientos para bicicletas y, en general, promoción la movilidad no motorizada.
- Medidas específicas de gestión de la movilidad: potenciación del vehículo compartido, transporte público a la demanda, aparcamientos de disuasión.

- Medidas dirigidas a personas de movilidad reducida y la inclusión social: mejora de la accesibilidad y supresión de barreras, facilitar el acceso al transporte público a personas de tercera edad, jóvenes, desempleados, etc.
- Medidas para la mejora de la distribución de mercancías: ordenación y gestión del reparto, regulación de la carga y descarga, etc.
- Medidas de la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas: planificación urbanística vigente, previsiones de desarrollos futuros y recomendaciones desde la movilidad sostenible hacia estos nuevos desarrollos.
- Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético: reducción de emisiones, consumo energético eficiente en el ámbito de la movilidad.
- Medidas para mejorar la accesibilidad a grandes centros atractores: planes específicos de movilidad a grandes centros de atracción de viajes del municipio (centros comerciales, hospitales, universidades, polígonos industriales).
- Medidas para mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública.
- Medidas para la creación e implantación de una Concejalía de Movilidad en la estructura municipal.

Todas estas medidas se recogen en la Guía práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que ha elaborado el IDAE, a la cual sigue este Pliego.

4. TRABAJOS A REALIZAR

El trabajo se realizará en dos fases: una de análisis y diagnóstico, y otra de redacción del plan propiamente dicho, en la forma que se detalla a continuación y de acorde con el objetivo general del estudio.

4.1. Análisis y Diagnóstico

Constituye la primera fase del trabajo cuyo objetivo es la caracterización del municipio desde el punto de vista de la movilidad y establecer un diagnóstico de su situación en base a la problemática identificada y necesidades actuales y futuras. Consistirá en la recopilación de información sobre los aspectos socioeconómicos, urbanísticos y movilidad interna y externa del municipio. Se deberán realizar labores de inventariado de las redes viarias, aparcamientos, oferta de transporte público (paradas, estaciones,...). Se realizará un análisis sectorial de cada uno de estos aspectos para, posteriormente, elaborar un análisis integral y valoración de sus interrelaciones en la fase de diagnóstico. El volumen de información a manejar y el análisis integral referido exigirán desarrollar una base de datos informatizada sobre un sistema de información geográfico (SIG).

De forma más concreta, la información básica a recopilar debe cubrir los siguientes aspectos:

- *Análisis socio-económico, territorial y urbanístico*

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 localización y caracterización de centros dotacionales importantes con carácter atractor de viajes (colegios, centros sanitarios, culturales, deportivos, etc.). Se basará en las fuentes estadísticas disponibles, así como en los trabajos de campo necesarios a cargo del adjudicatario.

El Ayuntamiento y el CRTM facilitarán toda la información que disponen, como la existente a nivel de microsección censal del Estudio de “Accesibilidad y cobertura de las redes de transporte público y asistencia sanitaria de la Comunidad de Madrid” realizado en el año 2000 por CRTM, disponible en entorno MapInfo, que el consultor deberá actualizar con el máximo rigor al día de hoy, especialmente para los análisis de cobertura y accesibilidad.

- *Características generales de la movilidad*

Se recogerá y analizará la información existente que permita dar una visión global de la movilidad, motorizada o no, peatonal y de discapacitados en el municipio: matrices origen-destino, viajes generados y atraídos por el municipio, su reparto modal, caracterización de los viajes según lugar de residencia, trabajo o estudio, distribución horaria según motivos, etc.

La información básica para la movilidad general será la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2004, así como el Censo 2001, para la movilidad obligada por motivos trabajo y estudio.

El Consultor podrá ofrecer en su oferta realizar encuestas complementarias con el fin de obtener una matriz actualizada de la movilidad de los residentes en el municipio, así como de aquellos viajes atraídos de fuera, por medio de encuestas telefónicas, cara a cara en viaje, etc. ; estas encuestas se valorarán adecuadamente en la fase de evaluación de las ofertas.

- *Inventario y análisis del viario. Tráfico y circulación*

Comprenderá la estructura y jerarquización de la red viaria, sentido de circulación, anchura de calzada y aceras, y usos como aparcamiento en calle y entradas y/o badenes a aparcamientos públicos o privados, incluyendo las condiciones de accesibilidad peatonal y para discapacitados, redes exclusivas (peatonal y/o ciclista). Se realizará un inventario de las intersecciones existentes y su funcionamiento, así como de los semáforos instalados en el Municipio.

Se realizarán aforos de tráfico con el fin de conocer el uso de las diferentes vías, y problemática asociada distinguiendo las áreas diferenciadas (centro urbano, urbanizaciones, etc.) y tráfico interior y exterior por medio de dos cordones, el interior tratará de conocer la movilidad más central, mientras que el exterior tratará de conocer la movilidad con el exterior del municipio. Además, se realizarán algunas pantallas en calles o viarios concretos.

Estos aforos manuales deberán dar la composición del tráfico durante el periodo de 06:00 h a 22:00 h, (16 h), en al menos 5 categorías de vehículos, estimando la ocupación y hora de paso de los autobuses. El Consultor indicará en cuantos puntos realizará aforos manuales, que no debería ser inferior a una ratio de 1 punto de aforo-sentido por cada 5.000 habitantes del municipio. Estos aforos manuales se completarán con estaciones automáticas de aforo, durante una semana, en al menos el 20% de los puntos de aforo.

Se medirán velocidades con coche flotante en los principales ejes donde se realizarán los aforos, así como en todas las calles por las que circule transporte público, al menos 5 veces al día, punta mañana (entre 7:00 y 9:00), valle mañana (11:00 – 13:00), mediodía (14:00 – 16:00) tarde (18:00 – 20:00) y noche (21:00 – 23:00). Estos periodos son orientativos y se definirán en el estudio.

El inventario del viario será exhaustivo en toda calle que pase transporte público y en toda calle de primer y segundo nivel en cuanto su jerarquización. En el resto de calles se referirá a sentidos y carriles.

- *Inventario y análisis del aparcamiento*

Se recogerá información del aparcamiento en vía pública, subterráneos, en estructura y resto de espacios reservados a tal fin. Sobre el estacionamiento en vía pública se harán inventarios de usos diurnos y nocturnos, determinando tipología, capacidad, grado de ocupación y rotación. Plazas reservadas para discapacitados, carga y descarga, edificios oficiales, etc. También se recogerán los aspectos relativos a su señalización y adecuación.

Se recogerá información de los aparcamientos públicos y de los aparcamientos privados de uso público, en cuanto número de plazas, régimen de uso y tarifas. En cuanto a los aparcamientos privados, se hará también inventario procurando obtener la mayor información posible.

Se prestará especial atención a los nodos de transporte (estaciones ferroviarias, terminales de autobús,...) y centros atractores (centros comerciales, ocio, hospitales, etc.), donde se contabilizarán las plazas asociadas a los mismos, características, uso y rotación, diferenciando día laborable y fin de semana.

- *Inventario y análisis del transporte público*

Inventario de la oferta y demanda de transporte público, tanto diurna como nocturna, en el municipio. Se recogerán los itinerarios, horarios y paradas, áreas servidas. Se incluirán también carriles bus y carriles o plataformas reservadas. La demanda se caracterizará mediante los aforos y encuestas disponibles en el CRTM.

La información relativa a la oferta de transporte será facilitada por el CRTM a nivel de línea, disponiéndose de la siguiente información: recorrido de líneas, paradas, horarios, vehículos, coches-cuadro, etc., tanto de las líneas urbanas como interurbanas.

No obstante, esta información deberá ser contrastada con las empresas operadoras, verificando in situ todas las dudas existentes, en especial la localización de las paradas, su denominación y coordenadas geo-referenciadas.

El consultor podrá mejorar su oferta aforando y/o encuestando en algunas o todas las líneas de transporte público, complementando de esta forma los datos del CRTM.

Se realizará una toma exhaustiva de las incidencias en la operación de las líneas de autobuses, para lo cual se realizarán, para cada calle o tramo viario que pase una línea de autobús, mediciones de incidencias en la explotación de la línea, durante tres momentos

diferentes del día. Para ello una persona montada en el autobús, y con un cronómetro o cámara de video, irá apuntando el tiempo de cada incidencia y el motivo, como parada por recogida o bajada de viajeros y cuantos, parada por semáforo o paso de peatones, parada por coche o camión de carga-descarga en segunda fila, parada por peatón atravesando indebidamente, parada por coche aparcando, etc. La información se podría grabar en video o con voz, y después analizar en gabinete con detalle o bien por una persona situada en la zona delantera del autobús, con equipo para la captura de las incidencias.

Se analizará la cobertura y accesibilidad de las paradas de transporte público a la población del municipio en base al microseccionado censal. Para ello se calculará la población residente en radios de las paradas o estaciones:

- Para autobuses cabe considerar radios de 150 m, 300 m y 450 m, así como distancia superior. Para cada una de las cuales se calculará la población residente, a nivel de línea y funcionalidad de línea, como por ejemplo, urbana, interurbana a Madrid (según Terminal), interurbana no con Madrid (línea transversal), nocturnas.
- Para metro y cercanías cabe considerar radios de 300 m, 600 m y superior (indicando hasta 900 m). Se calculará la población residente en estos radios a nivel de estación y por conjunto de estaciones por líneas o redes.

Se hará un análisis específico respecto a personas de movilidad reducida.

El análisis de cobertura y accesibilidad también debe centrarse en los principales equipamientos del municipio, auditorias de accesibilidad, como: centros administrativos, sanitarios, escolares, etc., creando mapa de isócronas para cada uno de los grandes equipamientos, basándose en el microseccionado censal y utilizando un software de transportes. Se identificará la problemática de conectividad con los municipios de su entorno.

Se desarrollará un modelo de transporte de la movilidad motorizada del municipio (vehículo privado y transporte público), tanto para los viajes interiores como los exteriores, en base al cual se evaluarán las propuestas.

- *Recuperación de la calidad urbana y ciudadana*

Se realizarán encuestas *ad hoc* con el fin de determinar la demanda actual y potencial de itinerarios peatonales y ciclistas en el municipio. Se identificarán los posibles itinerarios y se estudiará su viabilidad, analizando los puntos conflictivos derivados de la capacidad de los viales, condicionantes urbanísticos o posible conflicto entre distintos usuarios (peatones, conductores o ciclistas).

Se analizará los aspectos relacionados con la seguridad vial y las barreras existentes tanto para los colectivos con problemas de movilidad, como para el conjunto de la población.

- *Inventario y análisis de la gestión de la movilidad*

Se estudiará que ámbitos son los adecuados para desarrollar medidas específicas de gestión de la movilidad, por medio de coche compartido y transporte público a la demanda, especialmente en grandes centros atractores, para el primer caso, y áreas o paradas de baja demanda en el segundo. Se estudiarán los aparcamientos de disuasión en el municipio.

El análisis debe incluir, igualmente, al servicio de taxi, transporte escolar y de empresa.

- *Inventario y análisis del flujo de mercancías*

Se estudiará el flujo de mercancías por el municipio y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Se analizará la problemática de la carga y descarga, inventariado de espacios reservados para esta función y el uso de los mismos. Se analizará la regulación existente, horario asignado a esta actividad y los posibles conflictos con otras actividades en el municipio y se hará un inventario de todas las plazas de carga y descarga en el municipio y de su uso

- *Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas*

Se analizará la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas del municipio. Se estudiará la funcionalidad que deberá tener el transporte público en los nuevos desarrollos, y se buscarán fórmulas para la reserva de suelo, potenciación de densidades e, incluso, financiación de políticas de movilidad sostenible. Es decir, para cada nuevo desarrollo se elaborará un estudio de impacto de la movilidad, en el cual se desarrollarán propuestas de mejora.

Identificación de bolsas de inaccesibilidad en zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos. Análisis de la concentración zonal de actividades.

- *Inventario y análisis de aspectos medioambientales y energéticos*

Se recogerán las superaciones de los valores límites horarios de concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono y de partículas materiales de diámetro inferior a 10 micras

(PM₁₀). Igualmente se recabarán datos sobre el nivel de ruido ambiental, la superación de los valores recomendados o permitidos y su concentración horaria.

Se realizará un balance energético en base a los aforos, a los índices de ocupación de los distintos modos y a las simulaciones de vehículos en el municipio, así como a los ejes viarios pasantes. En base a estos datos se realizará una valoración de las emisiones de CO₂ y de contaminantes.

- *Inventario de los accidentes de tráfico y conflictos viarios*

Sobre un sistema SIG se representaran los accidentes habidos en los últimos 5 años en el municipio, diferenciando los muertos y heridos.

Se analizaran los conflictos entre los diferentes usuarios de la vía pública, por ejemplo en zonas peatonales, carriles bici, etc., por lo que habrá que desarrollar una encuesta de al menos 1.000 ciudadanos a nivel de calle.

- *Estructura municipal y presupuestos de movilidad*

Se estudiará la estructura municipal de las diferentes competencias relacionadas con la movilidad sostenible, así como la capacidad económica del ayuntamiento en los últimos 4 años para gestionar actuaciones de movilidad sostenible.

A partir de los análisis sectoriales anteriores, se realizará un diagnóstico integrado de la situación actual y problemática de la movilidad urbana en el municipio de Móstoles. El diagnóstico debe resaltar la interrelación de los distintos aspectos analizados y la problemática común asociada que permita identificar las líneas de actuación del Plan.

4.2. Determinación de los objetivos y planes sectoriales del PMUS

Se definirán los objetivos específicos del Plan siguiendo las líneas señaladas en el apartado 3 de este Pliego y de acorde al objetivo general del PMUS. Igualmente deben ajustarse a la situación del municipio y dirigirse a la aplicación de medidas correctivas de la problemática identificada en la fase de diagnóstico. Dichos objetivos se materializarán en distintas actuaciones que se articularán dentro de los planes específicos o sectoriales. Los objetivos específicos deberán definirse con indicadores cuantitativos precisos, de acuerdo con tres espacios temporales: corto plazo (2 años), medio plazo (4 años) y largo plazo (8 años).

Los Planes sectoriales tendrán como ámbito las grandes áreas de actuación del PMUS y participará de alguno de los objetivos generales del proyecto. Cada Plan, a su vez, englobará programas de acciones concretas. Los Planes deben abarcar las 12 áreas de actuación que se describen a continuación.

4.2.1 Plan de circulación y estructura de la red viaria

Este Plan, de plena competencia municipal, tiene como objetivo optimizar la circulación en el viario existente, analizar los efectos del nuevo viario previsto en el planeamiento urbanístico y en los planes sectoriales de carreteras y coordinar estas medidas con las actuaciones de peatonalización, carriles - bici, plataformas de autobuses, etc., que debe promover el propio Ayuntamiento.

El Plan deberá recoger la ordenación del tráfico y la jerarquización del viario urbano, plan de semaforización, la incidencia de los nuevos viarios previstos en los planes urbanísticos y la ordenación de la circulación de vehículos pesados y sustancias peligrosas.

4.2.2 Plan de Estacionamiento

Este Plan determinará una estrategia de estacionamiento de acuerdo con la tipología de usuarios y características del aparcamiento.

Los programas específicos derivados de este plan serán:

- Nuevos aparcamientos para residentes, tanto en superficie como subterráneos.
- Aparcamientos de rotación y control del estacionamiento en superficie.
- Reordenación del estacionamiento en superficie.
- Aparcamientos de disuasión orientados al transporte público o en borde de zonas peatonales.

Los programas deberán estar ligados, de manera congruente, con los de ordenación del tráfico y medidas de recuperación del espacio público para uso peatonal.

4.2.3 Plan de potenciación del transporte público

El estudio debería acometer las propuestas de mejora del sistema de transporte público sobre las bases siguientes:

- Análisis de itinerarios, disfuncionalidades en sus recorridos urbanos, conflictos con el tráfico automóvil, resolución del paso de autobuses en los cruces, plazas e intersecciones, etc.

- Análisis de accesibilidad: ubicación de paradas, idoneidad con respecto a los centros de actividad y residencia, aspectos de accesibilidad de la población al transporte colectivo y optimización en su ubicación con respecto a la red viaria, con especial atención a los discapacitados

Se estudiarán las medidas en el viario de apoyo al transporte público, como limitación del aparcamiento, coordinación semafórica, prioridad de paso, protección de paradas, carriles-bus, etc.

4.2.4 Plan de mejoras del espacio público urbano y ciudadano

El Plan debe recoger los aspectos ligados a un uso del espacio público para el peatón y la bicicleta, aspectos ligados a la ordenación urbanística, por lo que las propuestas deberían ser enmarcadas en el desarrollo del P.G.O.U. del municipio. Las propuestas de peatonalización y creación de calles de coexistencia deberían ser analizadas desde una óptica funcional y de compatibilidad con la circulación de vehículos. Básicamente, se centrarán en las tipologías siguientes:

- Mejora de los itinerarios peatonales,
- Mejora de accesibilidad para discapacitados.
- Peatonalización y nuevos ejes ambientales de barrio.
- Mejora de accesibilidad para escolares.
- Áreas estanciales (plazas), viario peatonal y de coexistencia (calmado de tráfico, compatibilidad con el tránsito de peatones).
- Itinerarios ciclistas y carriles – bici.
- Potenciación de rutas o sendas de ocio para andar y pedalear.

4.2.5 Plan de gestión de la movilidad

Contendrá el conjunto de medidas para mejorar la gestión de la movilidad: medidas relativas al transporte a la demanda, coche compartido y prioridades al transporte público.

Además se tendrá en cuenta los transportes discrecionales de recurrencia diaria, como el transporte escolar o el transporte de empresa, así como el taxi.

4.2.6 Plan de mejoras de accesibilidad y supresión de barreras

Contendrá el conjunto de medidas para mejorar la accesibilidad integral, incluyendo discapacitados, personas mayores, niños, etc., que deberían articularse dentro de un Plan de Accesibilidad Municipal.

4.2.7 Plan de seguridad vial

Incluirá un conjunto de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y reducir la accidentalidad en el municipio. Debería actuar sobre tres aspectos principales: infraestructura y gestión de tráfico, conducta de los usuarios y seguridad de los vehículos.

4.2.8 Plan de mejoras de la distribución de mercancías

El estudio incluirá el Plan y los Programas específicos correspondientes para mejorar el reparto de mercancías en el término municipal, prestando especial atención a los horarios y espacios reservados a carga y descarga, vehículos utilizados y gestión de centros logísticos, que faciliten la mejor gestión del sistema.

4.2.9 Plan de mejoras de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas

Contendrá el conjunto de medidas y recomendaciones a considerar en los desarrollos urbanísticos futuros, en lo que respecta a la movilidad sostenible, con especial atención al transporte público, en temas como la forma del desarrollo con el fin de crear ejes de transporte, densidad entorno a estaciones y paradas, anchuras de viario y aceras para poder dar servicio de autobuses, reserva de suelo y financiación para el transporte público, etc.

4.2.10 Plan de mejoras de la calidad ambiental y ahorro energético

Contendrá el conjunto de medidas y programas relativos a niveles de emisiones ambientales, consumo de energía eficiente y evaluación de los indicadores en base al Plan de mediciones que se defina. Se estudiarán medidas para reducir la contaminación y aumentar la eficiencia energética por mejorando la flota de autobuses, la flota del Ayuntamiento y/o de grandes empresas, etc. Además se estudiará la implantación de áreas de cero y/o bajas emisiones.

4.2.11 Plan de mejora de la accesibilidad a grandes centros atractores de viajes

El Plan incluirá propuestas de programas relativos a la accesibilidad a centros comerciales y de ocio, hospitales, universidades y grandes colegios, grandes empresas, polígonos industriales, parques empresariales, etc.

4.2.12 Concejalía de Movilidad

Se definirá la estructura de recursos humanos y funciones de una agencia para la movilidad sostenible responsable del desarrollo del PMUS y que se coordine con el resto de Concejalías, así como se interrelacione con los responsables del P.G.O.U.

Las medidas contenidas en cada plan deberán tener un plazo de ejecución (corto, medio o largo). Cada plan debe contar con una previsión de los beneficios asociados a su ejecución: medioambientales, energéticos, recuperación de espacio social, etc.

4.3. Programas de Actuación Integrados

En base a los Planes Sectoriales de Actuación se definirán unos Programas de Actuación Integrados, suma de medidas de varios planes de actuación específicos, que constituirán acciones concretas dirigidas a la consecución de los objetivos del PMUS. Los programas de actuación integrados serán el principal resultado del PMUS, y permitirán al municipio programar sus actuaciones sobre el espacio urbano y proponer a otras Administraciones la realización de intervenciones en el mismo ámbito.

Cada programa de actuación integrado describirá deberá especificar:

- Objetivo y justificación
- Descripción de la acción
- Agentes implicados
- Prioridad en el marco del Proyecto
- Presupuesto
- Plazo previsto (corto, medio, largo)

Se estudiará la viabilidad económica del PMUS, en base a los recursos económicos del ayuntamiento.

4.4. Definición de indicadores y escenarios

Los planes y programas del PMUS deberán ser objeto de evaluación y seguimiento. Por ello, será necesario definir unos indicadores que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos del Plan, y establecer los escenarios de comparación. La referencia será un escenario base, que será el desarrollo previsto de la movilidad municipal si el Plan no se llevara a efecto. Se deben definir los 3 escenarios futuros (corto, medio y largo plazo) de acuerdo con el cronograma y plazo de ejecución de los distintos planes sectoriales.

4.5. Documento de Síntesis

Se elaborará un documento de síntesis en el que se indicarán los programas de actuación, las actuaciones, los costes estimados de las mismas y su prioridad.

Análisis presupuestario. Se deberían establecer costes de ejecución para todas las actuaciones contempladas, incluidas las medidas de gestión de la red viaria.

Determinación de fases y prioridades. De común acuerdo con la dirección del estudio, se deberían establecer prioridades dentro de cada programa, ajustando fases por años o en períodos plurianuales.

Este documento contendrá una estimación de ahorros de energía y disminución de emisiones de cada uno de los programas, frente a la situación de partida, como consecuencia de la implantación del PMUS.

4.6. Participación pública

En el desarrollo del PMUS deberá darse una especial importancia a la participación pública. Los documentos del Plan deben ser puestos a disposición del público mediante distintos medios (Internet, foros y asociaciones, jornadas informativas, exposiciones, etc.) y se deben prever los cauces para la recogida de sugerencias o modificaciones que puedan incorporarse a la redacción final del PMUS.

Con todo, la participación pública debe incorporarse en las fases previas del trabajo con la divulgación de su puesta en marcha, justificación y objetivos. Se deben programar reuniones con distintos colectivos que permitan identificar inquietudes de la ciudadanía y principales líneas de deseo ya desde la fase de análisis y diagnóstico. Asegurar una implicación de los ciudadanos permitirá diseñar propuestas con perspectivas de éxito. Será adecuado realizar una campaña de divulgación a través de buzoneo, noticias en prensa, etc., así como la construcción de una página web específica para el PMUS donde se informe de la evolución de los trabajos, recoja sugerencias y se asuma una promoción continua de la movilidad sostenible.

El licitador, detallará en su oferta una propuesta de programa de participación social a lo largo del desarrollo de los trabajos, así como definirá cuales serán sus funciones en la gestión de dicha participación.

En este proceso de participación es necesaria la participación municipal a todos los niveles, desde la implicación del alcalde, designando al director del PMUS, hasta las diferentes Concejalías y servicios municipales.

Una vez terminados los trabajos, el PMUS saldrá a información pública, y posteriormente será aprobado en Pleno municipal.

5. CONDICIONES PARA LA REALIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS

5.1. Dirección del Estudio

La Dirección del PMUS estará integrada por los representantes de la Concejalía responsable del estudio denominados por el Alcalde y por representantes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. La Dirección del Estudio se reunirá de forma regular a lo largo de la duración de los trabajos y de acorde con la relevancia de cada una de las fases de los mismos. Esta Comisión se reunirá al menos una vez al mes.

La Dirección del Estudio asumirá las siguientes funciones:

- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de los trabajos.
- Aprobar el Programa de Trabajo.
- Determinar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento.
- Decidir, en su caso, la aceptación de las modificaciones en el desarrollo de los trabajos propuestos por el Equipo Técnico.
- Convocar a la Comisión de Seguimiento del PMUS.

En paralelo, se formará una Comisión Seguimiento integrada, además de los miembros de la Dirección del Estudio, por una representación transversal del Ayuntamiento con representantes de cada Concejalía, así como de los principales agentes sociales del municipio (Asociaciones, entidades ciudadanas, empresariales, etc.). En esta Comisión se someterá a consenso las directrices y criterios a considerar en el PMUS, a la vez que se informará sobre el estado de los trabajos en curso. Se reunirá bajo la Dirección del Estudio, y asistirá a las reuniones con el Consultor, al menos tres veces a lo largo del estudio.

5.2. Equipo técnico contratado

El Equipo Técnico del Consultor es la parte contratada con la obligación de efectuar los trabajos en virtud de la proposición presentada. En dicha proposición el Consultor deberá

designar un Jefe del Equipo Técnico, cuya aceptación estará sometida a la Dirección del Estudio, y que llevará a cabo las siguientes funciones:

- Organizar la ejecución de los trabajos y, poner en práctica las órdenes de la Dirección del Estudio.
- Ostentar la representación del Consultor en sus relaciones con el Organismo contratante, en lo referente a la ejecución de los trabajos.
- Observar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento.
- Proponer a la Dirección del Estudio las modificaciones, en el contenido y en la realización de los trabajos, necesarias para el desarrollo de los mismos.
- Elaborar y enviar en un plazo de 48 horas el acta de todas las reuniones de trabajo que se realicen.

El Jefe del Equipo Técnico será la persona que el Consultor contratado designe en la Oferta y acepte la Dirección del Estudio. El cambio de cualquier persona a lo largo del trabajo deberá ser solicitado, justificadamente, a la Dirección del Estudio. En la oferta se detallará la capacidad, medios y experiencia de la empresa consultora, así como la composición del Equipo Técnico.

5.3. Presentación y propiedad de los trabajos

En toda la documentación en soporte papel o informático que se elabore para el trabajo que se contrata se incluirá el anagrama del Ayuntamiento de Móstoles, el del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía, IDEA, y el del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Siguiendo el Convenio firmado entre el CRTM y el Ayuntamiento de Móstoles para el desarrollo del PMUS se hará constar en todos los documentos y en todas las acciones de difusión del PMUS-MÓSTOLES que su realización ha sido apoyada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el IDAE.

Los trabajos objeto de este pliego se entregarán según especificaciones exigidas por la Dirección del Estudio. En formato papel, editados por los procedimientos al uso en empresas consultoras: al menos cuatro ejemplares para cada uno de los informes ordinarios y seis ejemplares para el informe de síntesis. A su vez, los planos originales se dibujarán en formato UNE tipo A-1 a las escalas convenientes (o según especificaciones de la dirección técnica), se utilizarán copias reducidas a tamaño A-3 para su encuadernación y se presentarán igualmente en formato electrónico compatible con los sistemas implantados en el Ayuntamiento de Móstoles.

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 de Móstoles.

Los resultados del trabajo de campo se integrarán junto con los datos de población, líneas, paradas, etc., en el soporte informático de modelización de transporte y se deberá dejar instalado en los equipos del Ayuntamiento de Móstoles.

Asimismo, se hará entrega al Ayuntamiento de Móstoles de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del Plan, que no se adjunte en el documento final (incluidos los desarrollos informáticos). El Ayuntamiento de Móstoles tendrá la plena propiedad de todos los documentos y material anteriormente referenciados.

De acuerdo al Convenio entre Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Ayuntamiento de Móstoles, se entregará al Consorcio una copia en papel y dos CD-Rom con la información del PMUS, con logos del Consorcio y del IDAE, además de los del ayuntamiento.

5.4. Calendario y plazo de ejecución del trabajo

Los trabajos deberán realizarse antes de 30 de septiembre de 2009. La ejecución se realizará de acuerdo con el calendario del Programa de Trabajo. Cualquier modificación en los plazos de entrega parciales o finales deberá ser aprobada por la Dirección del Estudio.

6. PRESUPUESTO

El presupuesto máximo de contratación asciende a DOSCIENTOS MIL EUROS (200.000 EUR), IVA incluido, con cargo al Presupuesto Municipal del año 2009.

7. VALORACIÓN DE LAS OFERTAS:

La oferta deberá recoger suficiente detalle para valorar la idoneidad de la misma a los fines que se persiguen. Se entregarán dos ejemplares completos de la oferta técnica.

En la valoración de las ofertas se tendrán en cuenta los siguientes criterios, con la ponderación que se indica:

CRITERIO A: Memoria técnica, de 0 a 17 puntos, según la ponderación:

- Mínimo 0 puntos: Sin memoria técnica o con simple remisión a lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Máximo 17 puntos: Muy relevante contenido de la memoria técnica conforme a los trabajos a realizar, análisis a efectuar y tipo de resultados que se espera obtener.

La Memoria Técnica deberá incluir cuanta información se estime necesaria para una mejor valoración de la misma incluyéndose planos, gráficos, ilustraciones, bocetos, presentaciones multimedia o cualquier otro medio que el oferente estime adecuado.

Deberá incluir la metodología a seguir para la realización de los trabajos y el alcance de los mismos, y detallará asimismo una planificación completa de cada uno de los trabajos y tareas a realizar así como una previsión de los medios materiales y humanos que se aportarán para la ejecución de estas tareas.

CRITERIO B: Equipo de trabajo, de 0 a 16 puntos, según la ponderación:

- Mínimo 0 puntos: Escasa especificación de la estructura del equipo de trabajo para desarrollar cada una de las tareas del estudio en el tiempo señalado. Falta de complementariedad o incoherencia entre las especialidades académico-profesionales del equipo y su tiempo de dedicación, y la naturaleza de las tareas a realizar.
- Máximo 16 puntos: Total especificación de la estructura y personas a realizar el trabajo en el plazo señalado. Total complementariedad y coherencia del equipo y su tiempo de dedicación con las tareas a realizar. Se valorará positivamente el carácter multidisciplinar del equipo de trabajo, dada la naturaleza del estudio, así como la conjunción de equipos con una dimensión limitada y una dedicación completa al trabajo.

El Consultor especificará, para cada tarea y Plan de Actuación, las personas asignadas y el tiempo de dedicación, en horas, de las mismas, así como el coste de dichas personas, debiendo acreditarse adecuadamente la experiencia y conocimientos del personal vinculado al estudio. También deberá reflejarse la experiencia de la empresa en temas similares.

El cambio de cualquier persona a lo largo del trabajo deberá ser solicitado, justificadamente, a la dirección del estudio, con un mes de antelación. La Dirección del estudio se reservará no aceptar el cambio solicitado. El Consultor se comprometerá por escrito respecto a la plena dedicación en el seguimiento y coordinación de los trabajos, por parte de la persona designada como Jefe del Equipo Técnico, a lo largo de toda la duración del estudio.

De contemplarse alguna subcontratación deberá detallarse la capacidad, medios y experiencia de la empresas o empresas a subcontratar, incluyéndose en la oferta una carta de compromiso de dichas empresas para la ejecución de los trabajos previstos en caso de ser elegida la oferta.

CRITERIO C: Aportaciones metodológicas de 0 a 16 puntos, según la ponderación:

- Mínimo 0 puntos: Sin ninguna aportación o con simple remisión a lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Máximo 16 puntos: Descripción detallada de las aportaciones metodológicas específicas al estudio en cualesquiera de sus fases, como diagnóstico, determinación de planes de actuación, proceso de participación pública, así como en el tamaño de las muestras de los trabajos de campo.

CRITERIO D: Oferta económica, de 0 a 51 puntos, según la ponderación:

Mínimo 0 puntos: Estricto ajuste al presupuesto fijado en el Pliego.

Máximo 51 puntos: Baja media de las ofertas recibidas.

La puntuación de las ofertas se realizará proporcionalmente entre los valores extremos indicados.