

1. OBJETO.

El Concello de Narón ha establecido entre sus objetivos prioritarios la planificación y realización de actuaciones para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos optimizando los parámetros de movilidad, accesibilidad y seguridad, con propuestas en el marco de un desarrollo sostenible y de mejora del medio ambiente, para dar respuesta a la transformación en los asentamientos, en los espacios públicos y en los flujos, conexiones y desplazamientos en el término municipal que ha experimentado en los últimos años.

El ámbito territorial de los trabajos es el Término Municipal de Narón.

Esta actuación constituye una actuación cofinanciable por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y está incluida en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI “Ría de Ferrol, Cidade 2020”, que fue aprobada en virtud de la Resolución de 21 de julio de 2017 de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos por la que se resuelve la concesión definitiva de ayudas de la segunda convocatoria para la selección de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado que serán cofinanciadas por el Programa Operativo FEDER de Crecimiento Sostenible 2014-2020, convocadas por Orden HAP/1610/2016, de 6 de octubre y se enmarcan dentro del objetivo temático OT 4: “Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores”.

2. ALCANCE Y DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR.

2.1. ALCANCE GENERAL

El carácter integral de las actuaciones que contempla el PMUS implicará planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el Concello, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios para promover el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y que servirá de guía para llevar a cabo las actuaciones en materia de mejora del espacio público, medio ambiente, movilidad y accesibilidad a realizar por el Concello de Narón y cualquiera de las Administraciones Públicas con competencias en el ámbito, con los siguientes objetivos principales:

- Reducción de emisiones acústicas y de gases contaminantes.
- Racionalización en la utilización de los distintos modos de transporte.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- Potenciación de formas de movilidad sostenible: peatón, bicicleta, accesibilidad y supresión de barreras.
- Creación de redes funcionales para peatones, escolares y ciclistas.
- Previsión de áreas de aparcamiento y gestión del estacionamiento.
- Participación ciudadana
- Recuperación - creación de un espacio público cualificado y de calidad
- Calmado del tráfico y mejora de la seguridad de los peatones y ciclistas

Para alcanzar los objetivos establecidos se concretarán una serie de programas de acción en distintas líneas, que deberán estar encuadradas en una estrategia que permita planificar y concretar las acciones a corto, medio y largo plazo, posibilitando disponer los medios técnicos y económicos apropiados.

Los trabajos se estructurarán, como mínimo, en las siguientes fases:

FASE 1

- Análisis y diagnóstico.

FASE 2

- Elaboración del PMUS con las propuestas de actuación.
- Concertación social y participación ciudadana en la propuesta de actuación.

2.2. ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO

El objetivo de esta fase es el estudio de la movilidad actual según grupos sociales,

analizando los puntos de origen y destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento y en especial los flujos de tráfico y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión del uso residencial, la localización de servicios, centros de enseñanza y centros de trabajo.

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

2.2.1. Información básica

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

a) Características socio-económicas y territoriales

Estructura y evolución de la población, nivel de motorización, zonas donde se localiza la residencia y el empleo, centros educativos u otros focos de relevancia.

b) Transporte público urbano e interurbano

- Inventario de la oferta y demanda de transporte público, diurno y nocturno.
- Itinerarios y paradas de las líneas de transporte público, incluido el transporte escolar. Recorridos desde las paradas a los puntos de atracción
- Accesibilidad a las paradas de transporte público para personas de movilidad reducida.
- Carriles bus y carriles reservados.

c) Tráfico privado

- Datos de funcionamiento en la red urbana e interurbana principal, intensidades en vías e intersecciones principales no T.M. de Naron (tráfico de paso, de afluencia al casco o a las áreas industriales) y a nivel metropolitano (en especial con el casco urbano de Ferrol)
- Información del tráfico exterior del casco, bien mediante encuestas de pantalla, o aforos de otros organismos.

- Inventario de la red ciclista y peatonal del municipio.
- Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Se analizará la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados a esta función. Se incluirá una propuesta para llevar a cabo esta medición.

d) Estacionamiento

- Inventarios diurnos y nocturnos de aparcamiento, con especificación de su tipo (libre o de pago, en el bordillo o en estructura), aparcamiento en áreas de carga y descarga, aparcamiento en doble fila, etc. Aparcamientos reservados, en particular para discapacitados.
- Los datos serán suficientes para determinar, localizar y tipificar la demanda de aparcamiento.

e) Usos del suelo

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

f) Viario

- Inventario de oferta viaria de la red urbana, con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.).
- Inventario de oferta viaria para el peatón y la bicicleta: aceras, calles peatonales, cruces, semaforización, itinerarios, etc.

- Inventario de principales puntos de conflicto y congestionados.

g) Seguridad vial

Se analizará la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre coches como para los peatones, tratando de conocer los tipos y puntos de conflictos entre peatones y vehículos.

h) Resultados de la consulta de participación ciudadana realizada por el Concello.

Al objeto de fomentar la participación ciudadana, el Concello realizará una convocatoria pública dirigida a colectivos y asociaciones considerados de interés: Asociaciones de Vecinos, Asociaciones Ecologistas, Cámara de Comercio, Unión de Comerciantes, Asociaciones de Consumidores, Asociación de Taxistas, Asociación de Minusválidos, Operadores de Transporte, Escola de Participación Cidadá, Consejos Territoriales, etc., y a otros agentes sociales y políticos, y a la ciudadanía en general, para que presenten peticiones, ideas y sugerencias relacionadas con la movilidad urbana en Narón.

La información resultante de la consulta se pondrá a disposición del adjudicatario para el análisis e incorporación, si procede, de las propuestas a las determinaciones del Plan.

i) Otros datos.

El Concello aportará los datos de que disponga que deberán incorporarse al plan, y colaborará en la obtención de otra información de la que puedan disponer organismos públicos.

En cuanto a los asentamientos en urbanizaciones y los núcleos rurales del término municipal se hará como mínimo un análisis a partir de la tipificación y de una ejemplificación que aporte fiabilidad y sea extrapolable.

2.2.2. Análisis y diagnóstico

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

a) Tendencias demográficas y económicas

Se analizarán las tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial. Así mismo, se hará un diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de la localización de centros comerciales, grandes centros de trabajo.

b) Viario

- Jerarquía viaria urbana, en la que se incluirá una clasificación del viario de la ciudad, incluidas las vías peatonales e itinerarios ciclistas.
- Análisis de los problemas para la movilidad de peatones y ciclistas.
- Problemas de calidad que afecten a la red peatonal, como la ocupación de acera, incidencia del mobiliario urbano (bolardos, alcorques, maceteros, semáforos, marquesinas, kioscos, bancos, etc.) cruces, circulación y estacionamiento en calles peatonales.

c) Usos del suelo

- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas. Estudio sobre la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos, y fórmulas para la reserva de suelo, potenciación de densidades e, incluso, financiación de políticas de movilidad sostenible.
- Identificación de déficit de accesibilidad a zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.
- Análisis de la concentración zonal de actividades.

d) Transporte público

- Previsión de la demanda de los distintos modos de transporte
- Detección de zonas deficitarias en transporte público: necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, carriles bus.
- Análisis del reparto modal existente en el municipio y su tendencia.

- Análisis del funcionamiento de los carriles bus.

e) Tráfico privado

- Detección de los problemas de congestión en el viario urbano, accesos a puntos de especial atracción, problemas específicos asociados al transporte público, tránsito peatonal y uso de la bicicleta.
- Detección de zonas con insuficiencia o saturación de accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.
- Análisis de la problemática derivada de la carga y descarga.
- Análisis de los aspectos relativos a la seguridad vial.

f) Aparcamiento

- Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de zonas congestionadas.
- Posibilidades de ubicación y capacidad de los aparcamientos para residentes y en rotación que sean necesarios en el conjunto municipal.

g) Accesibilidad y movilidad

Recopilación y análisis de las actuaciones realizadas y previstas en el Concello en materia de accesibilidad y movilidad, tanto estructurales como no estructurales.

h) Otros

- Determinación de indicadores para la medición de las intervenciones, ya realizadas y a desarrollar
- Los trabajos de esta fase rematarán con un diagnóstico de la situación actual que incluirá las matrices de movilidad y un modelo digital de la situación de los tráfico en las vías de mayor IMD, que permita analizar posteriormente las alternativas propuestas.

- Para facilitar la participación ciudadana, el diagnóstico incorporará un resumen no técnico donde se recojan los problemas principales a solucionar, categorizados por orden de prioridades, así como un avance de las posibles soluciones que serán desarrolladas en fases posteriores.
- Toda la información deberá ser compatible con un SIG.

i) Participación ciudadana

Análisis y evaluación de la información resultante de la convocatoria pública de participación ciudadana, justificando, en su caso, la incorporación o rechazo de las propuestas presentadas. El adjudicatario emitirá un informe al respecto que se publicará en la página web del Concello para conocimiento de los proponentes y del público en general.

2.3. ELABORACIÓN DEL PMUS

La elaboración del PMUS se estructurará en programas de actuación que recojan las propuestas concretas para alcanzar los objetivos derivados de la fase de análisis y diagnóstico y participación ciudadana. La elaboración del PMUS se estructurará en dos fases: una primera en la que se elaborará un Borrador del PMUS con las distintas propuestas planteadas, que servirá de base para, tras continuar con el proceso de participación ciudadana, la segunda fase de elaboración del Documento Final del PMUS.

2.3.1. Programas de actuación

Se deberán plantear programas de actuación coordinados para alcanzar los objetivos específicos que componen el objetivo global de una movilidad sostenible. Se plantearán medidas concretas a corto (desde la aprobación del plan hasta 2 años después), medio (entre 2 y 4 años) y largo plazo (entre 4 y 8), que habrán de estar, en general, programadas y presupuestadas.

Se identificarán los instrumentos necesarios para desarrollar si es el caso las diferentes líneas de intervención en el espacio público

Cada conjunto de medidas deberá incluir el plazo de ejecución, cronograma y presupuesto, así como una previsión de los beneficios asociados: medioambientales, energéticos, disminución de plazas de aparcamiento, etc.

Será preciso seleccionar una serie de indicadores de seguimiento. Este tipo de indicadores son clave, al permitir comparar el escenario previo a la implantación de las medidas que se adopten y la situación resultante tras dicha implantación, tanto en la fase de elaboración del PMUS como durante la fase de implantación del plan.

El plan deberá incorporar un sistema de evaluación anual basado en indicadores, que permita conocer si se están cumpliendo los objetivos trazados por el mismo para, en caso contrario, tomar las decisiones apropiadas.

2.3.2. Definición de escenarios

Para cada conjunto de medidas seleccionado se establecerá un escenario, que se comparará con el escenario base, que es la evolución del sistema de movilidad en caso de no introducirse ninguna medida.

Para la elaboración de escenarios se tendrán en cuenta los plazos de ejecución de cada conjunto de medidas, los recursos necesarios para su implantación y los riesgos inherentes al proceso. En estos escenarios futuros habrá que comprobar la consecución de los objetivos específicos, mediante los indicadores definidos.

Al igual que en fases anteriores, las propuestas se presentarán en formato compatible con el SIG del Concello.

2.3.3. Exposición al público

Una vez elaborada la propuesta de Plan de Movilidad Urbana Sostenible se expondrá al público la documentación correspondiente a los aspectos concretos del plan y las propuestas planteadas (Borrador del PMUS), y se comunicará de forma expresa a aquellos colectivos y asociaciones que durante el proceso de tramitación hayan mostrado interés en

el desarrollo del mismo, para que puedan alegaciones o sugerencias.

2.3.4. Documento final del PMUS

Analizadas las alegaciones y sugerencias aportadas durante el período de exposición al público, y justificada su incorporación o rechazo, en base a los resultados de fases anteriores se elaborará el documento final del PMUS, incluyendo los indicadores necesarios para la evaluación y el seguimiento de la implantación de las medidas establecidas, y la introducción de las medidas correctoras necesarias a lo largo del tiempo.

3. ORGANIZACIÓN DE LA EJECUCION DEL CONTRATO

3.1. RESPONSABLE DEL CONTRATO

El Ayuntamiento nombrará al responsable del contrato, que asumirá, entre otras, las siguientes funciones:

- Dirimir, en su caso, las dudas respecto a los criterios técnicos y líneas generales de los trabajos.
- Supervisar la realización y el desarrollo de éstos.
- Comprobar la correcta actuación de la empresa adjudicataria.
- Aceptación y recepción de los trabajos.

4. PLAZO

El plazo máximo para el desarrollo de los trabajos es de OCHO MESES.

- Fase 1: 4 meses
- Fase 2: 4 meses

5. PRESUPUESTO

El presupuesto para la realización de los trabajos asciende a la cantidad de 88.000 €, sin incluir el IVA,



Esta actuación está incluida en la E “Ría de Ferrol, cidade 2020”, cofinanciable en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) en el marco del Programa Operativo FEDER Plurirregional de España 2014-2020 y se encuadra dentro del objetivo temático OT 4: “Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores”.