



OÑATIKO UDALA

Telefonoa: 78 04 11

Fax: 78 30 69

20560 O Ñ A T I

OÑATIKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA EGITEKO LAGUNTZA TEKNIKOA PUBLIZITATERIK GABEKO PROZEDURA NEGOZIATU BIDEZ KONTRATATZEKO BALDINTZA TEKNIKOEN AGIRIA

AURKIBIDEA

1. XEDEA
2. HELBURU OROKORRAK
3. LAN-METODOLOGIA
4. AURREKONTUA, GAUZATZE-EPEA ETA
ORDAINTZEKO MODUA
5. LANAREN JARRAIPENA
6. ESKAINTZAREN DOKUMENTU
TEKNIKOAK
7. LANA ZELAN AURKEZTU
8. ESKAINTZAK BALORATZEKO
IRIZPIDEAK

1.- XEDEA

Baldintza-agiri honen xedea da Oñatiko udalerriko "Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana" (HMIP) egiteko lanek zer baldintza tekniko bete behar dituen ezartzea.

HMIPak kontuan hartu beharko ditu Oñatiko udalerriak eginda dituen Irisgarritasun Planean eta Bizikleta Planean jasotako proposamenak eta ibilbideak. Irisgarritasun Planean herrigunea aztertu eta aterabideak proposatu ziren irisgarritasunaren ikuspegitik, eta Bizikleta Planarekin herri barruan bizikleta erabiltzeko ibilbideak ezarri ziren. Oraingo lanak aipatutako horiek aztertu eta berretsi beharko ditu mugikortasun, trafiko, aparkaleku

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS DE CONTRATO DE SERVICIOS POR PROCEDIMIENTO NEGOCIADO SIN PUBLICIDAD ASISTENCIA TECNICA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN EL MUNICIPIO DE OÑATI

INDICE

1. OBJETO
2. OBJETIVOS GENERALES
3. METODOLOGIA DE TRABAJO
4. PRESUPUESTO, PLAZO DE EJECUCION
Y FORMA DE PAGO
5. SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS
6. DOCUMENTACION TECNICA DE LA
OFERTA
7. PRESENTACIÓN DEL TRABAJO
8. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE
OFERTAS

1.- OBJETO

El objeto del presente Pliego de Condiciones es establecer las prescripciones técnicas a las que han de ajustarse las ofertas para la contratación de los trabajos para la realización del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible" (PMUS) del municipio de Oñati.

Este PMUS debe tener en cuenta las propuestas y orientaciones aportadas por el Plan de Accesibilidad y el Plan de la Bicicleta elaborados para el municipio de Oñati. En el Plan de Accesibilidad se proponían numerosas propuestas beneficiosas para Oñati desde el punto de vista de accesibilidad, y con el Plan de la Bicicleta se determinaron los recorridos para el uso de la bicicleta dentro del municipio. Con el presente trabajo se requiere una

eta bide segurtasunaren ikuspegitik. Horregatik, egoki iritzi zaio Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana egiteari. Irisgarritasun Planaren eta Bizikleta Planaren osagarri, bertan egindako proposamenak berresteko, eta, horrez gain, proposamen zehatzagoak egiteko mugikortasun iraunkor eta seguruaren inguruan (Hala nola, Oñatiko erdiguneko zirkulazioaren noranzkoak diseinatzea, aparkalekuetarako proposamenak, oinezkoentzako, txirrindularientzako eta garraio publikorako proposamenak ...)

Horrez gain, Energia Iraunkorreko Ekintza Plana (PAES) onartu zuen Oñatiko Udalak, non, jorratzen dituen ildoen artean, Mugikortasuna jasotzen da. Hori horrela izanik, PAES dokumentuak mugikortasunaren inguruan jasotako ekintzak kontuan hartu beharko ditu Oñatiko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak.

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak herri osoa hartuko du kontuan eta ibilgailuen trafikoaren eragin negatiboa gutxitzen saiatu beharko da; horretarako garraibide guztiak aztertuko ditu, eta lehen helburua horietako bakoitzaren kuota aldatzea izango du, eraginkorrenen alde eginda, hala nola garraio publikoaren, oinezkoen eta txirrindularien alde eginda.

Halaber, Oñatiko etorkizuneko HMIPak beste udalerrri batzuetan izandako esperientziak eta jardunbide onak bilduko ditu, eta onura nabarmenenak ekarri, besteak beste:

- Hobekuntzak irisgarritasun baldintzetan, hiri-ingurumenean eta herritarren bizi-kalitatean.

- Garraibideak berriro banatzea, iraunkorrenen alde eginda; hala, ibilgailuen ondorio negatiboak gutxituko dira: zarata, kutsadura atmosferikoa, negutegi efektua eta istripuak.

- Energia berriztaezinen kontsumoa gutxitzea, erregai berriztagarrien eta beste energia garbiago batzuen kontsumoa sustatuz.

confirmación y estudio de los planes ya redactados desde el punto de vista de la movilidad, tráfico, aparcamiento y seguridad vial. Por ello, se ha considerado realizar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que sea complementario con el Plan de Accesibilidad y Plan de la Bicicleta y defina y confirme las propuestas realizadas por estos, y además proponer otras propuestas más acordes con la movilidad sostenible y segura (tales como diseño de los sentidos de circulación del centro urbano de Oñati, conversión a sentido único, propuestas de aparcamiento, propuestas para peatones, ciclistas y transporte público...).

Además, el Ayuntamiento de Oñati aprobó el Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES), donde, entre las directrices que se tratan, se recoge la Movilidad. Por todo ello, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Oñati deberá tener en cuenta las acciones en materia de Movilidad recogidas por el PAES.

Este Plan de Movilidad Urbana Sostenible, abarcará la totalidad del municipio, intentando reducir el impacto negativo del tráfico rodado, estudiando todos los modos de transporte y planteándose como primer objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la marcha a pie o en bicicleta.

Así mismo el futuro PMUS de Oñati deberá recoger las experiencias y buenas prácticas desarrolladas por otros municipios y reportará en Oñati beneficios tangibles para los ciudadanos, tales como:

- Mejora de las condiciones de accesibilidad, medio ambiente urbano y calidad de vida de los ciudadanos.

- Redistribución de los modos de transporte hacia los modos más sostenibles, reduciéndose de este modo efectos negativos del tráfico rodado: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.

- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables y otras energías más limpias.

- Garraio-zerbitzu publikoak hobetzea.
- Espazio publikoak berreskuratu eta berregokitu, gaur egun trafikoari dagokiona murriztuz.
- Modu osasungarrien erabilera sustatzea, hala nola oinez edo bizikletaz ibiltzea, eta kutsadura txikia duten herriguneak mugatzea.
- Aparkalekuak berrantolatzea.

2.- HELBURU OROKORRAK

Mugikortasun iraunkorra hiri gehienek kezka bihurtu da; hain zuzen kalitate handiagoko espazio publikoak zein garraio publikoa lortzearen alde, motorrik gabeko mugikortasuna sustatzearen alde eta ingurumenaren eta energiaren ikuspegitik eraginkorrenak diren bideak erabiltzearen alde egin dute.

Ildo horretan, Oñatiko Udalak Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Plana egitea du helburu. Plan horrek izaera integrala du, eta herriko mugikortasunari eragiten dioten gune guztietan planifikatu eta programatu beharko dira ekintzak. Horretarako estrategia eta tresna beharrezkoak eta egokiak bildu beharko ditu ondorengo helburu orokorrak lortzeko:

* Hiri- eta lurralde-garapenerako politikak mugikortasun-politikekin uztartzea, herritarrek era errazagoan egin ahal izan ditzaten beraien jarduerak, ingurumenari ahalik eta gutxiena eraginda eta ahalik eta modurik seguruenean. Kutsadura atmosferikoa eta akustikoa gutxitzea eta energia berriztaezinen kontsumoa gutxitzea.

* Oro har, irisgarritasuna hobetzea, eta, bereziki, ibilgailu pribatuz mugitzeko beharra gutxitzea; horretarako baldintza egokiak sortu behar dira, oinez, bizikletaz, garraio publiko kolektiboan eta motorrik gabeko bideen bitartez mugitzeko modua erraztu eta lehenetsi dadin. Garraibide publiko guztien eskaintza garatzea eta

- Mejora de los servicios públicos de transporte.
- Recuperación y renovación de nuevos espacios públicos, al tener que destinarse menos espacio al tráfico.
- Promoción del uso de modos saludables tales como el peatonal o la bicicleta y delimitación de áreas urbanas de baja contaminación.
- Reordenación del estacionamiento.

2.- OBJETIVOS GENERALES

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, que apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos de movilidad no motorizados y por la utilización de los modos más eficientes desde una perspectiva medioambiental y energética.

En esta línea el Ayuntamiento de Oñati se propone elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible cuyo carácter integral exige planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afectan a la movilidad en el municipio, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados para la consecución de los siguientes objetivos generales:

* Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se propicie la accesibilidad de los ciudadanos a sus actividades con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible. Reducir la contaminación atmosférica y acústica y reducir el consumo de energías no renovables.

* Mejorar la accesibilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad mediante el vehículo privado, favoreciendo las condiciones que propicien y prioricen la movilidad peatonal, con bicicleta, en transporte público colectivo y los modos no motorizados. Desarrollo y mejora de la oferta

hobetzea.

* Bide-segurtasuna hobetzen lagunduko duten proposamenak eta ekintzak adieraztea. Istripuen kopurua eta larritasuna gutxitzea, bereziki adin-talde zaurgarrienen artean (adinekoak eta gazteak).

* Sarbidea eta aparkalekua alderdi guztietan arautzeko eta kontrolatzeko proposamenak: egoiliarak, txandakatzea, banaketak, zamalanak, etab.

* Bide-sare nagusia era guztietako garraio bideen arabera antolatzeko eta ustiatzeko proposamenak.

* Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren komunikazio eta parte-hartze sozialerako plan baten proposamena.

de los diferentes modos de transporte público.

* Formular propuestas y actuaciones que contribuyen a la mejora de la seguridad vial. Reducir el número y gravedad de accidentes y muy especialmente entre los grupos de edad más vulnerables (mayores y jóvenes).

* Propuestas de regulación y control de acceso y del estacionamiento en sus diferentes aspectos: residentes, rotación, reparto, carga y descarga de mercancías en la ciudad.

* Propuestas para la ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.

* Propuesta de un Plan de comunicación y participación social del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

3.- LAN-METODOLOGIA

Proposatuko den lan-metodologiak gutxienez kapitulu hauek izan beharko ditu:

A/ I. FASEA. INFORMAZIOA BILTZEA

Fase honetan, HMIPa garatzeko, kontuan hartu beharko diren dokumentuen azterketa egingo da, horien osagarri izateko: Irigarritasun Plana, Bizikleta Plana, PAES eta Oñatiko Hiri Antolaketako Arau Ordezkoak, batik bat.

Gainera, datu-bilketa horrek gutxienez parametro hauek izango ditu:

- Bide-inbentarioa.
- Ibilgailuen neurketa automatiko eta eskuzkoen plana.
- Jatorriko/helmugako inkestak.
- Oinezkoen eskuzko neurketarako plana.
- Oinezkoen ibilbide-inbentarioa.
- Aparkaleku-inbentarioa.

3. METODOLOGIA DEL TRABAJO

La metodología del trabajo que se propone deberá contener como mínimo los siguientes capítulos:

A/ FASE I. RECOGIDA DE INFORMACION

En esta fase, se estudiarán el Plan de Accesibilidad, el Plan de la Bicicleta, el PAES y las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Oñati, con el objetivo de que el futuro PMUS de Oñati sea complementario a los mismos.

Además, dicha recogida de datos contendrá como mínimo los siguientes parámetros:

- Inventario vial.
- Plan de aforos automáticos y manuales de vehículos.
- Encuestas origen/destino.
- Plan de aforos manuales de peatones.
- Inventario de itinerarios peatonales.
- Inventario de aparcamiento
- Inventario de ocupación e indisciplina diario por tipo de vehículos.

- Ibilgailuen araberako okupazioaren eta diziplinarik ezaren inbentarioa.
- Matrikulen txandakatzeak.
- Oinezko eta gidariei egindako inkestak.

Horrez gain, datu-bilketan mugitzeko era hauek landuko dira:

a.- IBILGAILU PRIBATUA

- Neurketen plana
- Bide nagusietan gutxienez 24 orduko neurketa automatikoak.
- Ibilgailuen zirkulazio-abiaduraren neurketa eta kategorien araberako sailkapena.
- Eskuz neurtzeko hainbat modu Oñatiko gurutzagune eta sarrera nagusietan.
- Kaskoaren, segurtasun-uhalaren eta eskuko telefonoaren kontrola.
- Gidariantzako inkesta-plana.
- Trafiko sarea
- Ordu-banaketa, ibilgailuen eta mugimenduen tipologia.

b.- OINEZKOAK ETA BIZIKLETA GIDARIAK

- Bide-inbentarioa.
- Neurketak
- Inkestak

c.- GARRAIO PUBLIKOA

- Egungo eskaintza eta eskaeraren azterketa

d.- APARKALEKUAK

- Aparkaleku-eskaintzaren inbentarioa.
- Bizitegi-eskaera zenbatzea.
- Kanpoko eskaera ebaluatzea.

B/ II. FASEA. DATU-BASEA ETA SIMULAZIO-EREDUA

Bildutako eta aztertu beharreko informazio guztia informazio geografikoko sistema batean georreferentziatuko da. Informazio hori abiapuntutzat hartuta egingo da simulazio-eredua. Bertan, Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana amaitutakoan Udalaren

- Rotaciones de matrículas.
- Encuestas a peatones y conductores.

De este modo la recogida de datos deberá abordar los siguientes modos de desplazamiento:

a.- VEHICULO PRIVADO

- Plan de aforos
- Aforos automáticos de 24 horas como mínimo en las vías principales.
- Medición de la velocidad de circulación de los vehículos y clasificación por categorías.
- Diferentes aforos manuales en las principales intersecciones y entradas a Oñati.
- Control de casco, cinturón de seguridad y móvil.
- Plan de encuestas a conductores.
- Red de tráfico.
- Distribución horaria, tipología de vehículos y movimientos.

b.- PEATONES, CONDUCTORES DE BICICLETAS

- Inventario Vial
- Aforos
- Encuestas

c.- TRANSPORTE PUBLICO

- Estudio de la oferta y demanda existente.

d.- APARCAMIENTOS

- Inventario de la oferta de aparcamiento.
- Cuantificar la demanda residencial.
- Evaluación de la demanda foránea.

B/ FASE II. BASE DE DATOS Y MODELO DE SIMULACIÓN

Toda la información recogida y a tratar, será georeferenciada en un sistema de información geográfica. A partir de dicha información, se elaborará el modelo de simulación, en el cual se ensayarán los escenarios futuros, mínimo dos, que una vez finalizado el Plan de Movilidad

esku geratuko diren etorkizuneko agertokiak probatuko dira, gutxienez bi.

C/ III. FASEA. DIAGNOSIA

Fase honetan, gaur egungo egoeraren analisia ekintza-proposamenen arabera egituratuko da.

Diagnosiaren xedea mugikortasun-sistemak sortzen dituen arazoan, disfuncioen eta gatazken balorazio orokorra egitea izango da.

Diagnosia ez da soilik lan tekniko bat, erabilgarri dauden datuen azterketa hutsa, baizik eta erabiltzaileen iritzia eta balorazioa ezagutu behar da. Ekintza-plana egoki zehazteko, diagnosiak gutxienez ondorengo parametroak izan beharko ditu:

- Ibilgailu pribatuen oinez, bizikletaz eta garraio publikoan mugitzeko gaitasunaren diagnosia.
- Aparkaleku-sistemaren diagnosia.

D/ IV. FASEA. EKINTZA-PROPOSAMENAK

Hautatutako agertokia epe jakin batean lortzeko eta errealitate bihurtzeko beharrezkotzat jotzen diren neurri eta ekintzen multzoa dira ekintza-proposamenak.

Kapitulu honetan, Oñatiko Hiri Antolaketako Arau Ordezkoak eta Irigarritasun zein Bizikleta Planek, eta PAES-ak aurreikusten duten guztia jasoko da, eta mugikortasunaren ikuspegitik osatu. Alde horretatik, dauden proiektuak jasoko dira azterlanean, eta biztanleriaren mugikortasun-eskemaren gaineko eragina neurtu eta egokitzat jotako zuzenketak proposatuko dira. Zehazki, ibilgailu pribaturako aurreikusi diren bideak aski edo gehiegi ote diren aztertuko da, beharrezkoak ote diren oinezkoentzako eremu bihurtzeko ekintzak, eta abar.

Azken batean, alderatu egingo dira aztertutako eremu bakoitzean egin beharreko azterlanaren ondoriozko ekintza-ildoak eta horren inguruan aurreikusitako Hirigintza-jarduketak, eta

Urbana Sostenible quedarán a disposición del Ayuntamiento.

C/ FASE III. DIAGNOSIS

Esta fase es la rótula que articula los análisis de la situación actual con las propuestas de acción.

La finalidad de la diagnosis debe ser la valoración global de los problemas, disfunciones y conflictos que produce el Sistema de Movilidad.

La diagnosis no es exclusivamente una tarea técnica, de estudio de los datos disponibles, sino que requiere conocer la opinión y valoración de los usuarios. Estimamos conveniente que la diagnosis tenga como mínimos los siguientes parámetros para una adecuada determinación de un Plan de Acción:

- Diagnosis de la movilidad en vehículo privado, a pie, en bicicleta y en transporte público.
- Diagnosis del sistema de aparcamientos

D/ FASE IV. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación se refieren al conjunto de medidas y acciones que se consideran necesarias para conseguir y hacer realidad el escenario seleccionado para dentro de un período determinado.

En este capítulo se integrará todo aquello que prevean las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Oñati, el Plan de Accesibilidad y Plan de la Bicicleta, así como el PAES y se complementará desde la perspectiva de la movilidad. En este sentido, en el estudio se integrarán los proyectos existentes, calibrando su impacto sobre el esquema de movilidad de la población y proponiendo las correcciones que se estimen oportunas. En concreto, se analizará si la vialidad prevista para el vehículo privado es suficiente o excesiva, si las actuaciones en materia de peatonalidad son necesarias, etc.

En definitiva, se cotejarán las directrices de actuación resultantes del estudio a realizar en cada uno de los ámbitos analizados, con las actuaciones urbanísticas previstas al respecto,

mugikortasun-eskema orokorraren barruan sartuko dira.

Erabilgarri dagoen espazioaren, bide alternatiboen eta horien errendimenduaren arabera, gurutzagune bat edo beste hautatuko da. Alde horretatik, aurrez egindako ereduak bide emango du proposamenak neurtzeko, horietako bakoitzaren abantailak eta eragozpenak aztertuta; azkenean, Oñatirako aurreikusi den mugikortasun-eskemara ondoen egokitzen den hura hautatuko da.

Gainera, trafikoaren noranzkoak diseinatuko dira herrigune osorako, eta horiek herriko Irigarritasun eta Bizikleta planetan egindako proposamenekin osatuko dira.

Eredua sortzeak bide ematen du proiektuko ekintzek herriko trafikoan zer eragin izango duten aztertzeko; hala, trafikoa berriro nola banatu aurreikusiko da, bide berrien edo dauden bideekiko konexio berrien erabilgarritasunaren emaitza gisa. Gutxienez bi agertoki aztertzea planteatzen da:

a) GAUR EGUNGO EGOERA. Agertoki horretan, ereduak neurtuko da eta gaur egun trafiko itoagoa duten guneak zehaztuko dira.

b) ETORKIZUNEKO AGERTOKIAK. Agertoki horretan dauden bideen aldaketak edo hedapenak hartuko dira kontuan, eta etorkizuneko proposamenak zehaztuko eta neurtuko dira.

Azkenean ezartzen diren agertokietako bakoitzean gatazka zein tartetan dagoen zehaztuko da, eta sarea hobetzeko proposamenak idatziko dira; proposamen horiek proiektuan dauden bideetan detektatutako arazoak edo dimentsionamendu-proposamenak konpondu beharko dituzte.

Garraibide bakoitzeko proposatu diren ekintza guztien integrazioak ahalbidetuko du epe ertain-luzera zehaztea biztanleen mugikortasun globalaren eskema, Udal honek alde egiten duen garapen iraunkorreko planteamenduaren barruan.

integrándolas dentro del esquema general de movilidad de Oñati.

En función del espacio disponible, las vías alternativas y su rendimiento, se optará por el tipo de intersección a implantar. En este sentido, la modelización realizada con anterioridad permitirá calibrar las diferentes propuestas, analizando las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas, optando finalmente por aquella que se adecue más al esquema de movilidad previsto para Oñati.

Además, se diseñará las direcciones de tráfico que deberá tener todo el centro urbano complementándose con las propuestas elaboradas en el Plan de Accesibilidad y Plan de la Bicicleta.

La construcción del modelo permite su utilización para el análisis del impacto sobre el tráfico en el municipio de las actuaciones en proyecto, previendo la redistribución del tráfico como fruto de la disposición de un nuevo viario o de nuevas conexiones con el existente. Se plantea el análisis de un mínimo de dos escenarios:

a) SITUACIÓN ACTUAL. En este escenario se procederá al calibrado del modelo y a la determinación de los puntos que actualmente presentan mayor congestión de tráfico.

b) ESCENARIOS FUTUROS: En este escenario se consideraran las modificaciones o ampliaciones de las vías existentes y se definirá y calibrarán las propuestas de futuro.

Para cada uno de los escenarios que se establezcan finalmente se determinarán los tramos conflictivos y se procederá a redactar propuestas de mejora de la red que solucionen las problemáticas detectadas o propuestas de dimensionamiento de las vías en proyecto.

La integración de todas las actuaciones propuestas para los diferentes modos de transporte ha de permitir definir el esquema de movilidad global de la población a medio-largo plazo dentro del planteamiento de desarrollo sostenible que se propugna por este

Hau da, epe labur eta ertainerako ekintzen zehaztapena jarduketa-proposamen batekin burutuko da. Proposamen horren oinarria hirigintzaren ikuspegia (espaloiak handitzea, oinezkoentzako kaleak sortzea eta abar) eta didaktikaren ikuspegia (espaloiak eta oinezkoentzako eremuak errespetatzea autoa erabiltzen dutenek) bilduko dituzten jarraibide batzuk izango dira.

Epe luzerako mugikortasun-eskema orokorraren zehaztapena alde batera utzita, Berehalako Ekintza Plana (BEP) ezarriko da, aurreikusitako jarduketa bakoitzerako epeak eta lehentasunak ezarrita.

4.- AURREKONTUA, GAUZATZE-EPEA ETA ORDAINTZEKO MODUA

A. AURREKONTUA

Proiektu honen xede diren lanetarako aurrekontua gehienez BERROGEITA SEI MILA EUROKOA da (46.000,00 €) BEZ kanpo.

B. ENTREGATZEKO EPEA

Esleipendun suertatzen den kontratistak gehienez ere BOST HILABETEKO epea izango du, kontratua formalizatzen denetik, lana garatzeko eta behin betiko plana aurkezteko, ondoko programa honen arabera:

- Informazioa biltzeko eta datuak lantzeko: bi hilabete.
- Diagnostikoa aurkezteko: hilabete bat.
- Berehalako Ekintza Plana egiteko: hilabete bat.
- Hiri Mugikortasunerako Planaren behin betiko erredakziorako: hilabete bat.

C. ORDAINTZEKO MODUA

Ordainketak honela egingo dira:

- Diagnostikoa onartzerakoan: %50.
- Behin betiko Hiri Mugikortasunerako Plana onartzerakoan: %50.

Consistorio.

Es decir, la definición de las actuaciones a corto y medio plazo, culminarán en una propuesta de actuación basada en unas directrices tanto desde un punto de vista urbanístico (ampliación de aceras, transformación en calles peatonales, etc.) como didáctico (respeto de las aceras y las zonas peatonales por parte de los usuarios que utilizan coche).

Independientemente de la definición del esquema global de movilidad a largo plazo, se establecerá un Plan de Actuación Inmediata (PAI), periodificando y priorizando cada una de las actuaciones previstas.

4. PRESUPUESTO, PLAZO DE EJECUCIÓN Y FORMA DE PAGO.

A. PRESUPUESTO

El presupuesto máximo para los trabajos objeto de este proyecto es de CUARENTA Y SEIS MIL EUROS (46.000,00 €) sin IVA.

B. PLAZO DE ENTREGA

Desde la formalización del contrato el contratista que resulte adjudicatario dispondrá de un plazo máximo de CINCO MESES para desarrollar el trabajo y presentar la redacción definitiva del Plan, con arreglo al siguiente programa:

- Recogida de Información y tratamiento de datos, dos meses
- Presentación de Diagnóstico, un mes
- Elaboración del Plan de Actuación inmediata, un mes
- Redacción definitiva del Plan de Movilidad Urbana, un mes

C. FORMAS DE PAGO

Los pagos se efectuarán de la siguiente manera:

- 50 % en el momento de aceptación del Diagnóstico
- 50 % restante, en el momento de entrega del plan de acción del Plan de Movilidad.

5.- LANAREN JARRAIPENA

Mugikortasun iraunkorreko planaren jarraipena egingo da batzorde baten bidez, eta aldian behin lanaren eboluzioa aztertuko du eta hauek osatuko dute batzordea:

Planaren zuzendariak
Udaleko teknikari koordinatzaile batek
Kontratututako enpresaren koordinatzaileak

Planaren zuzendariak, komenigarria iritziz gero, ingurumeneko zerbitzuetako teknikariaren eta/edo udaltzaingoaren laguntza izango du, bai eta kanpoko aholkularitza ere (foru aldundiak, Eusko Jaurlaritza, IHOBE...).

Halaber, oinarrizkoa da taldeak eta administrazioak sartzea eta parte hartzea Plana egiteko fasean. Planaren zuzendariak zehaztuko du bidezkoztat jotzen duen mekanismoa, udalerriko mugikortasunaren garapenean inplikaturik dauden ahalik eta agente gehienek parte hartzeko (adibidez, Mugikortasun Iraunkorreko Foro bat eratzea).

6.- ESKAINTZAREN DOKUMENTU TEKNIKOAK

Eskaintza teknikoak agiri honetan ezarritakoa beteko du eta gutxienez eduki hauek izango ditu:

- Datu-bilketa, diagnostikoa, proposamenak eta ekintza-plana egiteko metodologia.
- Udalarekin zein gainontzeko eragileekin egin beharreko bilera kopuruaren proposamena.
- Lortu beharreko dokumentuen deskribapena.
- Lanak izango dituen planoak.
- Erabili beharreko tresna teknologiko eta metodologikoak.
- Egin beharreko lanaren eta lan hori betetzeko epearen kronograma.
- Lantaldea: kontratuari atxikiko zaizkion pertsonen zerrenda, haien curriculumak

5.- SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS

El seguimiento del plan de movilidad sostenible se realizará mediante una Comisión que revisará periódicamente la evolución del trabajo y estará formada por:

El Director del Plan
Un técnico coordinador del Ayuntamiento
El coordinador de la empresa contratada

El Director del Plan, en caso de considerarlo conveniente, contará con el apoyo técnico de los servicios de medio ambiente y/o de la Policía Local, así como de asesoría externa (Diputaciones Forales, Gobierno Vasco, IHOBE...).

Asimismo, se considera esencial la integración y participación de los colectivos y administraciones en la elaboración del Plan. El Director del Plan concretará el mecanismo que considere oportuno para la participación activa de la mayor cantidad posible de agentes implicados en el desarrollo de la movilidad del municipio (p.ej.; constitución de un Foro de Movilidad Sostenible).

6.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICA DE LA OFERTA

La oferta técnica deberá contener como mínimo el siguiente contenido y cumplirá lo establecido en el presente pliego:

- Metodología de recogida de datos, diagnóstico, elaboración de propuestas y plan de acción.
- Propuesta de número de reuniones que se deberán hacer con el Ayuntamiento, así como con el resto de agentes.
- Descripción de los documentos a obtener.
- Planos con los que constará el trabajo.
- Herramientas tecnológicas y metodológicas a emplear.
- Cronograma del trabajo a desarrollar y plazo total de ejecución.
- Equipo de trabajo: Relación de personas asignadas al contrato, currículo y dedicación al proyecto.
- La propuesta presentada deberá integrar,

eta proiektuari eskainiko dioten denbora.
- Aurkeztutako proposamenean HERRITARREK PARTE HARTZEKO PROPOSAMEN bat jasoko da; parte-hartze hori Mugikortasun Plana idazteko ezarritako epean egingo da.

asimismo, un PROPUESTA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA a desarrollarse durante el plazo de ejecución establecido para la redacción del Plan de Movilidad.

7.- LANA ZELAN AURKEZTU

Lanak koadernaturik aurkeztuko dira paperezko euskarrian eta euskarri informatikoan. Bost (5) ale aurkeztuko dira (lau koadernaturik eta bat koadernatu barik) eta bi (2) euskarri informatikoan.

Euskarri informatikoan doan dokumentazioa CD-ROM formatuan aurkeztuko da. Lan programa izango da, lehentasunez, Office 2007 testu eta datuetarako, eta Autocad planoetarako.

Lanaren edukia eta planoetako errotuluak, karatulak eta karpetak euskaraz eta gaztelaniaz egingo dira.

Halaber, agiri laburtu bat aurkeztu beharko da, eta hor, labur-labur, azterketaren edukiak agertuko dira, jendeari emateko horren berri.

Dokumentazio grafiko osoa tolesturik aurkeztuko da, DIN A.4an.

8.- ESKAINTZAK BALORATZEKO IRIZPIDEAK

Eskaintzak baloratzeko, alderdi hauek hartzen dira kontuan:

- 1.- Metodologia proposamena: gehienez 15 puntu.
- 2.- Plana idatzi duen taldearen osaketa: 10 puntu arte.
- 3.- Eskainitako hobekuntzak: gehienez 15 puntu.
- 4.- Prezioa:proposamen merkeenari 60 puntu emango zaizkio.

7.- PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

Los trabajos se presentarán encuadernados en soporte papel y en soporte informático. El número de ejemplares a presentar será de cinco (5) (cuatro ejemplares encuadernados y uno sin) y dos (2) en soporte informático.

La presentación de la documentación en soporte informático se hará en CD-ROM. El programa de trabajo será preferentemente Office 2007 para textos y datos y Autocad para los planos.

El contenido del trabajo, así como la rotulación de los planos, carátulas y carpetas será en lengua castellana/euskera.

Asimismo, se deberá presentar un Documento Resumen que comprenda de forma sucinta los contenidos del estudio con fines de información pública.

Toda la documentación gráfica se presentará plegada a DIN A-4.

8. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE OFERTAS

En la valoración de las ofertas se considerarán los siguientes aspectos:

- 1.- Propuesta de metodología: hasta 15 puntos
- 2.- Composición del equipo redactor del plan: hasta 10 puntos
- 3.- Mejoras propuestas: hasta 15 puntos
- 4.- Precio: se valorará con sesenta (60) puntos la proposición más económica.