



Ayuntamiento de Ponferrada



Ayuntamiento
de Ponferrada

Plaza del
Ayuntamiento 1
24400 Ponferrada
León

Tel. 987 446 600

www.ponferrada.org



CIVITAS Award
for a CIVITAS
Forum member
city 2007



ESCOBA DE
ORO 2004



BANDERA VERDE 2004
CIUDAD SOSTENIBLE



Campaña de Ciudades
Europeas y Sostenibles

T.C.L.E.I

Miembro de Gobiernos Locales
para un Futuro Sostenible



Concejalía de
Medio Ambiente

Tel. 987 446 696

Fax: 987 446 609

www.ponferradasostenible.org

MEMORIA TÉCNICA PARA LA CONTRATACIÓN MEDIANTE CONCURSO PÚBLICO DE UN PROYECTO DE EJECUCIÓN QUE SIRVA DE BASE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN ELEMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO VERTICAL (ASCENSOR URBANO) DESDE LA CALLE CARIBE HASTA EL PARQUE DE GIL Y CARRASCO (EL PLANTÍO), CON ACCESO DESDE LA CALLE GUATEMALA.

1.- INTRODUCCIÓN

La finalidad de la implantación de sistemas de transporte vertical (ascensor) es permitir salvar los desniveles existentes en barrios de la ciudad.

Desde la óptica de la movilidad sostenible, estos sistemas deben concebirse como elementos de apoyo a los desplazamientos peatonales, a la bicicleta y al transporte público (bus urbano). En ese sentido, pueden formar parte de una propuesta global alternativa al uso indiscriminado del automóvil privado en la ciudad. De hecho, sus características permiten concebirlos como medios de transporte público colectivo que complementan la oferta existente de autobuses.

En los últimos años han aparecido nuevos sistemas de transporte vertical y se ha producido una intensa innovación tecnológica en los que ya contaban con más de un siglo de existencia. Para analizar la idoneidad de un sistema de transporte público vertical para las necesidades particulares de un barrio o lugar concreto, hace falta tener en cuenta el siguiente conjunto de criterios.

Pendientes y desniveles

Cada sistema de transporte público vertical se adapta de modo diferente al terreno, a sus pendientes y al desnivel existente entre los puntos de origen y destino que se pretende conectar. Los ascensores sirven en terrenos con desnivel vertical o casi vertical, pero combinados con pasarelas pueden acoplarse bastante a otras topografías más variadas.

Capacidad de transporte

Otro aspecto importante a valorar es el número de personas que pueden transportar estos sistemas con el fin de instalar aquellos que mejor se ajustan a las necesidades del barrio y a los flujos de peatones previstos en cada caso. Es evidente que los sistemas de mayor capacidad no están justificados desde un punto de vista económico, ambiental y social allí donde el número de usuarios es pequeño, pues el coste monetario y energético se dispara si el sistema funciona con un nivel bajo de ocupación.

La capacidad de transporte de estos sistemas se mide en términos de número de personas que puedan ser transportadas a la hora en cada sentido, lo que supone tener en cuenta factores como el ancho de las escaleras, la superficie de las cabinas de ascensor, la velocidad de ascenso y los tiempos de recorrido, embarque y desembarque.



Ayuntamiento
de Ponferrada

Plaza del
Ayuntamiento 1
24400 Ponferrada
León

Tel. 987 446 600

www.ponferrada.org



CIVITAS Award
for a CIVITAS
Forum member
city 2007



ESCOBA DE
ORO 2004



BANDERA VERDE 2006
CIUDAD SOSTENIBLE



Campaña de Ciudades
Europeas y Sostenibles

I.C.L.E.I

Miembro de Gobiernos Locales
para un futuro Sostenible



Concejala de
Medio Ambiente

Tel. 987 446 696

Fax: 987 446 609

www.ponferradasostenible.org

Es habitual que las cabinas de los ascensores tengan una capacidad de 8 personas, con una velocidad de desplazamiento de 1,6 metros/segundo. Si a esas cifras se añaden las de tiempos de arranque, parada, embarque y desembarque, se puede estimar que para un recorrido de 25 metros la capacidad de transporte sería algo inferior a los 500 pasajeros/hora en cada sentido. Con ese orden de magnitud, la oferta de transporte se podría ajustar cómodamente a demandas en hora punta que no excedan los 350 pasajeros/sentido, lo que significa un flujo de peatones diarios de aproximadamente 3.500 personas/sentido. Para barrios de mayor densidad de habitantes o situaciones singulares de acceso a ciertos equipamientos, se podría pensar en un incremento de la capacidad mediante cabinas de mayor tamaño o la multiplicación de su número.

Costes de construcción y mantenimiento

Todos estos sistemas dividen su coste de construcción en dos grandes capítulos: la obra civil y el vehículo o mecanismo de transporte.

Accesibilidad e integración en el entorno urbano

La accesibilidad, o facilidad de uso por personas con diferentes condiciones psicofísicas, es un criterio fundamental a la hora de instalar estos sistemas de transporte ya que las pendientes penalizan de un modo más acusado a determinados grupos de la población como pueden ser las personas mayores, las personas con discapacidad, los niños o las personas que portan bultos o empujan carritos o bicicletas.

La accesibilidad de los ascensores es casi total, permitiendo el acceso a sillas de ruedas. El transporte de bicicletas en estos sistemas puede realizarse siempre que se haya pensado en su diseño inicial y se haya regulado convenientemente. La clave en los ascensores está en las dimensiones de la cabina, cuyo largo debería ser al menos de 1,8 metros.

Las opciones de instalación son muy variadas en cuanto a su encaje urbanístico y apariencia.

Transporte Público Vertical y Movilidad Sostenible

La reducción de los impactos ambientales y sociales de la movilidad urbana es una prioridad aceptada por todas las instituciones. Para dicha reducción es imprescindible encontrar un nuevo papel para el automóvil en la ciudad, disminuyendo su actual uso indiscriminado e irracional. Las políticas de movilidad sostenible deben combinar medidas de disuasión del uso del automóvil y medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos: el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo. El transporte público vertical puede incluirse en dicho grupo de medios alternativos en la medida en que facilita los recorridos andando, en bici, en autobús o en tren.

La justificación económica, ambiental y social de la implantación de un ascensor tiene que ver con su utilización por parte de la población y con su capacidad para trasvasar desplazamiento en automóvil hacia los demás medios de transporte urbano.



Ayuntamiento de Ponferrada



EMAS
Ecolabel
Ecolabel
Ecolabel



AENOR
Sistema
Ambiental
124-20000331

Ayuntamiento
de Ponferrada

Plaza del
Ayuntamiento 1
24400 Ponferrada
León

Tel. 987 446 600

www.ponferrada.org



CIVITAS Award
for a CIVITAS
Forum member
city 2007



ESCOBA DE
ORO 2006



BANDERA VERDE 2006
CIUDAD SOSTENIBLE



Compañía de Ciudades
Europeas y Sostenibles

I.C.L.E.I.

Miembro de Gobiernos Locales
para un Futuro Sostenible



Concejalía de
Medio Ambiente

Tel. 987 446 696

Fax: 987 446 609

www.ponferradasostenible.org

2.- OBJETO

El objeto de la presente memoria es fijar las condiciones precisas para la redacción de los proyectos básico y de ejecución necesarios para la construcción de un ascensor en la C/ Caribe que comunique esta zona de Ponferrada con el parque de "Gil y Carrasco" (El Plantío), accediendo desde la Calle Guatemala. Con las obras se pretende materializar un acceso para un muy importante itinerario peatonal, mediante la instalación de un ascensor perfectamente adaptado para ello, así como las escaleras alternativas.

El objetivo es facilitar a los ciudadanos del Barrio de los Judíos el acceso a la zona alta de la ciudad, ya que la única salida/entrada que tienen desde la esta calle (calle Guatemala) es a través de una escalera que salva un importante desnivel.

3.- ANTECEDENTES

El 6 de agosto de 2003 se inauguraba en la C/ General Vives el primer sistema de transporte público vertical en la ciudad de Ponferrada. Desde entonces, se ha comprobado que es de enorme utilidad para todos, ya que tan solo en su primer año de existencia superaba los 5 millones de usuarios.

El ascensor fue concebido como una forma de romper la barrera arquitectónica que dividía las zonas alta y baja de Ponferrada, y éste es el mismo concepto que promueve la construcción de un segundo elevador que conecte otras dos zonas igualmente distanciadas.

4.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

De acuerdo con lo establecido en el capítulo introductorio de esta Memoria Técnica, para el proceso de selección se presentará un proyecto básico inicial en el que se dará cabida al aporte de ideas para el futuro desarrollo del concepto, y que habrá de entregarse en el plazo máximo de 30 días hábiles.

Posteriormente, deberá elaborarse el proyecto de ejecución adecuado al proyecto básico y a las necesidades propias de la zona, para lo que se dispondrá de un máximo de 60 días hábiles. Junto al proyecto de ejecución deberá presentarse una maqueta de la propuesta realizada.

El proyecto básico deberá incluir la remodelación de toda la zona perimetral para garantizar la integración correcta del elemento de transporte público vertical. Por lo tanto, no sólo incluye el proyecto del ascensor, sino que incluirá el estudio global del entorno inmediato de manera que se garantice la accesibilidad al elevador según se recoge en la introducción. En resumen, el proyecto deberá incluir también la urbanización que se considere afectada por la reordenación de la zona.

La cantidad orientativa para la ejecución material del proyecto es de 600.000€.



EMAS
Green Award
Ecolabel



AENOR
Certificación
ISO 26000



Ayuntamiento
de Ponferrada
Plaza del
Ayuntamiento 1
24400 Ponferrada
León

Tel. 987 446 600

www.ponferrada.org



CIVITAS Award
for a CIVITAS
Forum member
city 2007



ESCOBA DE
ORO 2006



BANDERA VERDE 2005
CIUDAD SOSTENIBLE



Compañía de Ciudades
Europeas y Sostenibles

IC·LE·I

Miembro de Gobiernos Locales
para un Futuro Sostenible



Concejalía de
Medio Ambiente
Tel. 987 446 696
Fax: 987 446 609

www.ponferradasostenible.org

5.- PRECIO DE LA LICITACIÓN

Se fija un precio de Licitación de cincuenta mil euros (50.000 €) IVA incluido. En esta cantidad se incluye el proyecto, la elaboración de la maqueta representativa y la Dirección de Obra, que queda fijada en el 30% del precio de licitación.

6.- PLAZO DE EJECUCIÓN

Se fija el plazo máximo de 60 días hábiles desde la firma del contrato para presentar el proyecto de ejecución.

Este proyecto deberá estar visado, del cual entregará cinco (5) copias.

7.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICA QUE DEBERÁ APORTAR PARA LICITAR

Cada licitador deberá presentar una única solución. La propuesta planteada por cada licitador deberá incluir la documentación pertinente en un proyecto básico en el plazo antes indicado.

8.- BAREMO DEL CONCURSO

Los criterios de valoración de las Ofertas serán los siguientes, por orden de importancia:

1. **Calidad Técnica del Proyecto**, con especial hincapié en las ideas planteadas, las soluciones constructivas adoptadas y las características de los materiales a utilizar.

Hasta un máximo de **70 puntos**

Se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- Concreción y solidez del proyecto propuesto..... **30 puntos**
- Calidad técnica en orden a la justificación de los recursos propuestos..... **20 puntos**
- Propuesta de ejecución de los trabajos según Addenda Ambiental..... **20 puntos**

2. Oferta económica

Hasta un máximo de **30 puntos**

9.- OBSERVACIONES

La obra en cuestión permite ofertar diversas soluciones para su diseño, lo que incidirá en su presupuesto de forma y manera muy significativas.

El sistema constructivo que pueden ofertar los concursantes puede ser determinante para conseguir una mejor oferta económica. Por ello, en el proyecto que habrán de presentar los empresarios, junto con la solución



Ayuntamiento de Ponferrada



Ayuntamiento
de Ponferrada

Plaza del
Ayuntamiento 1
24400 Ponferrada
León

Tel. 987 446 600

www.ponferrada.org



CIVITAS Award
for a CIVITAS
Forum member
city 2007



ESCOBA DE
ORO 2006



BANDERA VERDE 2006
CIUDAD SOSTENIBLE



Campaña de Ciudades
Europeas y Sostenibles

ICLEI

Miembro de Gobiernos Locales
para un Futuro Sostenible



Concejalía de
Medio Ambiente

Tel. 987 446 696

Fax: 987 446 609

www.ponferradasostenible.org

constructiva ofertada para la estructura y el ascensor, señalarán el resto de unidades de obra a ejecutar para completar la totalidad del Presupuesto señalado.

10.- ADDENDA AMBIENTAL

En el establecimiento de criterios de carácter medioambiental que se valorarán en los concursos que se convoquen por los órganos de contratación de Organismos Públicos, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la ley 11/97, de 24 de abril de envases y residuos de envases, que obliga a las Administraciones Públicas a promover en su contratación el uso de materiales reutilizables y reciclables así como lo establecido en el artículo 26.2 de la Ley 10/98, de 21 de abril, de residuos, que indica que las Administraciones Públicas promoverán en su contratación el uso de materiales reutilizables, reciclables y valorizables, así como de productos fabricados con material reciclado que cumplan las especificaciones técnicas requeridas.

Por otro lado, en el PMA-13 "Procedimiento para el control de subcontratistas" y el PMA-14 "Procedimiento para el control de Organismos que reciben ayudas" del Sistema de Gestión Medioambiental del Ayuntamiento de Ponferrada, se especifica que para este tipo de pliegos se debe incluir una addenda ambiental.

Los licitadores que deseen concurrir al presente concurso, deberán acreditar, respecto de la actividad objeto de la licitación, que siguen unas buenas prácticas de gestión ambiental. Se valorará que la prestación se realice de la forma más beneficiosa para el entorno o con menor impacto ambiental, ya sea por el método empleado, por la gestión de productos, recursos y residuos, u otros similares. En particular, se valorarán los aspectos siguientes:

- Empleo de productos reutilizados o reciclados.
- Empleo de productos reutilizables, reciclables o valorizables.
- Empleo de energías renovables.
- Mejor aislamiento térmico o acústico.
- Compatibilidad electromagnética y reducción de la radiación emitida por los equipos o sistemas a utilizar.
- Medidas de mantenimiento con el menor impacto ambiental.
- Reducción de la cantidad o mejor gestión de los residuos generados.

En Ponferrada, a 15 de septiembre de 2008

El Técnico de Medio Ambiente

Fdo.: Francisco M. Jordán Benavente

