

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS QUE HAN DE REGIR EL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA ACTUALIZACIÓN Y REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TALAVERA DE LA REINA DENTRO DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO "TALAVERA 2017-2023", COFINANCIADA EN UN 80% POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL FEDER A TRAVÉS DEL PROGRAMA OPERATIVO PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA 2014-2020.

1. ANTECEDENTES.

La movilidad sostenible, se ha convertido en una preocupación compartida en la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su imagen, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano.

Debido a las nuevas directrices de la Unión Europea se deben introducir modificaciones relevantes en el ya aprobado Plan de Movilidad Urbana Sostenible con el objetivo de implantar formas de desplazamiento más sostenibles dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

La actualización del plan requiere una serie de trabajos que se realizarán en cuatro fases que se expondrán posteriormente, y entre ellas la participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados.

Por su parte el Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Talavera de la Reina establece en el artículo 54.1 de sus Normas Urbanísticas que "El Ayuntamiento de Talavera de la Reina tramitará un Plan Especial de Movilidad de ámbito municipal que podrá completarse con los estudios de movilidad específicos que se consideren pertinentes, propios de actuaciones en suelos urbanos o urbanizables."

2. OBJETO DEL CONTRATO.

Estas prescripciones tienen por objeto establecer las determinaciones y demás formalidades técnicas que han de regir la contratación para la redacción del documento técnico correspondiente a la actualización y revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Talavera de la Reina

El objeto del contrato a que se refiere el presente Pliego de Prescripciones Técnicas es la actualización y revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Talavera de la Reina dentro de la estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado "Talavera 2017-2023", cofinanciada en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER a través del programa operativo plurirregional de España 2014-2020

Las medidas de actuación a realizar se definirán teniendo en cuenta las propuestas de mejora relacionadas con la movilidad definidas en la EDUSI de Talavera de la Reina (2017-2023).

Asimismo, estas propuestas de actuación estarán en consonancia con el diseño de la futura ZBE de Talavera de la Reina.

Por tanto, se trata del contrato de prestación del Servicio de consultoría e ingeniería para la actualización y revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) con el objeto de la mejora de los aspectos relacionados con la movilidad sostenible, reducir el uso de combustibles fósiles, emisiones contaminantes (como el CO2) y los niveles de ruido, dando respuesta a las necesidades futuras de movilidad, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible vigente en este ayuntamiento data de junio de 2014, siendo necesaria su actualización para dar respuesta a los principales problemas de movilidad que presenta la ciudad y su adaptación a la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI)

Todos los trabajos tomarán como base el documento del PMUS de Talavera de la Reina del año 2014. Se analizarán y actualizarán los datos de partida utilizados, así como las propuestas de actuación que contenía y su ejecución y puesta en servicio.

Asimismo se verificarán las actuaciones ya implementadas y se considerarán en el desarrollo del Plan de Acción las nuevas tendencias de movilidad que garanticen una movilidad sostenible para los próximos 10 años.

Se incluirá en el objeto del contrato la elaboración de aquellos informes técnicos y demás documentación final que sea requerida para la tramitación de la actuación en el marco de la Estrategia DUSI, de acuerdo con las indicaciones e instrucciones facilitadas por el Ayuntamiento de Toledo. Incluyendo la documentación técnica de seguimiento de los diferentes indicadores de productividad y resultado afectos al plan, su seguimiento y evaluación, así como, toda aquella documentación que acredite que la actuación cumple con los criterios de buena práctica en materia de comunicación, preestablecidos por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

3 JUSTIFICACIÓN DE NO DIVISIÓN DEL CONTRATO EN LOTES.

El presente contrato no será susceptible de división por lotes ya que la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultaría la correcta ejecución del mismo desde un punto de vista técnico, todo ello de conformidad con el artículo 99.3 b) LCSP

4. NORMATIVA APLICABLE

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que establece que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad

-Ley de Economía Sostenible, 2/2011, de 4 de Marzo y que define los objetivos de la política de movilidad sostenible basados en la contribución a la mejora del medio ambiente urbano, a la salud y seguridad de los ciudadanos así como a la mejora de la eficiencia, integrando políticas que minimicen los desplazamientos habituales promoviendo una accesibilidad eficaz con un mínimo impacto ambiental, fomentando así los modos de transporte con un coste social, económico,

ambiental y energético menor y fomentado también en la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

-Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla La Mancha, Decreto Legislativo 1/2004, de 28-12-2004, (en adelante, TRLOTAU), y el Reglamento de Planeamiento de la citada Ley, Decreto 248/2004 de 14-09-2004, (en adelante RP-LOTAU).

-Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDUSI) de Talavera de la Reina 2017- 2023, siendo parte de las ayudas previstas por la Orden HFP/888/2017, en el objetivo temático 4, para la Línea de actuación L4, se prevé "Promoción de la movilidad sostenible a través de la creación y mejora de carriles bici bolsa de aparca bicis, plataformas de alquiler de bicicleta pública y parking disuasorios".

-Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Talavera de la Reina aprobado por Orden de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de fecha 25 de enero de 2011.

5. DEFINICIÓN DE LOS TRABAJOS.

Los trabajos a realizar consisten, fundamentalmente, en una revisión y posterior actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Talavera de la Reina vigente (Junio 2014) para mejorar todos los aspectos relacionados con la movilidad sostenible, reduciendo el uso de combustibles fósiles, las emisiones contaminantes (como el CO₂) y los niveles de ruido, dando respuesta a las necesidades futuras de movilidad, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

En esta actualización se pretende, por tanto, encontrar respuesta a los principales problemas de movilidad que presenta la ciudad de Talavera de la Reina.

Deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (y normativa de desarrollo) que establece que:

Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023. Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.

d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.

h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire."

La metodología a seguir para la elaboración de los trabajos de revisión y actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Talavera de la Reina vigente (Junio 2014), teniendo en cuenta que los límites entre cada una de las fases no son rígidos, sino que se solapan, de modo que el proceso sea dinámico y se generen procesos de retroalimentación que sirvan para enriquecer y reforzar la elaboración del plan, sus bases de partida y sus estrategias de desarrollo será la siguiente.

Los trabajos se realizarán en las cuatro fases que se describen a continuación:

Fase 1. Trabajos previos de recopilación de la información y toma de datos.

Fase 2. Análisis y diagnóstico.

Fase 3. Elaboración de la propuesta de actualización del PMUS.

Fase 4: Participación pública, documento definitivo del PMUS y del Plan de Acción. Presentación del PMUS.

Todos los trabajos tomarán como base el documento del PMUS de Talavera de la Reina del año 2014. Se analizarán y actualizarán los datos de partida utilizados, así como las propuestas de actuación que contenía y su ejecución y puesta en servicio.

Asimismo, se verificarán las actuaciones ya implementadas y se considerarán en el desarrollo del Plan de Acción las nuevas tendencias de movilidad que garantice una movilidad sostenible para los próximos 10 años.

FASE 1: Trabajos previos de recopilación de la información y toma de datos.

Esta primera fase tendrá por objeto la elaboración de un inventario del estado actual de la movilidad urbana del término municipal de Talavera de la Reina.

Determinación de las entradas a la ciudad, las viales longitudinales principales y los transversales. De esta manera:

1.- Entradas a la ciudad:

- Glorieta de Cra. de Cervera y de Cra. de Segurilla.

- Glorieta de Los Turieles (C/ Capitán Cortés con C/ Los Turieles).
- Glorieta Avd. de Madrid con C/ Alcalde Gonzalo Lago (Parque Comercial El Golf / Centro comercial Los Alfares).
- Glorieta de C/ Los Navalmorales con Avd. Ronda del Tajo (puente atirantado CIM).
- Glorieta del Puente del Príncipe con C/ Alcaudete.
- Glorieta Cra. de Calera con C/ San Marcos.
- Glorieta de Avd. de Portugal con C/ Alfonso XII y C/ Bárrago.

2.- Flujos longitudinales. los flujos longitudinales son las denominadas "arterias" de la ciudad. Estas son:

- Avd. de Fco. Aguirre.
- Avd. de Madrid, Avd. de Castilla la Mancha, Ronda del Cañillo, Avd. Talavera del Perú, C/ Carpinteros.
- Avd. de Juan Carlos I (que también es de flujo transversal).
- Avd de Juan Carlos I - Avd. de Pío XII hasta Avd. Fco. Aguirre.
- Antigua Cra. General N-V: Avd. de Madrid- Extremadura- C/ Prado- Alfares- Marques de Mirasol- Portiña del Salvador- Portiña de San Miguel- C/ Olivares – Avd. de Portugal.

3. Flujos transversales: los flujos transversales: son las vías que generalmente usa el conductor para ir del norte al sur de la ciudad y viceversa:

- Avd. de Pablo Picasso – Justiniano López Brea.
- Avd. de Juan Carlos I.
- Avd. de Salvador Allende, Avd. de Toledo, Pº Estación.
- C/ Carnicerías, Mesones/Cerería, Segurilla/Almanzor, C/ Capitán Luque.
- Pº del P. Juan de Mariana, Cañada de la Sierra.

En todos estos viales (1, 2 y 3) se ha de hacer un estudio de utilización de esas vías en vehículos/ por horas para tener conocimiento de los flujos reales y conocer el uso y necesidades.

El licitador presentará un Plan de Toma de Datos para cada una de las áreas que a continuación se relacionan, y donde deben definir: fuentes de información, datos de movilidad, encuesta online, tamaño de las muestras y procedimientos para llevar a cabo las tomas de datos. En este sentido, se valorará positivamente el uso de datos procedentes de la telefonía móvil para la caracterización de la movilidad.

Para la recopilación y análisis de la información, se mantendrá y utilizará la zonificación del ámbito de estudio utilizada en el PMUS 2014. De esta manera, se estudiará toda la información puesta a disposición del contrato.

La toma de datos incluirá:

1. Aspectos Urbanísticos:

-Plan Urbanístico vigente o previsto en el que se encuentra acogido el municipio, para analizar su política de movilidad y prever los escenarios futuros que el planeamiento considera, en cuanto a distribución de la población y actividades (usos del suelo), así como infraestructuras viarias y de transporte colectivo.

-Información sobre los usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos, usos residenciales, industriales, terciarios, equipamientos, etc.

2. Transporte público:

- Inventario de la oferta y de la demanda de transporte público y relaciones con los principales municipios limítrofes.
- Accesibilidad a las paradas y vehículos del transporte público para personas con movilidad reducida.
- Identificación del mobiliario urbano y sistemas de información al ciudadano en materia de transporte público.
- Intermodalidad.

3. Circulación:

- Semaforización y señalización urbana (vertical y horizontal).
- Información del tráfico exterior y la accesibilidad del casco urbano de Talavera de la Reina y principales vías de relación con éste y con los barrios, núcleos de población o urbanizaciones ubicadas en el término municipal.
- Funcionalidad de la red viaria principal y su integración con las redes locales de los barrios. Viales congestionados. Inseguridad y peligrosidad vial, tanto entre coches como para los peatones y ciclistas, tipos y puntos de conflicto entre modos.
- Inventario de la red ciclista y peatonal del municipio.

4. Transporte de Mercancías:

- Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimientos
- Análisis de la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función, en base a los datos puestos a disposición del contrato.
- Regulación, horarios y restricciones actuales.

5. Movilidad urbana:

- Datos sobre origen-destino.
- Reparto modal de residentes.
- Desplazamientos generados por grandes superficies comerciales, polígonos industriales, centros comerciales, hospitales comarcales, y/o centros de empresas.
- Interacción del tráfico rodado con las demás redes: taxis, estación de autobuses y estación de tren.

6. Aparcamiento:

- Tipologías de aparcamiento, con especificación de su tipo (libre, regulado, en superficie, subterráneo), aparcamiento en áreas de carga y descarga, etc. Aparcamientos reservados para discapacitados y otras zonas de reserva.
- Situación y oferta de los aparcamientos públicos existentes en el municipio.

7. Viario:

- Oferta viaria de la red urbana principal con sus características funcionales. Especial atención a las vías con mayor intensidad de tráfico y mayor relevancia por sus funciones de acceso a los principales centros atractores del municipio y de principales ejes distribuidores del tráfico: Calle Carnicerías, Calle Mesones, Calle Luís Jiménez, Avda. Francisco Aguirre, Avda. Castilla la Mancha o la Avda. de Madrid.
- Oferta viaria para el peatón: aceras, áreas peatonales, áreas de tráfico restringido, itinerarios, espacios reservados, etc.
- Jerarquización viaria.

8. Zona de bajas emisiones (ZBE):

- Consideración de la futura ZBE prevista a implantar en el casco urbano del municipio.

9. Aspectos energéticos y medioambientales:

- Inventario de aspectos energéticos y medioambientales.

10. Participación ciudadana

- Recogida de las peticiones de las Asociaciones ciudadanas que se consideren de mayor interés.

Toda la información preexistente en el Ayuntamiento se pondrá a disposición del adjudicatario en los soportes en que se encuentre y con las advertencias de confidencialidad y limitación de uso que corresponda.

El trabajo de recopilación de información se realizará, entre otros, a través de fuentes de telefonía móvil, encuesta online, entrevistas con agentes implicados y asociaciones o cualquier otra forma apropiada que proponga el adjudicatario.

La empresa adjudicataria será responsable de la elaboración de los correspondientes modelos de cuestionario y los procedimientos para llevar a cabo la encuesta online que se incluirán en el Plan de Trabajo.

FASE 2: Análisis y diagnóstico.

Con la información recogida en la Fase 1 se llevará a cabo un análisis y se elaborará un diagnóstico pormenorizado de la situación actual y tendencial de la movilidad y sistemas de transporte urbano, en su caso.

Se analizarán todas las variables cualitativas y cuantitativas necesarias para identificar todos los aspectos críticos y de importancia.

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

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

Las áreas de análisis serán las que se indican a continuación:

I. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

- Análisis sobre la política de movilidad que recoge el POM, el PMUS anterior y la EDUSI.
- Conformación territorial y evolución del municipio.
- Previsiones de desarrollos que presentan déficit de accesibilidad.
- Niveles de concentración de actividades.
- Crecimiento urbano.
- Situación urbanística para la accesibilidad del transporte público.
- Análisis tendencial del crecimiento poblacional y su distribución territorial, así como la pirámide de edades para caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socio-económicas y demográficas de la población.
- Efectos sobre la movilidad de cada sector de población con relación a la localización de centros comerciales, centros de actividad administrativa, grandes centros de atracción.

II. MOVILIDAD URBANA

- Intermodalidad del transporte público.
- Análisis de la cobertura territorial respecto al transporte público.
- Líneas de desplazamientos interno-interno, interno-externo, externo-interno.
- Accesibilidad del transporte público frente a la dispersión geográfica.
- Tendencia del reparto modal de personas y de mercancías.
- Demanda de transporte público actual.
- Disfunciones y competencia entre los distintos modos.
- Disfuncionalidad en las rutas y conflictos producidos con otros usuarios.
- Disfuncionalidad de las paradas y áreas de estacionamiento de los autobuses.
- Posibilidad de peatonalización del casco histórico u otras zonas comerciales.
- Integración de las políticas de movilidad en las políticas urbanísticas.
- Identificación del déficit de accesibilidad a zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.
- Detección de áreas con insuficiencia o saturación en accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.

III. TRÁFICO Y CIRCULACIÓN, VEHÍCULO PRIVADO

- Itinerarios de accesos y salidas del municipio.
- Viales congestionados.
- Disfuncionalidad entre el vehículo privado de paso y el residente.
- Transporte de mercancías.
- Seguridad vial: análisis de los aspectos relativos a la seguridad vial (viario, vehículos, conductores, peatones y otros usuarios).
- Análisis de la concentración zonal de actividades y su incidencia en las necesidades de transporte público y accesibilidad.
- Previsión de la demanda de los diferentes modos de transporte y su posible evolución con relación a los programas e iniciativas municipales.
- Detección de áreas deficitarias en transporte público, necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, carriles bus, etc.
- Análisis del reparto modal existente en el municipio.

IV. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- Análisis de los aspectos relacionados con esta actividad y que generen impactos negativos en colapsos, horarios de carga y descarga.
- Distribución de mercancías de la ciudad, especialmente casco y centro, abordando cuestiones como horarios, estacionamientos, etc.
- Sostenibilidad de los polígonos industriales y empresariales actuales y en planificación (ubicación, accesibilidad, etc.).

V. ITINERARIOS PEATONALES

- Inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.
- Líneas de permeabilidad transversal para peatones, barreras físicas y viarias.
- Calidad de los itinerarios peatonales. Diseño de red básica. Accesibilidad de los principales itinerarios.
- Génesis de las calles peatonales y semi-peatonales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-peatones y peatones-ciclista.
- Planificación futura.
- Aparcamientos disuasorios.

- Problemas de calidad que afecten a la red peatonal, con la ocupación de aceras, incidencias con el mobiliario urbano, cruces, circulación u estacionamiento en calles peatonales, invasión de vados peatonales, problemas de accesibilidad de discapacitados -Decreto 293/2009-, personas mayores, etc.

VI. ITINEARIOS CICLISTAS

- Determinación de necesidades a partir de la demanda actual.
- Calidad de los itinerarios ciclistas. Diseño de red básica.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-ciclistas y peatones-ciclistas.
- Planificación futura.

VII. INFORMACIÓN DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

- Información relevante y útil sobre movilidad y transporte en el municipio a disposición de los ciudadanos.
- Estudio sobre la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos y viceversa, criterios para la reserva y cesiones de suelo, potenciación de densidades e, incluso, incentivos a las políticas e iniciativas de movilidad sostenible.

VIII. POLÍTICAS DE APARCAMIENTOS

- Aparcamientos en los distintos barrios de la ciudad.
- Utilización, uso y problemas de los aparcamientos subterráneos y en superficie públicos y privados.
- Problemas de estacionamiento, dobles filas y aparcamiento ilegal.
- Carga y descarga.
- Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de las zonas congestionadas.
- Posibilidades de ubicación y capacidad de aparcamientos para residentes y en rotación (zona de estacionamiento regulado). Análisis de las políticas de aparcamiento en superficie y de su gestión.

IX. BALANCE ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL

- Para trazar el diagnóstico de la situación actual es indispensable estimar el consumo energético y las emisiones del sistema de transporte actual.
- Realización de un balance energético sobre las características del parque de automóviles.
- Diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible.

Tras la elaboración de los análisis se realizará un diagnóstico que recoja los aspectos clave identificados en los análisis, organizado en un DAFO.

Se presentará por el documento comprensivo del análisis y diagnóstico realizado.

FASE 3. Elaboración de la propuesta de actualización del PMUS.

Definición del marco estratégico que recoja los objetivos principales

Del documento de diagnóstico concretado en la fase anterior, se definirá un Plan de Actuaciones de acuerdo con las necesidades y los problemas detectados, que incluyan todas aquellas medidas necesarias para mejorar energética y medioambientalmente la movilidad urbana, así como lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes medios de transporte, fomentando el uso de los

transportes colectivos y medios limpios a través de actuaciones que los hagan más eficientes, en detrimento de la utilización del vehículo privado.

En este sentido, cabe mencionar que las medidas de actuación a realizar se definirán teniendo en cuenta las propuestas de mejora relacionadas con la movilidad definidas en la EDUSI de Talavera de la Reina (2017-2023). Asimismo, estas propuestas de actuación estarán en consonancia con el diseño de la futura ZBE de Talavera de la Reina.

Del análisis de los datos recopilados y analizados en la Fase de Diagnóstico, se extraerán las conclusiones precisas para establecer una visión global del conjunto de la movilidad en el término municipal de Talavera de la Reina en diferentes escenarios temporales.

Los ejes vertebradores de la actualización del PMUS, tomarán como base las propuestas de actuación definidas en el PMUS de 2014. No obstante, se definirán los nuevos ejes vertebradores. Estos ejes serán, al menos, los siguientes:

1. Propuesta de establecimiento de zonas de bajas emisiones

2. Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas

El adjudicatario tendrá que proponer y desarrollar medidas tendentes a mejorar la movilidad de los peatones y proponer actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en el casco histórico. Dotación de mobiliario urbano para la bicicleta.

Integración de la bicicleta en los barrios y facilitación de accesibilidad ciclista en los focos generadores y atractores de viaje con las vías ciclistas.

Así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas

3. Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal, así como medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

Situación de la población, empleo y servicios, desarrollos futuros y valoración de la red actual de autobuses y su futura reordenación.

4. Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

En el ámbito del vehículo privado, potenciar el transporte colectivo y facilitar la el uso de vehículos de tecnologías sostenibles.

5. Desarrollo viario futuro

Analizar de modo conjunto y con visión de futuro la incidencia en el viario de desarrollos futuros previstos. El objeto es realizar las propuestas necesarias para adecuar la vialidad prevista con la movilidad futura.

6. Déficit y gestión de aparcamiento

El adjudicatario debe elaborar las líneas estratégicas y definir propuestas para gestionar las plazas de aparcamiento en vía pública a corto y medio plazo.

Posibilidad de estacionamientos subterráneos en zonas de máxima concurrencia de vehículos y comercio.

El adjudicatario definirá un conjunto de líneas estratégicas que desarrollen los objetivos y principios de sostenibilidad perseguidos en el Plan de Movilidad, las cuales incluirán:

- Criterios de jerarquización de la red.
- Medidas de corrección del desequilibrio territorial de acceso al transporte público.
- Definición de estrategias con respecto al estacionamiento.
- Propuestas de mejora de gestión de la movilidad de personas en los distintos modos de transporte.
- Propuestas de gestión de la carga y descarga.

7. Medidas de descongestión viaria

Relativas a las capacidades de las vías y también relativas a la creación de alternativas a las vías congestionadas.

Control de fases semafóricas, asistido por cámaras de vigilancia del tráfico, para su manejo y control en virtud de las circunstancias y horas puntuales de movimiento de vehículos, peatones y demás usuarios.

Ampliación de la red de cámaras de vigilancia de tráfico para el auxilio del control de las fases semafóricas.

La situación y localización de paneles informativos (pantallas informativas) en las entradas a la población, controladas desde sala de control, que adviertan de cortes, desviaciones o cualquier incidencia a los conductores de los vehículos que entran a la ciudad.

Proyecto de configuración de red de transporte de vehículos pesados y la gestión de la circulación.

8. Medidas de seguridad vial

Recopilar datos y elaborar las propuestas, en base a la información disponible, con relación a los factores de accidentalidad (vía, vehículo, peatones, etc).

Estudios estadísticos de accidentalidad, puntos de concentración de atropellos y un acercamiento matemático/científico de sus alternativas.

9. Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

10. Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.

11. El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

12 Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

13. Seguimiento de la movilidad sostenible

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las acciones propuestas deberán ser objeto de evaluación y seguimiento de la planificación prevista, el impacto de sus medidas y medir su ejecución, posibilitando establecer, con carácter anual, el grado de avance de las actuaciones propuestas, así como la programación para el siguiente ejercicio.

Por tanto, se deben diseñar los sistemas de seguimiento del Plan, configurar los organismos responsables, planificar el seguimiento y el control a lo largo del periodo de vigencia del Plan, y adoptar o definir los indicadores adecuados para cuantificar la evolución del sistema de movilidad.

Para ello, se elaborará "Plan de Seguimiento y Evaluación del PMUS" deberá definir unos indicadores que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos del PMUS establecidos.

Todos los indicadores propuestos deberán ser de fácil medición, con objeto de evitar sobrecoste de las medidas, concretos y cuantificables, con la finalidad de permitir la comparación y el seguimiento eficaz.

Los indicadores que se definan han de ser calculados anualmente, lo que permitirá ver cómo se van cumpliendo los objetivos del plan, en todas y cada una de las acciones que considere.

Se propondrá la creación de una Comisión de Seguimiento Municipal, que deberá servir para comprobar y valorar la evolución de las propias acciones operativas. Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a medio y largo plazo y al menos permitirán realizar una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, social, económico y funcional.

Asimismo se preverán reuniones con áreas de Gobierno dirigidas a representantes de las áreas de gobierno municipal con competencias en materia de movilidad.

Para cada eje vertebrador se desarrollarán las propuestas en cada uno de ellos en base al análisis y diagnóstico realizado, así como a los objetivos del plan. Asimismo, se desarrollará un programa de trabajos para implementar las acciones definidas en cada eje priorizadas según corto, medio y largo plazo.

En todo caso, las propuestas de actuaciones tendrán un horizonte temporal máximo de 10 años.

En base a los trabajos realizados se elaborará la Propuesta de de Actualización del PMUS que se estructurará en los siguientes bloques:

- Objetivos y justificación.
- Descripción.
- Gestión.
- Agentes implicados
- Análisis y Diagnóstico
- Estrategias, retos y líneas de acción
- Programa de actuaciones
- Presupuesto estimado.

Dicho documento deberá incluir un resumen que recoja los elementos clave: los objetivos, la estrategia final, los escenarios y las medidas con su escala temporal.

Fase 4: Participación pública, documento definitivo del PMUS y del Plan de Acción. Presentación del PMUS.

Participación Ciudadana

La participación ciudadana es una herramienta fundamental en la configuración del desarrollo local así como en las políticas públicas municipales.

Por ello, se incorporará a la ciudadanía en la toma de decisiones de la redacción del PMUS de Talavera de la Reina, mediante la realización de, al menos, talleres participativos a lo largo de la ejecución del proyecto como garantía de éxito en la planificación local. Para el conjunto de las 4 fases incluidas en los trabajos de revisión y actualización del PMUS se desarrollará el Plan de Participación Social reflejado en la propuesta del licitador. El licitador propondrá un modelo de participación social, que permita la interacción de los colectivos que consideren de interés.

Se elaborará un documento donde se recojan las conclusiones del proceso participativo que incluya la dinámica del proceso, los participantes y las aportaciones realizadas, justificando cuáles se han descartado y cuáles se han integrado en la documentación del Plan.

Documento definitivo del PMUS

A la vista de lo anterior se presentará el texto definitivo del PMUS por parte del licitador.

Plan de Acción

Junto con el PMUS se presentará un Plan de Acción que procurará una optimización del sistema de transporte y de las condiciones de movilidad y accesibilidad, favoreciendo la utilización de medios de transporte de menor consumo de energía.

Las propuestas tendrán una estructura similar, conteniendo los siguientes aspectos:

- Definición de la acción y ubicación.
- Viabilidad operativa. Actuaciones y decisiones técnicas y administrativas necesarias.
- Agentes involucrados en su desarrollo.
- Plazos de implantación
- Presupuesto de ejecución estimado.

La empresa adjudicataria elaborará las propuestas definitivas para su aplicación, clasificando las medidas en función del tiempo necesario para su implantación.

Presentación del PMUS

El trabajo de elaboración de la actualización del PMUS se completará con la realización de una Presentación Pública destinada a conocer los resultados alcanzados en el Plan propuesto para mejorar la movilidad urbana en el municipio. Para ello, el adjudicatario celebrará un evento de ámbito local una vez finalizado el PMUS, en el plazo máximo de dos semanas desde la presentación y dirigido a los representantes políticos, técnicos municipales, agentes socioeconómicos y ciudadanos del municipio. En dicha presentación se procederá a exponer,

haciendo llegar a los participantes y a la ciudadanía en general, que aportaciones se han descartado y cuales se han integrado en la documentación del Plan.

6. MEDIOS PERSONALES DESTINADOS A EJECUTAR

Se detallan a continuación los requisitos del consultor para acometer los trabajos expuestos en los apartados anteriores:

La empresa adjudicataria destinará al desarrollo de los trabajos objetos de este pliego un equipo técnico multidisciplinar que abarque las diferentes especialidades técnicas necesarias para su correcta elaboración.

El equipo técnico estará constituido por los técnicos responsables de áreas funcionales o necesarias a propuesta del consultor. Todos ellos deberán contar con suficiente experiencia profesional en el área de tráfico, transporte y movilidad urbana sostenible.

El equipo profesional deberá contar, como mínimo, con las siguientes personas profesionales:

-Técnico/a responsable del contrato que ostentará la autoría del PMUS: 1 Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos Ingeniero/a Civil, Arquitecto/a o Ingeniero/a de Obras Públicas responsable de la firma del PMUS como autor del mismo, con, al menos, 3 años de experiencia en la Dirección y Coordinación de PMUS, aspecto que deberá estar debidamente acreditado.

-1 Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniero/a Civil, Arquitecto/a o Ingeniero/a de Obras Públicas, especializado en urbanismo, aspecto que deberá estar debidamente acreditado.

- 1 Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniero/a Civil o sociólogo/a especializado movilidad urbana y en procesos de participación ciudadana, aspecto que deberá estar debidamente acreditado.

-1 Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniero/a Civil, Ingeniero/a de Obras Públicas o Geógrafo, especializado en herramientas GIS, aspecto que deberá estar debidamente acreditado.

7. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución del contrato: Todo el trabajo deberá estar concluido antes del 31 de marzo de 2023.

Plazos parciales:

La propuesta de actualización del PMUS deberá presentarse antes del 15 de febrero de 2023.

La totalidad de la documentación (PMUS y del Plan de Acción) para su aprobación definitiva deberá estar presentada el 15 de marzo de 2023

8. DOCUMENTACIÓN TÉCNICA A PRESENTAR EN FASE DE REDACCIÓN DE PROYECTO

Los trabajos se presentarán en dos versiones: una versión preliminar o provisional del PMUS, para su sometimiento a exposición pública, y una versión definitiva, que incluirá las correcciones o modificaciones pertinentes para su aprobación definitiva y publicación.

Los trabajos objeto de este pliego se entregarán en formato electrónico.

El adjudicatario entregará al Ayuntamiento una vez aprobado los documentos UNA (1) copia del proyecto completo en soporte informático, que contendrá:

- Copia íntegra de los documentos aprobados con la firma digital del autor en formato .pdf, incluyendo los marcadores necesarios para facilitar la navegación directa por el documento (al menos los de capítulos, apartados y sub-apartados).
- Los archivos en soporte abierto, formato .docx, .xlsx
- Los planos en formato .dwg

Los planos, esquemas y figuras se representarán a escala adecuada, que permita su análisis, lectura y/o reproducción.

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

La empresa adjudicataria deberá, asimismo, presentar un resumen del trabajo realizado.

Asimismo, se hará entrega al Ayuntamiento de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del PMUS que no se adjunte en el documento final.

El Ayuntamiento tendrá la plena propiedad de todos los documentos y material anteriormente referenciados.

