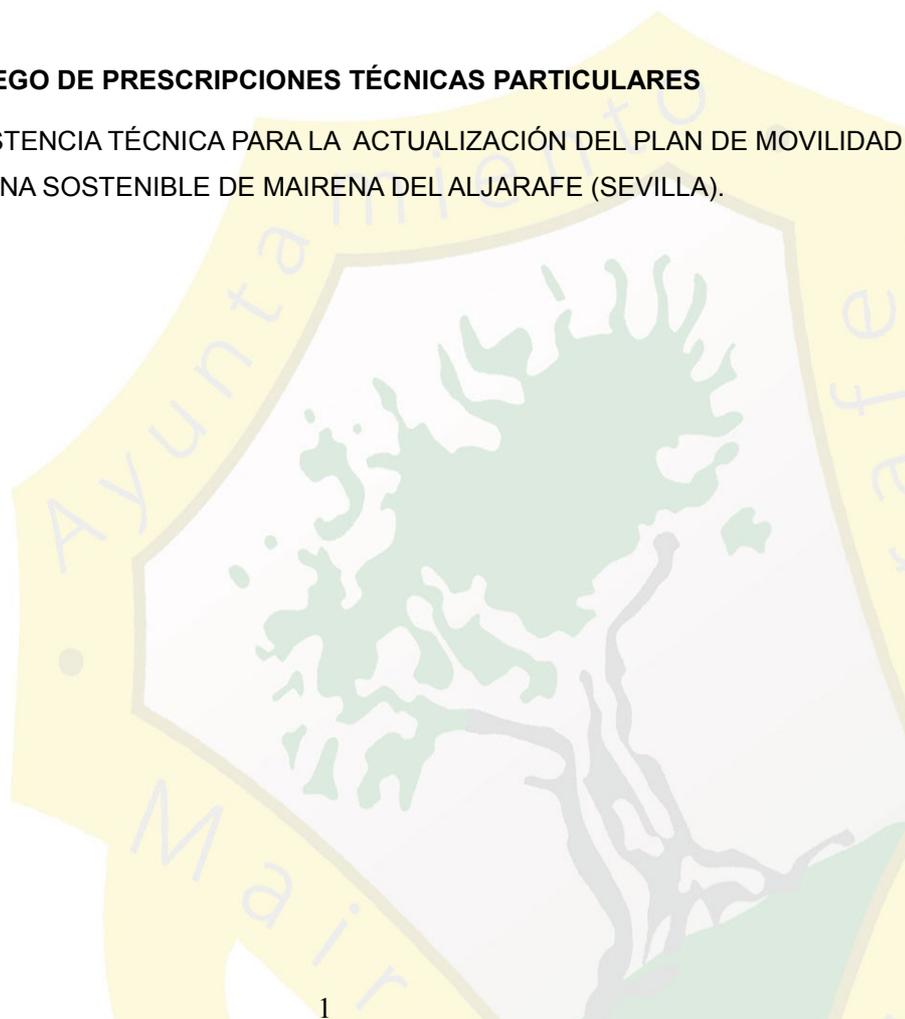


## PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MAIRENA DEL ALJARAFE (SEVILLA).



|                                       |   |               |                     |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5yl2lxg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 1/32                |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5yl2lxg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5yl2lxg==</a> |               |                     |



INDICE

**1. MARCO LEGAL Y ANTECEDENTES.**

**2. OBJETIVOS GENERALES.**

**3. OBJETIVOS TÉCNICOS GENERALES**

- 3.1. INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS
- 3.2. ACCESIBILIDAD
- 3.3 REGULACIÓN DE APARCAMIENTOS.
- 3.4. DISTRIBUCIÓN. CONTROL DE ACCESOS.
- 3.5. INTEGRACIÓN TARIFARIA.
- 3.6. ORDENACIÓN RED VIARIA.
- 3.7. ZONAS ATRACTORAS Y GENERADORAS DE ACTIVIDAD.
- 3.8. INDICADORES.
- 3.9. SEGURIDAD VIAL.
- 3.10. OTROS OBJETIVOS
- 3.11. PLAN DE COMUNICACIÓN.

**4. OBJETIVOS TÉCNICOS ESPECÍFICOS.**

- 4.1. CIRCULACIÓN NO MOTORIZADA.
- 4.2. TRANSPORTE PÚBLICO.
- 4.3. INTERFERENCIA MODAL.
- 4.4. CIRCULACIÓN RODADA.
- 4.5. SEGURIDAD VIAL.
- 4.6. INSTRUMENTALES Y DE GESTIÓN.

**5. CONTENIDO DEL NUEVO PMUS**

- 5.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.
  - 5.1.1. Objetivo y fase de análisis.
  - 5.1.2. Diagnosis
- 5.2. ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
  - 5.2.1. Planes Sectoriales
  - 5.2.2. Programas de Actuación Integrados
  - 5.2.3. Definición de Indicadores y Escenarios. Plan de Evaluación.
  - 5.2.4. Documento de Síntesis
  - 5.2.5. Plan de Participación social.
  - 5.2.6. Asistencia Técnica a la implementación del PMUS, evaluación y transferencia de conocimiento.
  - 5.2.7. Medidas de Información Comunicación y Visibilidad.
- 5.3. PROPUESTA PARA LA REDACCIÓN DE PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS Y ESTUDIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL PRECIO.

**6. ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS.**

- 6.1. DIRECCIÓN DEL ESTUDIO. RESPONSABLE DEL CONTRATO.
- 6.2. EQUIPO DE TRABAJO.
  - 6.2.1. El/La Director/a.
  - 6.2.2. El/La Responsable Técnico/a.
- 6.3. CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS TRABAJOS.

**7. PRESENTACION DE LOS TRABAJOS.**

**8. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN TÉCNICA**

**9. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.**

**10. PRESUPUESTO DEL CONTRATO.**

|                                |   |         |                     |   |
|--------------------------------|---|---------|---------------------|---|
| Código Seguro De Verificación: | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | Estado  | Fecha y hora        |  |
| Firmado Por                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| Observaciones                  |   | Página  | 2/32                |   |
| Url De Verificación            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |         |                     |   |

## **1. MARCO LEGAL Y ANTECEDENTES.**

La ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 101, contempla los Planes de Movilidad Sostenible (PMUS) como un “conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles el crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos”.

En esta misma ley, en su artículo 102, establece que: “A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”.

No existe ninguna normativa, ni a nivel estatal, ni autonómica que regule su contenido ni los procedimientos para su tramitación, aprobación o revisión, de forma análoga a como se hace con la planificación urbanística.

En Andalucía está prevista la elaboración de una Ley de Movilidad Sostenible que regule estos y otros aspectos, de forma similar a las leyes aprobadas en Cataluña y la Comunidad Valenciana, y los proyectos de ley de Navarra o el País Vasco (La ley Andaluza se presentó en octubre de 2014 un anteproyecto de ley en el Parlamento que no ha llegado a ver la luz).

Aunque no trate específicamente los PMUS, la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros en Andalucía sí define y regula los Planes de Transporte Metropolitanos, como los instrumentos básicos para la ordenación y planificación del transporte en los ámbitos metropolitanos de Andalucía.

En este sentido, cabe señalar la aprobación por parte del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible en octubre de 2006. Este Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, es el principal instrumento de ordenación y planificación de los transportes a escala metropolitana.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 3/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==</a> |               |                     |   |

A partir del diagnóstico de la situación actual y su proyección futura se deduce la insostenibilidad del modelo actual de movilidad, proponiéndose un nuevo modelo basado en la potenciación del transporte público, tanto en infraestructuras como en servicios de transporte, la mejora de la red viaria y el fomento de los modos más sostenibles: caminar y bicicleta.

Sin embargo, el escenario económico actual de restricción de los presupuestos públicos, especialmente los dedicados a las infraestructuras, es radicalmente distinto al momento en el que se formuló el Plan por lo que existe gran incertidumbre sobre el horizonte inicialmente previsto de 2020, haciendo necesaria su revisión de forma análoga a como se está realizando con el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad en Andalucía (PISTA 2007- 2013).

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.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un concepto que contribuye a la consecución de unos objetivos climáticos y energéticos europeos, establecidos por los líderes de la UE. Ha sido ampliamente promovido por la Comisión Europea, por ejemplo, a través del Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009) y el Libro Blanco del Transporte (2011), es considerado como un nuevo concepto de planificación, capaz de abordar problemas relacionados con el transporte, además de problemas en zonas urbanas, de una manera m.s sostenible e integradora. Se espera que los planes de movilidad urbano sostenible, permanezcan en la agenda política de la Comisión Europea y de los Estados miembros.

En contraste con los enfoques tradicionales para la planificación del transporte, el nuevo concepto hace un especial hincapié, en la participación de los ciudadanos y de los grupos de interés, mediante la coordinación de políticas entre los sectores (transporte, urbanismo, medio ambiente, desarrollo económico, política social, salud, seguridad, etc), entre los niveles de las autoridades locales y otras autoridades vecinas. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible requieren una larga duración y una visión sostenible para la zona urbana, además de tener en cuenta los costes que la sociedad tendrá que pagar y los beneficios sociales que se obtendrán, con el objetivo de la internalización de los costes y la importancia de la evaluación.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 4/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

En el año 2008 se redactó un PMUS para el municipio de Mairena del Aljarafe, se encuentra a día de hoy obsoleto. La apertura del Metro en el año 2009, las nuevas vías abiertas al tráfico en los años siguientes como los sistemas generales viarios ASGV-5, ASGV-9, ASGV-19, la Ronda Urbana Sur, sectores recepcionados de nuevos desarrollos como el SR-1, SR-4, R-11 SR- 12, han provocado muchos cambios en la forma de moverse en el municipio.

Se ha incrementado el índice de motorización y además las dos paradas de la Línea 1 del Metro de Sevilla han supuesto un cambio radical en las pautas de movilidad no solo urbana sino interurbana de los municipios colindantes. Según una encuesta realizada en el año 2013, el 60 % de los usuarios de las estaciones de metro de Ciudad Expo y Cavaleri son residentes en Mairena del Aljarafe, los cuales utilizan en mayor medida la estación de Cavaleri, ya que la población servida en el entorno próximo de la estación es superior a la que reside en el de Ciudad Expo. El 33 % de los desplazamientos al metro se realizan en vehículo particular.

## **2. OBJETIVOS GENERALES.**

El objeto del presente documento es establecer las condiciones de carácter técnico que han de regir la contratación de los servicios de asistencia técnica para la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el municipio de Mairena del Aljarafe.

En este sentido, para la mejora de la movilidad urbana se hace necesario plantear una reflexión acerca de los actuales modelos de desplazamiento, y planificar nuevas estrategias para facilitar la conectividad urbana que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte.

Con respecto a la finalidad que se busca con la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible es doble: por un lado la mejora de la movilidad del municipio y por otro, que sirva de herramienta de apoyo al PGOU.

Para ello, el nuevo Plan de movilidad (PMUS) que se pretende implantar, debe plantearse con este enfoque:

a) Por una parte, acometer la mejora del espacio público urbano del municipio de Mairena del Aljarafe en los aspectos de zonas 30, zonas 20 (peatonalización), movilidad alternativa al vehículo privado, igualdad de utilización de los espacios públicos, accesibilidad del espacio público,

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 5/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

potenciación de los transportes públicos y el diseño urbano sostenible, igualitario, accesible y amable para el ciudadano.

b) La conectividad con transportes públicos alternativos al vehículo privado, es un medio fundamental para facilitar parámetros de calidad de vida y acceso a los servicios de los ciudadanos, y un medio indispensable para su conexión con el territorio.

c) Incrementar la seguridad vial de los ciudadanos, facilitando y optimizando los accesos a sus actividades cotidianas.

d) Mejorar y optimizar el estacionamiento.

e) Mejorar y optimizar la distribución de mercancías: gestión y regulación de la carga y descarga.

f) Promover la calidad ambiental y el ahorro energético con el consiguiente aumento de su eficiencia, especialmente fomentando medios de transporte no motorizados.

Se dará cumpliendo con las determinaciones de:

- La propuesta de la Comisión sobre planes de movilidad urbana sostenible aprobada en 2013.
- La Ley 2/2011, del 4 de marzo, de Economía sostenible.
- Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental de aplicación a Planes y Programas.
- Nuevas leyes de cumplimiento que se publiquen en el transcurso de ejecución de los trabajos. al conjunto de planes y estrategias que configuran el marco para la integración de criterios de sostenibilidad en materia de transporte, en el ámbito europeo, estatal, autonómico y local.

Y en general, estará basado en la Guía Práctica de elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

Aquellas ciudades que consiguen estructurar un sistema de transporte y movilidad integrado, eficiente, basado en el uso racional del espacio urbano, son las que se posicionan al frente de los índices de desarrollo económico y humano. La movilidad sostenible introduce matices que implican actuar sobre políticas transversales de mejora de la eficiencia del sistema de movilidad, integrando para ello: sostenibilidad social (mayor equidad en el acceso a la movilidad), sostenibilidad energética (reducción de consumos) y sostenibilidad ambiental (reducción de todos los tipos de contaminación). Estos tres puntos, a pesar de ser claramente diferentes, deben analizarse de forma combinada, ya que de lo contrario, puedan dar lugar a contradicciones y desigualdades.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 6/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

La propuesta supone una clara apuesta por:

- Favorecer el paso a una economía baja en carbono
- Promover la adaptación al cambio climático y la prevención y gestión de riesgos.
- Proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos
- Promover el transporte sostenible

Se pretende elaborar un Plan de Movilidad, medioambientalmente sostenible que reduzca las emisiones contaminantes de CO2 y los niveles de ruido, dando respuesta a los indicadores establecidos en el eje Urbano del Programa Operativo Pluriregional de España 2014-2020 respecto al Objetivo Específico.

### **3. OBJETIVOS TÉCNICOS GENERALES.**

La revisión del PMUS persigue los objetivos técnicos siguientes:

#### **3.1. INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS.**

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 mayor eficiencia energética y el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible. Reducir la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energías no renovables.

#### **3.2. ACCESIBILIDAD**

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 más sostenibles.

#### **3.3 REGULACIÓN DE APARCAMIENTOS.**

Determinar la política de aparcamientos acorde con los objetivos del reparto modal del PMUS que comprenderá tanto los estacionamientos de residentes o de rotación.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 7/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

### 3.4. DISTRIBUCIÓN. CONTROL DE ACCESOS.

La distribución y transporte de todo tipo de productos, mercancías, materiales, como los específicos de la Industria y construcción etc. Irá unida a un análisis del control de accesos a las diferentes vías por donde penetran en todos sus aspectos, tanto por las calles por donde circulan como en los lugares destinados a la carga y descarga así como su horario, considerando las peculiaridades de cada zona.

### 3.5. INTEGRACIÓN TARIFARIA.

Analizar y desarrollar sistemas de integración tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad dentro del ámbito de las competencias municipales. Esta integración debe ir encaminada a definir una política de precios para que incremente la demanda sin lesionar la cuenta de resultados global del transporte, y así facilitar los distintos tipos de transporte haciendo más funcionales los traslados.

### 3.6. ORDENACIÓN RED VIARIA.

Propuestas para la ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte, también la jerarquización viaria en base a la funcionalidad, capacidad de las vías y la conectividad entre barrios.

### 3.7. ZONAS ATRACTORAS Y GENERADORAS DE ACTIVIDAD.

Identificar las zonas atractoras y generadoras de viajes, en la ciudad proponiendo estrategias de gestión y de satisfacción de la demanda de movilidad sin olvidar los lugares de bajada y subida como las áreas de espera, todo ello acorde con los objetivos del reparto modal. Sera de especial relevancia el análisis de centros sanitarios, centros de ocio, comerciales, centros educativos propiciando al máximo la intermodalidad.

### 3.8. INDICADORES.

Elaboración de indicadores medibles para el análisis y seguimiento del Plan de movilidad en la ciudad. Entre ellos como grandes apartados estarían:

- Demanda de transporte
- Oferta de transporte
- Calidad urbana.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 8/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==</a> |               |                     |   |

- Calidad social
- Inventarios Energéticos, diferenciando la antigüedad del parque automovilístico y la tipología de combustible y/o vehículo utilizado.
- Inventarios Medioambientales, diferenciando gases de efecto invernadero: NOx, CO2, SOx, y partículas.

### 3.9. SEGURIDAD VIAL.

Deberán incluir información sobre accidentalidad en la ciudad para analizar y 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). Este análisis debe abarcar desde las infraestructuras, pasando por el mobiliario urbano, iluminación, horario para terminar con los medios de transporte.

### 3.10. OTROS OBJETIVOS

Aunque están contemplados en los objetivos generales expuestos anteriormente de forma indirecta por las medidas que habrá que concretar, es necesario resaltar la movilidad que no produce gases de efecto invernadero en las ciudades que va desde el coche eléctrico, pasando por el híbrido, para terminar en el de la pila de hidrógeno.

También los Planes de movilidad para los trabajadores que realizan sus funciones en grandes centro de trabajo, así como medidas específicas para el sector del Taxi.

### 3.11. PLAN DE COMUNICACIÓN.

Propuesta de un Plan de comunicación y participación social para los años que dura el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, donde confluyan los objetivos del Plan con las medidas a desarrolladas. Para el diseño de dicho plan habrá que definir diferentes tipos de acciones, como pueden ser foros de participación global y por sectores, redes sociales, pagina web, eventos, medios de comunicación, etc. Se propondrán medidas para informar, formar y educar en los principios y objetivos que se formulan en el Plan.

## **4. OBJETIVOS TÉCNICOS ESPECÍFICOS.**

Se plantea un conjunto de objetivos específicos que permitirán dar respuesta a las carencias detectadas en el municipio de Mairena del Aljarafe y que serán la base para el posterior desarrollo

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 9/32                |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

del Plan de Actuación.

#### 4.1. CIRCULACIÓN NO MOTORIZADA.

- Definir, potenciar y afianzar los itinerarios peatonales y ciclistas procurando la máxima seguridad para los usuarios.
- Integrar los itinerarios peatonales y ciclistas en el sistema general de espacios libres de la ciudad.
- Cumplimiento de la reglamentación que asegura la no discriminación de las personas. Diseño de zonas urbanas libres de coches o de acceso restringido.
- Completar la red ciclista existente y sus instalaciones complementarias, como son: la dotación la tipología, la ubicación de los carriles bici y estaciones de aparcamientos para permitir el acceso al máximo número de puntos de la ciudad, procurando la mayor seguridad en las intersecciones con otros flujos.
- Identificar posibles itinerarios peatonales obtenidos de la encuestas con el análisis de capacidad de los mismos, respetando e incrementando las condiciones de confort de los mismos, como seguridad, ancho de la vía adecuado, iluminación, sombra etc. El resultado serán propuestas de peatonalizaciones y micro peatonalizaciones.
- Determinar puntos de accidentalidad y puntos conflictivos de la red ciclista y peatonal entre los diferentes modos de transportes.
- Medidas para generar entornos seguros, adecuados y agradables para los usuarios, con especial atención a los caminos escolares.

#### 4.2. TRANSPORTE PÚBLICO.

- Mejorar la confortabilidad de las paradas de transporte público.
- Mejorar el acceso rodado, no motorizado y universal en las paradas.

#### 4.3. INTERFERENCIA MODAL.

- Recuperar el viario urbano para su función de soporte de la movilidad de los diferentes modos de transporte para tratar de alcanzar la eficiencia de un bien escaso.
- Estudio de aparcamientos disuasorios para el vehículo privado y la bicicleta ligados a intercambiadores de transporte, para tener la máxima eficacia en los transbordos.
- Políticas de intermodalidad, integración tarifaria para un aumento de competitividad de los

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5yl2l1xg==   | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 10/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5yl2l1xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5yl2l1xg==</a> |               |                     |   |

modos colectivos y sostenibles.

#### 4.4. CIRCULACIÓN RODADA.

- Jerarquización del viario, clasificando las vías en base a la demanda de movilidad y características de las vías así como origen y destino de los viajes.
- Reordenar el tráfico desplazando los flujos de paso hacia los ejes estructurantes y reduciéndolo en las zonas residenciales y céntricas.
- Limitar el tráfico en vehículo privado hacia las zonas más congestionadas de la ciudad, incorporando sistemas de calmado del tráfico.
- Diseñar políticas que primen el transporte con vehículos privado o de alquiler que no produzcan gases de efecto invernadero (GEI).
- Regular la zona de aparcamiento, orientándolo a usos prioritarios y flexibles según tipo de usuario y localización para permitir una planificación multimodal.
- Regular el tráfico urbano de mercancías, con el diseño de rutas y plataformas logísticas para evitar interferencias con el tráfico privado y costes adicionales a los distribuidores.
- Medidas para crear itinerarios operativos en caso de emergencias.

#### 4.5. SEGURIDAD VIAL.

Además de lo expuesto en los generales, mejorar la seguridad vial, especialmente de aquellos usuarios en situación de mayor vulnerabilidad, como son las personas con movilidad reducida, los peatones, ciclistas y otros elementos actuales (patines, segway, etc.)

#### 4.6. INSTRUMENTALES Y DE GESTIÓN.

- Incorporar en la planificación urbanística criterios de ordenación sostenible, proximidad de los usos relacionados entre sí para acortar distancias, aumento de las densidades y la compacidad urbana, así como un sistema de transporte que apueste por todos los modos para revisiones o modificaciones del PGOU o bien para cuando se realice uno nuevo.
- Proponer fórmulas de financiación de las nuevas infraestructuras de transporte público ya sea con los propietarios del suelo, como otras líneas de financiación.
- Aplicar medidas que permitan la concienciación y sensibilización de los ciudadanos hacia el uso de modos de transporte más sostenibles
- Establecer mecanismos de coordinación entre administraciones, tanto de carácter vertical como horizontal) Interferencia modal.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 11/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

- Apoyarse en las TICs (Tecnología de la Información y la Comunicación) para monitorizar y controlar todos los aspectos relacionados con la movilidad.

## **5. CONTENIDO DEL NUEVO PMUS**

### **5.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.**

#### **5.1.1. Objetivo y fase de análisis.**

El objetivo de esta fase es el estudio y el análisis de la movilidad actual del municipio de Mairena del Aljarafe, diferenciando entre los diferentes grupos sociales que la comprenden, tanto en el ámbito urbano, como en el resto del término municipal, para tener conocimiento de su estado actual, relacionar los problemas de movilidad y accesibilidad con la distribución actual del municipio, establecer posteriormente las medidas y/o actuaciones pertinentes a realizar, y solucionar la problemática de forma sostenible y económicamente viable.

El **trabajo de campo** incluirá:

#### a) Definición del ámbito de estudio.

Se considerará como ámbito inicial del estudio el término municipal, debiéndose incluir diversas zonas externas a este ámbito, fundamentalmente las que representen los principales orígenes y destinos de los viajes que se producen en la ciudad. Se tendrá que coordinar también con el plan metropolitano que está en redacción.

La zonificación se configurará tomando como base las distintas secciones censales del padrón de población. No se admitirá ninguna zona inferior a la unidad censal mínima, salvo los grandes centros de atracción de viajes que se podrán configurar como zonas específicas con el fin de aumentar la precisión en la toma de información de los destinos de los viajes.

#### b) Encuesta domiciliaria de movilidad.

La encuesta garantizará que el error máximo admisible en la variable principal (número de desplazamientos) será inferior al 2%. Con estas encuestas se deberá recabar la información necesaria para la obtención de las diferentes matrices origen/destino, modales, por motivos, por periodos horarios, etc., que caracterizarán la demanda de la ciudad y servirán de base para la posterior modelización y elaboración de la 2ª fase del plan de movilidad. El período más adecuado para efectuar la recogida de datos se determinará en función de la fecha de comienzo de esta

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 12/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

asistencia técnica, debiendo realizarse en un período con actividad laboral y docente normal, de acuerdo con las indicaciones que dé el responsable de la administración. La encuesta a realizar presentará las siguientes características mínimas:

- La técnica de encuesta y el número de entrevistas válidas deberán asegurar que el error en el número de desplazamientos será inferior al  $\pm 2,00\%$  para el conjunto de la muestra, no superándose el  $\pm 8,00\%$  para cada una de las zonas de transporte. El nivel de confianza para la obtención de la muestra será superior al 95% con un supuesto de máxima indeterminación.
- Se deberá asegurar el control del trabajo de campo y la depuración de la grabación de la encuesta; así como la determinación de los factores de expansión aplicables a cada uno de los individuos de la muestra en función del plan de muestreo.
- Los datos obtenidos de las encuestas se validarán de acuerdo con, entre otros, los siguientes procesos:
  - Comprobación en el campo de la coherencia y de la totalidad de los datos.
  - Comprobación por ordenador de los rangos válidos para las variables.
  - Consistencia interna de los datos, comparando los datos obtenidos con aforos independientes (de existir) en los mismos puntos de encuesta.

Se justificará la validación de los datos realizada, que deberá ser aprobada por la administración. El adjudicatario facilitará al ayuntamiento toda la información relativa al proceso de validación bien mediante el acceso como usuario auditor a la aplicación utilizada o bien mediante informes que detallen las actuaciones realizadas. Se entregará la grabación completa de la encuesta en un formato de base de datos adecuado, con los campos documentados y el factor de expansión incluido.

- El universo de la encuesta deberá ser, en general, la descripción del hogar y en particular los componentes de la familia.
- Se recogerán todos los desplazamientos del día anterior al que se realice la encuesta o bien se establecerán las encuestas a partir de la técnica del diario de viajes recogiendo datos de dos días consecutivos.
- Se deberán distribuir las entrevistas en los distintos días laborables de la semana de manera que la muestra de desplazamientos sea representativa de la movilidad en día laborable medio.
- La grabación de la encuesta de movilidad deberá incluir todos los campos necesarios para cubrir todos los desplazamientos realizados por unidad de muestreo.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 13/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

Un desplazamiento podrá dividirse en diferentes etapas, con un máximo de 3 etapas. Se deberá recoger información relativa, por una parte, a todos los puntos de enlace y modos de las distintas etapas (origen, destino, modo de transporte, frecuencia, motivo de viajes, etc.) y por otra parte, la descripción de la “motorización” del hogar.

La encuesta será telefónica, siendo el mínimo número de encuestas, con resultado valido a realizar de 500.

Los licitadores propondrán el modelo de encuesta que la cual recogerá los conceptos expuestos en este pliego, la cual podrá ser modificada a juicio del Director técnico de la administración. Con el fin de garantizar la correcta georreferenciación de los datos obtenidos en las encuestas, el adjudicatario incorporará el fichero del callejero municipal con las direcciones normalizadas en la aplicación informática que utilice para la grabación de las encuestas. El número de encuestas superior a las demandadas será objeto de valoración.

c) Transporte público:

Se deberán realizar un mínimo 500 aforos sube y baja en todas las líneas interurbanas y de la línea 1 del Metro de Sevilla. Asimismo se considerará toda la información disponible en ambas empresa obtenida a partir de la explotación del uso de cualquier estudio, tarjetas etc.,

d) Encuestas pantalla:

Con la realización de la campaña de encuestas pantalla también denominada de interceptación en el cordón definido por los principales accesos y salidas a de la ciudad, en vehículos privados, se pretende identificar la movilidad de aquellas personas no residentes o bien residentes del municipio de Mairena que acceden o la abandonan en vehículo privado. En dicha campaña se entrevistará a determinados conductores en los principales accesos a la ciudad para conocer sus orígenes y destinos. Las entrevistas se realizarán, preferentemente, en las líneas de detención de los cruces más próximos al acceso o salida, debiendo considerarse que alguno de estos accesos o salidas precisarán más de una encuesta de interceptación, siendo 8 puntos el mínimo de encuesta (considerando las entradas y las salidas).

Las encuestas de interceptación recogerán los viajes que se realicen en cada acceso o salida a lo largo de la jornada laboral, con una duración que incluya la hora punta de la mañana de viajes al trabajo y la hora punta de la tarde de vuelta del trabajo, y que como mínimo será entre las 06'30 h. y las 22'00 también se realizaran encuestas pantalla en el interior del casco urbano, aquí se

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 14/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==</a> |               |                     |   |

realizaran al menos en 20 puntos. El número mínimo de encuestas por punto y periodo será de 20, y los días de la semana se consideraran en dos bloques, normal (martes, miércoles, jueves) y vacacional (sábado y domingo) además de hacer dos capturas, una a la hora de entrada los lunes y otra a la hora de salida los viernes. El total de encuestas de este tipo no podrá bajar de las 250. En la oferta presentada por los licitadores, se valorará la mejora correspondiente al mayor número de jornadas y encuestas de interceptación ofertado así como su planificación. Al igual que en el caso de la encuesta domiciliaria, los datos obtenidos se someterán a los procesos de validación y expansión referidos en el apartado 2.

e) Otras encuestas.

Si no se dispusiera de datos, se deberán hacer encuestas de peatones y ciclistas, de centros de actividad y de áreas intermodales, siempre con la fiabilidad descrita en los apartados anteriores.

f) Encuestas de preferencias declaradas.

Son un soporte para impulsar la acogida ciudadana de determinadas medidas que se pueden entender de especial relevancia tanto por su coste, como por su repercusión social. Al menos deberán realizarse dos. Dichas encuestas tendrán los mismos requisitos de fiabilidad que los descritos en el apartado b)

**El Documento de Análisis** comprenderá:

a) Características socioeconómicas y territoriales, donde se exponga:

- Los antecedentes en materia de movilidad y planificación urbana.
- La estructura y evolución de la población del municipio de Mairena del Aljarafe.
- El nivel de motorización, zonas residenciales.
- Las diferentes dotaciones generadoras de desplazamientos (zonas de trabajo, de ocio, de servicios como colegios, centros médicos, etc).
- Usos del suelo, se estudiarán los diferentes usos del suelo en el término municipal de Mairena del Aljarafe, indicando las zonas donde se generan y atraen viajes
- Se contemplará también las zonas de desarrollo urbano pendientes y sus dotaciones.
- Se incluirá un análisis de los accesos al municipio de todos los barrios existentes, poniendo énfasis en aquellos que posean riesgo de segregación social, fomentando su integración, así como la atención de aquellos grupos que debido a una movilidad reducida, tengan necesidades especiales y problemas de adaptación.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 15/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==</a> |               |                     |   |

b) Análisis vial: Análisis exhaustivo de la red viaria que comprende el municipio en función de su jerarquización, teniendo en cuenta si se trata de arterias, calles de primer orden, segundo orden y sin clasificar, indicando:

- El sentido de circulación.
- Las medidas de la calzada y las aceras.
- Inventariado de los viales de uso exclusivo para peatones y ciclistas.
- Las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida, así como el
- Inventario de intersecciones y semáforos y su funcionamiento.

En el resto de las calles que no pertenecen a las arterias y primer orden de jerarquización indicará las características básicas de las aceras.

Se indicará las deficiencias que se encuentran en estos ámbitos tratados. Pero además de las características de las infraestructuras viarias existentes, es importante conocer el uso que se hace de las mismas.

c) Zonas de estacionamiento: Inventario de las zonas de estacionamiento públicas y privadas, poniendo énfasis en aquellas que son reservadas para carga y descarga, y especialmente para aquellas destinadas a personas con movilidad reducida. Se incluirá y se indicará:

- Inventariado de las zonas de estacionamiento públicas y privadas.
- Tipo de estacionamiento (público o privado) y localización (vía pública, estructura, subterráneos, etc.).
- Número de plazas disponibles, régimen de usos y tarifas y datos de demanda total, ocupación, rotación,...
- Señalización de las zonas de estacionamiento y de las plazas pertinentes.

d) Transporte público: Se incluirá y se indicará:

- Inventariado de los Itinerarios, horarios y paradas de las líneas de transporte público, incluyendo el transporte escolar.
- Inventariado de la oferta y la demanda del transporte público en su totalidad.

e) Tráfico privado: Se incluirá y se indicará:

- Funcionamiento de la red urbana principal.
- Aforo del tráfico.
- Distribución por horas.
- Inventariado de la red ciclista y vial del municipio.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 16/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==</a> |               |                     |   |

f) Inventariado y análisis de flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Se estudiará:

Las necesidades de carga y descarga. Se analizará la problemática de la carga y descarga, inventariado de espacios reservados para esta función y los usos de los mismos. Se analizará la regulación existente, horario asignado a esta actividad y los posibles conflictos con otras actividades y se hará un inventario de todas las plazas de carga y descarga y de su uso.

g) Movilidad a pie y en bicicleta:

- Se estudiará la existencia de itinerarios peatonales y se detectarán las barreras existentes.
- En cuanto al uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana, se tratará de determinar las necesidades a partir de la demanda real actual y potencial, para lo cual se mantendrá contacto con diferentes asociaciones de bicicleta.

h) Análisis de la seguridad o siniestralidad vial.

Se analizará la peligrosidad e inseguridad vial tanto para vehículos, como para peatones, poniendo énfasis en la relación entre ambos, tratando de averiguar posibles conflictos. Se recogerá y se hará un inventariado de los accidentes de tráfico ocurridos en los últimos 5 años en el municipio de Mairena del Aljarafe, poniendo de manifiesto su grado de siniestralidad, con el objetivo de identificar puntos de conflicto dados, tanto entre vehículos a motor y usuarios no motorizados, como entre ellos mismos respectivamente.

i) Aspectos energéticos y medioambientales.

Inventario de aspectos medioambientales y energéticos. Se recogerán las superaciones de los valores límites, horarios de concentraciones de partículas contaminantes y sus indicadores, nivel de ruido ambiental.

j) Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.

- Se estudiará la integración de la movilidad en la política urbanística de la ciudad. 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.
- Se identificarán las bolsas de inaccesibilidad en zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.
- Análisis de la concentración zonal de actividades.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 17/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==</a> |               |                     |   |

k) Estructura municipal y presupuestos de movilidad.

Se estudiará la estructura municipal de las diferentes áreas relacionadas con la movilidad sostenible, su coherencia, eficacia y funcionalidad, así como la capacidad económica del Ayuntamiento en los últimos 5 años para gestionar actuaciones de movilidad sostenible.

l) Participación ciudadana y de otros actores, como el resto de las administraciones y los grupos empresariales. Enfoque abierto y transparente.

Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo - Declaración de la Comisión.

m) Aquellos otros aspectos que el ofertante considera necesarios para el cumplimiento de los objetivos generales del Plan.

La recogida de información se hará mediante trabajo de campo que debe proporcionar una completa caracterización del estado actual de la movilidad, permitiendo obtener, entre otros aspectos, el número de viajes que absorben los diferentes modos, los motivos de transporte y la obtención del conjunto de matrices origen-destino de los mismos. Esta información debe permitir la elaboración de modelos de demanda que relacionan las cantidades y modalidades de transporte con las características de la población. Para ello, deberá proponerse una zonificación del municipio y núcleo urbano que resulte estadísticamente operativa.

Toda la información recogida se implementará en una base de datos geográfica, compatible con el información geográfica (SIG) que explote dicha base de datos acordes con las Directrices Inspire de la Unión Europea. Por acuerdo entre el Responsable del contrato y el adjudicatario se definirá previamente el modelo de la base de datos, donde se describan, entre otras cuestiones, los objetos, atributos, relaciones, reglas de consistencia, estructura y filosofía de los datos geográficos.

#### 5.1.2. Diagnósis

Dada la información y los datos obtenidos en la fase de Análisis, se procederá a realizar un Diagnóstico que valore e integre la situación actual, tendencias de la movilidad y la problemática que existe en el municipio de Mairena del Aljarafe, para determinar la calidad de los flujos de

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 18/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y12lxg==</a> |               |                     |   |

movilidad.

El Diagnóstico no sólo será de carácter técnico, sino que se tendrá en cuenta la opinión y valoración los usuarios.

Dicho Diagnóstico deberá explicar las causas determinantes de las pautas de movilidad de los ciudadanos, así como las distintas interacciones entre aquellos elementos que condicionan el tráfico y el transporte, y las posibles tendencias del factor movilidad, donde se identifique la problemática y las oportunidades existentes. Se deberán contemplar los problemas y disfunciones de movilidad y accesibilidad del modelo y distribución actual.

El diagnóstico deberá realizarse de modo que de los resultados obtenidos puedan diseñarse propuestas de actuación de acuerdo con los problemas detectados.

En esta fase de Diagnóstico se deberán definir unos indicadores que permiten determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos del PMUS establecidos. Además, estos indicadores:

- Serán la base para el planteamiento de los indicadores de evaluación.
- Deberán ser de medida sencilla, con el objetivo de evitar un sobre coste de las medidas, concretas y cuantificables, con el fin de permitir la comparación y seguimiento efectivo.
- Estarán en consonancia con iniciativas de organismo oficiales, así como a cualquier otra norma, directriz o recomendación elaborada por la Comisión Europea, por la Administración del estado o por la Comunidad Autónoma de Andalucía y siempre teniendo en cuenta los indicadores establecidos en el eje Urbano del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020 respecto al Objetivo Específico donde se incluye esta actuación, detallado en el apartado 2 de este documento.

## 5.2. ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

Sobre la base de los objetivos establecidos en el presente Pliego e identificada la problemática en la fase de diagnóstico se establecerán distintas actuaciones que se articularán dentro de los planes específicos o sectoriales.

Se extraerán las conclusiones precisas para establecer una visión global del conjunto de la movilidad en el núcleo poblacional en diferentes escenarios temporales: corto plazo (2 años), medio plazo (4 años) y largo plazo (8 años).

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5yl2l1xg==   | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 19/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5yl2l1xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5yl2l1xg==</a> |               |                     |   |

Con el alcance indicado por el órgano ambiental competente, se elaborará el documento ambiental estratégico definitivo, el cual se remitirá al órgano ambiental para que emita su declaración ambiental estratégica.

Cada una de las propuestas, medidas y acciones concretas de los Planes específicos o sectoriales y de los Programas de Actuación integrados deberá contener al menos los siguientes parámetros:

- Nombre de la propuesta, medida o acción
- Objetivos generales con los que se relaciona
- Objetivos específicos a alcanzar
- Beneficios esperados
- Condicionantes y obstáculos posibles
- Plan específico o sectorial en el que se encuadra
- Programa de actuación integrado en el que se inserta
- Breve descripción, evaluándose técnica, funcionalmente, ambiental y social
- Mapa de localización
- Propuesta de indicadores asociados a incluir en el Plan de Seguimiento
- Agentes implicados en su desarrollo
- Presupuesto y financiación previstas
- Cronograma de implantación y horizonte temporal de implementación (corto, medio o largo)
- Grado de prioridad
- Propuestas, medidas y acciones relacionadas
- Previsión de costes y beneficios asociados (económico, social y ambiental)
- Estudio básico de sostenibilidad con previsión de emisiones y ahorro energía

#### 5.2.1. Planes Sectoriales

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.

Se relacionan a continuación los planes previstos:

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 20/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

**a). 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 zonas 30, zonas 20 (peatonalización), carriles-bici, plataformas de autobuses, etc., que debe promover el Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe.

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.

**b) 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:

1. Nuevos aparcamientos para residentes, tanto en superficie como subterráneos.
2. Aparcamientos de rotación y control del estacionamiento en superficie.
3. Reordenación del estacionamiento en superficie.
4. Aparcamientos de disuasión orientados al transporte público o en borde de zonas peatonales.
5. Creación de zonas de estacionamiento VERDE (modelo Cádiz).

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

**c) Plan de Potenciación del Transporte Público.**

El estudio debería acometer las propuestas de mejora del sistema de transporte público del municipio. Tendrán que venir perfectamente definidos, presupuestados y planificada su implantación según se incluyan en actuaciones a corto, medio o largo plazo, 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.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 21/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y121xg==</a> |               |                     |   |

- 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 las personas con discapacidad.
- Infraestructura de acompañamiento, como carriles-bus, plataformas reservadas, avances en paradas, etc., así como prioridades semafóricas.
- 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.

#### **d) 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 u otras normas que se requieran. Básicamente, se centrarán en las tipologías siguientes:

- Mejora de los itinerarios peatonales.
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad compartida.
- Peatonalización y nuevos ejes ambientales.
- Áreas estanciales (plazas), viario peatonal y de coexistencia (calmado de tráfico, compatibilidad con el tránsito de peatones).
- Potenciación de rutas o sendas de ocio para andar y pedalear.

#### **e) Plan de potenciación del transporte ciclista.**

El Plan debe recoger los aspectos ligados a posibilitar el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano no motorizado, aspectos ligados a la ordenación urbanística, por lo que las propuestas deberían ser enmarcadas en el desarrollo urbanístico del municipio.

- Situación actual de la red de carriles bici existente en Mairena del Aljarafe. Itinerarios ciclistas interbarrios y carriles bici.
- Propuestas de red ciclista. Intervenciones necesarias. Soluciones de ITS.

#### **f) Plan de caminos escolares seguros**

El Plan debe recoger los aspectos ligados a posibilitar los desplazamientos escolares caminando a través de la realización proyectos de caminos escolares seguros. Se deberá tener en cuenta:

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3RjoK5y12lxg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 22/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y12lxg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3RjoK5y12lxg==</a> |               |                     |   |

- Análisis del proyecto actual del Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe de Caminos Escolares Seguros para la creación de nuevos itinerarios actuales en torno a los centros escolares, disfuncionalidades, conflictos con el tráfico automóvil, etc.
- Intervenciones y medidas necesarias de remodelación y reorganización del espacio público entorno a los colegios e institutos, que hayan quedado fuera del proyecto cofinanciado de los Caminos Escolares Seguros de Mairena del Aljarafe. Retomar la propuesta del proyecto PAULA, pendiente de concesión de subvención por parte de la Junta de Andalucía.

**g) Plan de mejoras de accesibilidad y supresión de barreras.**

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

**h) Plan de mejoras de la distribución de mercancías.**

El estudio incluirá el Plan específico 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.

**i) 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.

**j) 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 mejorando la flota del Ayuntamiento y/o de grandes empresas, etc. Además, se estudiará la implantación de áreas de cero y/o bajas emisiones.

**k) Plan de concienciación, educación y sensibilización ciudadana.**

Serán actuaciones orientadas hacia la ciudadanía, para adquirir una concienciación e implicación de los colectivos y especialmente de los individuos como verdaderos usuarios y beneficiados del entorno urbano.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 23/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

**l) 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, centros sanitarios, colegios, grandes empresas, polígono PISA, etc.

**m) Plan de seguridad vial.**

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

**n) Plan zona 20 (peatonalización) y zona 30 para el resto del municipio.**

**ñ) Estudio de las líneas de financiación:**

Se propondrán líneas de financiación a nivel europeo, estatal, regional o de carácter privado para el desarrollo de las propuestas o medidas del PMUS.

**o) 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 en viaje compartido, coche multiusuario y bicicleta pública (en el caso de que aún no esté implantado). Además se tendrá en cuenta los transportes discrecionales de recurrencia diaria, así como el taxi (propuesta de mejora para este sector).

**p) Plan de Gestión Inteligente de la movilidad.**

Propuesta para el desarrollo de un Plan de Implantación de una plataforma Smart Mobility compatible con el resto de plataformas instaladas o pendientes de instalación en el municipio (alumbrado público, transporte urbano, sostenibilidad etc). Esta plataforma integrará el Centro de Control de Tráfico y las SAEI. Tendrán que se compatible para poder a futuro implantar una plataforma Smart City.

Para conseguir información general de demanda de movilidad, hoy en día se ofertan estos servicios, pero sería necesario analizar el coste de la rentabilidad de esos datos. Está claro que a futuro podrá conseguirse mucha información sin necesidad de aforadores manuales o automáticos. Se buscarán soluciones de carácter innovador, fomentando que se utilicen datos abiertos "Open Data" que supongan un evidente ahorro para la administración local.

Es vital para poder desarrollar un buen trabajo que se pueda disponer de la mayor información posible y que el trabajo que se realice, garantice que este Plan se pueda ir retroalimentando de

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 24/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

datos, y de esta forma poder ir tomando las decisiones que se necesiten. Como ya hemos indicado tiene que ser un PMUS dinámico, una plataforma que se pueda ir actualizado y adaptado según vaya cambiando la movilidad, se vayan ejecutando obras, etc.

**q) Cualquier otro Plan que el ofertante considere necesario para el cumplimiento de los objetivos.**

Se definirán hasta tres propuestas de mejora o de nueva redacción de las Ordenanzas municipales relativas a la circulación y transporte, acceso a zonas restringidas, utilización del carril bici, bonificaciones fiscales por el uso del vehículo limpio (eléctricos, híbrido, etc.), etc.

**5.2.2. 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.

**5.2.3. Definición de Indicadores y Escenarios. Plan de Evaluación.**

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.

Los indicadores utilizados en el diagnóstico serán la base para el planteamiento de los indicadores de la evaluación. Los indicadores de seguimiento serán también definidos y deberá también indicarse su idoneidad, forma de medida y periodicidad de esta.

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.

El Plan de Evaluación tendrá como objetivo apoyar al ayuntamiento en la implementación del PMUS, analizar su eficacia, eficiencia e impacto. Deberá servir para comprobar y valorar la evolución de las propias acciones operativas, y también la evolución desde los escenarios y el

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 25/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

diagnóstico actual hacia los escenarios esperados tras la implantación del Plan y de sus Estrategias. Tendrá carácter anual.

#### 5.2.4. 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.

#### 5.2.5. Plan de Participación social.

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

- Las valoraciones del diagnóstico.
- La propia definición, ejecución y gestión del Plan.

Los documentos del PMUS deberán estar a disposición del público, y se preverá las vías para la recogida de sugerencias o modificaciones que se puedan incorporar a su redacción final.

La participación pública deberá incorporarse en las fases previas del trabajo con la divulgación de su puesta en marcha, justificación y objetivos. Se programarán reuniones de coordinación con todas las Áreas del Ayuntamiento de Mairena de Aljarafe para conocer las necesidades ya conocidas por dichas áreas como para definir la manera de proceder y de llegar a los colectivos pertinentes que permiten identificar las peticiones de la ciudadanía desde las fases de Análisis y Diagnóstico. Asegurar la participación ciudadana permitirá diseñar propuestas con perspectiva de éxito.

Las conclusiones y resultados obtenidos de la Participación Pública se entregarán en un documento de resultados, incluido en cada una de las fases de desarrollo establecidas.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 26/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

### 5.2.6. Asistencia Técnica a la implementación del PMUS, evaluación y transferencia de conocimiento.

Asistencia técnica y asesoramiento, así como formación del personal municipal en relación a la implementación del PMUS, evaluación, y respecto a la ejecución de cualquiera de las actuaciones y acciones planteadas.

### 5.2.7. Medidas de Información Comunicación y Visibilidad.

- VIDEO: El contratista estará obligado a entregar un reportaje de vídeo que recogerá las fases más significativas del proceso de elaboración del PMUS desde su inicio hasta su finalización, describiéndose en el audio los objetivos del proyecto, datos generales del mismo, y líneas de actuación resultantes.
- ANUNCIOS: Diseño de dos anuncios tipo al inicio y finalización del proyecto para su publicación en medios de comunicación.
- FOLLETOS (o algún documento de difusión online para no imprimir): Edición de un folleto sobre las fases del plan de movilidad, objetivos y principales líneas de acción coincidiendo con la finalización de los trabajos.

### 5.3. PROPUESTA PARA LA REDACCIÓN DE PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS Y ESTUDIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL PRECIO.

El adjudicatario realizará propuesta de pliegos para el Plan de la Bicicleta y Plan de Gestión Eficiente de la Movilidad.

## **6. ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS.**

### 6.1. DIRECCIÓN DEL ESTUDIO. RESPONSABLE DEL CONTRATO.

La Dirección técnica del PMUS, estará formada por el/la técnico/a de Movilidad como responsable del contrato y una Comisión municipal de asesoramiento y seguimiento con la siguiente composición:

- Técnico/a de Movilidad.
- Jefe de la Policía Local o en quien delegue.
- Director técnico de Planeamiento y Gestión.
- Representante técnico de los Servicios Públicos para la Ciudadanía.
- Arquitecto/a redactor del PGOU y asesor externo de la GMU.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 27/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

También podrán convocarse a criterio de la comisión según los temas a tratar a representantes de otras áreas: comunicación, SIG, informática, participación ciudadana, educación, bienestar social o a representantes de otros organismos supramunicipales.

El responsable técnico/a del contrato asumirá, entre otras, las funciones siguientes:

- Establecer los criterios técnicos y líneas generales de los trabajos a desarrollar.
- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de los trabajos del adjudicatario.
- Velar por el cumplimiento del Presente Pliego de Condiciones.
- Decidir, en su caso, la aceptación de las modificaciones en el desarrollo de los trabajos a realizar.
- La aceptación y recepción de los trabajos.
- Obtener la información de base disponible en los diferentes servicios municipales respetando, y haciendo respetar, la confidencialidad necesaria para su utilización.

## 6.2. EQUIPO DE TRABAJO.

El adjudicatario 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 éste 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. Se indica en el Pliego de Clausulas Administrativas.

Las funciones de cada uno de los miembros se relacionan a continuación:

### 6.2.1. El/La Director/a.

Será el autor y redactor de la propuesta de PMUS.

### 6.2.2. El/La Responsable Técnico/a.

Será el interlocutor entre el adjudicatario y el Director técnico 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 personal técnico a su cargo que estime necesario. El/La Responsable técnico/a llevará a cabo, entre otras, las siguientes:

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 28/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

- 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.
- Representar a la adjudicataria en sus relaciones con el Ayuntamiento en lo referente a la ejecución de los trabajos
- Someter al responsable de la administración el programa de trabajos y demás propuestas que se determinan en el presente pliego para su aprobación
- 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 de contenido como de plazo de realización, tomando como referente la oferta técnica propuesta. Facilitar al responsable de la administración toda la información necesaria para realizar correctamente las funciones de control en cualquier fase de los trabajos.
- 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.
- Informe de Seguimiento. Durante los siete primeros días del mes entregará un informe de seguimiento sobre la ejecución de los trabajos en el que estarán contemplados todos los factores descritos en el pliego, más los que la Dirección técnica le ordene por escrito.

Si fuera necesario el cambio de algún miembro del equipo de trabajo, este tiene que tener la aceptación de la dirección técnica.

### 6.3. CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS TRABAJOS

En la realización del PMUS el adjudicatario tendrá en cuenta las directrices y previsiones contenidas en los documentos existentes del PGOU y/o los Planes de desarrollo del mismo, los datos, previsiones y planes directores de carácter municipal o de otros organismos ministeriales y autonómicos y locales en todos los aspectos que tengan relevancia en materia de movilidad y que puedan afectar a dicho Plan.

Además de lo anterior, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- El contratista dispondrá de una oficina dotada de los recursos humanos y materiales suficientes para realizar los trabajos objeto del contrato de servicios a que se refiere este Pliego.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 29/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

- El personal, especialmente el de nivel técnico, deberá desempeñar su cometido con la suficiente continuidad para que no quede disminuida la calidad y eficacia del trabajo requerido.
- Si el contratista procediera al cambio puntual de alguno de los miembros del equipo, lo deberá informar por escrito con al menos quince días de antelación, exponiendo de forma detallada y suficiente las razones del cambio respecto a la oferta presentada. La calidad del servicio prestado no podrá verse mermada en ningún caso por el cambio.
- La sustitución se ajustará en todo caso a los requerimientos técnicos establecidos en los pliegos de contratación, debiendo ser aprobada por el Técnico Responsable del contrato a la vista de nuevas credenciales.
- Los inconvenientes de adaptación al entorno de trabajo debidos a las sustituciones de miembros del equipo deberán subsanarse mediante periodos de solapamientos, sin coste adicional para el Ayuntamiento durante el tiempo que estime necesario.

## **7. PRESENTACION DE LOS TRABAJOS.**

Se presentarán TRES versiones del PMUS:

- Una versión Preliminar del PMUS.
- Una versión de información pública del PMUS, con el fin de ser expuesta al público.
- Una versión definitiva del PMUS.

Los trabajos objeto de este pliego se entregarán según indicaciones de la Dirección del Estudio, en formato digital editable y en PDF, en formato electrónico. Además, se entregará en formato papel, editados por los procedimientos al uso en la empresa consultora: al menos dos ejemplares para cada uno de los informes ordinarios y cinco ejemplares para el documento 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.

La base cartográfica, soportes informáticos, planos, bases de datos, etc., desarrollados por la empresa Consultora en el marco de este Plan, se dejarán instalados y operativos en los equipos del Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe. La información cartográfica debe estar georeferenciada.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 30/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |

Asimismo, 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).

## **8. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN TÉCNICA**

La propuesta técnica incluirá la información necesaria que permita la valoración de la misma conforme a los criterios establecidos en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

## **9. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.**

El contrato se iniciará con la formalización del mismo y finalizará con la formación del/la responsable del contrato y del personal que se designe necesario para acometer la planificación del PMUS. I

Estableciéndose los siguientes plazos parciales:

- FASE I. Análisis y Diagnóstico.  
Redacción del “Documento de Análisis y Diagnóstico” con el contenido y alcance establecido en artículo 4.1.- del presente pliego, dentro del plazo de los DOS MESES siguientes a la firma del contrato.
- FASE II. Elaboración de la versión definitiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mairena del Aljarafe para su aprobación inicial.  
Redacción del documento del PMUS, con el contenido y alcance establecido en el presente pliego dentro del plazo de CUATRO MESES siguientes a la firma del contrato.
- FASE III. Aprobación definitiva del PMUS. Se estiman TRES MESES desde la presentación de la versión definitiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mairena del Aljarafe para la aprobación inicial.

La tramitación de este Plan será como la de cualquier Plan Especial de Infraestructuras: 1º. aprobación inicial 2º. se someterá a información pública 3º. aprobación definitiva.

Si de la información pública derivan propuestas, alegaciones etc. serán estudiadas por el adjudicatario, se contestarán y analizarán para incluirlas o no en el PMUS. De este proceso puede derivarse un nuevo documento de PMUS que será elaborado por el adjudicatario de este contrato y sometido a los informes técnicos preceptivos favorables para que se apruebe definitivamente el PMUS.

|                                       |   |               |                     |   |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|---|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria María Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |   |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 31/32               |   |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |   |



Ayuntamiento de  
Mairena del Aljarafe

- FASE IV. Elaboración de PPT Plan de Accesibilidad y PPT del Plan de Gestión Eficiente de la Movilidad, así como redacción y/o adaptación de ordenanzas municipales propuestas. Se presentará en el plazo máximo de UN MES tras la aprobación del PMUS.
- Fase V. Formación del responsable del contrato y del personal que se designe necesario para acometer la planificación del PMUS. Se estima un plazo máximo de DOS MESES tras la aprobación del PMUS.

#### **10. PRESUPUESTO DEL CONTRATO.**

El presupuesto base de la licitación del contrato, sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) que deberá soportar la Administración, se establece en 39.500,00 euros.

El presupuesto base de licitación del contrato, incluido el IVA (21%) se establece en 47.795,00 euros.



|                                       |   |               |                     |  |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------------|--|
| <b>Código Seguro De Verificación:</b> | ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==  | <b>Estado</b> | <b>Fecha y hora</b> |  |
| <b>Firmado Por</b>                    | Victoria Maria Flores Belmez  | Firmado       | 25/08/2020 12:14:52 |  |
| <b>Observaciones</b>                  |   | <b>Página</b> | 32/32               |  |
| <b>Url De Verificación</b>            | <a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==">https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/ObQo3pWIEs3Rjok5y121xg==</a> |               |                     |  |