

Sra. Olga Lahuerta Gonzalvo
Cap del Servei Jurídico-Administratiu
INTERIOR

Expedient: 2024/12483. Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local (OFT / 5612_PC_03)
Assumpte: Apertura pliques i avaluació ofertes redacció projecte constructiu

**INFORME VALORATIU DELS CRITERIS D'ADJUDICACIÓ QUE DEPENEN D'UN
JUDICI DE VALOR CORRESPONENT A LA CONTRACTACIÓ DEL SERVEI PER A
LA REDACCIÓ DEL PROJECTE CONSTRUCTIU "REURBANITZACIÓ
TRAVESSERA BV-219 (AV. DEL CASTELL) ENTRE EL PK 1+050 I EL PK 1+500.
TM SANT MARTI SARROCA"**

1. OBJECTE

Informe de valoració dels criteris d'adjudicació que depenen d'un judici de valor del procediment obert simplificat amb pluralitat de criteris d'adjudicació relatiu a la contractació dels serveis: **Redacció del projecte constructiu "Reurbanització travessera BV-2129 (Av. del Castell) entre el PK 1+050 i el PK 1+500. TM Sant Martí Sarroca"**, aprovat per decret número 1281, de data 4 de febrer de 2025 per un pressupost base de licitació de 74.300 € més 15.603 € en concepte de 21 % d'IVA.

En data 10 de març de 2025, la Mesa d'Infraestructures va procedir a l'obertura del **sobre A** corresponent a la documentació administrativa i la documentació tècnica relativa als criteris d'adjudicació que depenguin d'un judici de valor.

Les empreses presentades van ser:

- INGLOBA GROUP ASESORES, SL
- HÈLIX ARQUITECTES ASSOCIATS, SLP
- LANDEM PROJECT MANAGMENT, SL

La mesa proposa l'exclusió d'aquesta licitació l'oferta de l'empresa ENIGEST, SL, per presentar-se fora del termini establert.

2. CRITERIS D'ADJUDICACIÓ SOTMESOS A JUDICI DE VALOR

Els criteris que depenen d'un judici de valor per a l'adjudicació d'aquest procediment obert es troben recollits a l'apartat 1.11. Criteris d'adjudicació, del Plec de Clàusules Administratives Particulars aprovat a l'efecte, i són els següents:

Criteri 1. Memòria descriptiva dels condicionants urbanístics i de mobilitat.

La puntuació màxima es de **40 punts**.

Per avaluar la idoneïtat de les ofertes respecte aquest apartat, els licitadors hauran de presentar una memòria descriptiva amb un estudi i anàlisi dels aspectes urbanístics i de mobilitat, de l'àmbit de projecte que poden condicionar la proposta final.

La memòria a presentar haurà d'incloure la descripció i anàlisi escrita en un màxim de cinc (5) pàgines en format DIN A4 (deu cares de pàgina), amb font de lletra mida 11 amb font Arial. Les pàgines que excedeixin aquestes condicions no seran tingudes en compte per a la puntuació d'aquest apartat.

Dins d'aquestes cinc pàgines, la memòria podrà incloure imatges, croquis, plànols, gràfics, que ajudin a la comprensió de l'anàlisi realitzat. Els quadres de text de més d'una línia que s'incloguin en aquestes imatges/croquis/gràfics hauran de tenir una font de mida 11 com a mínim.

El contingut a desenvolupar en la memòria s'haurà d'estructurar en els tres apartats següents:

- 1.1. Identificació, descripció i proposta d'actuació, en relació als condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte que puguin incidir en la proposta.
- 1.2. Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat en l'àmbit de projecte.
- 1.3. Descripció de possibles actuacions de millora respecte els condicionants i/o punts crítics de mobilitat de l'àmbit.

Per a la puntuació de la memòria, es valorarà la seva coherència, qualitat i viabilitat de les propostes, que escaiguin, fins a un màxim de **40 punts**, desglossats de la manera següent:

- 1.1) Identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics fins a un màxim de **15 punts**.
- 1.2) Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat.....fins a un màxim de **15 punts**.
- 1.3) Descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitatfins a un màxim de **10 punts**.

Ates el caràcter intel·lectual de la prestació i l'especificitat del tema a tractar, per tal de garantir un mínim de qualitat i coneixements, es considera que els licitadors hauran d'assolir **una puntuació mínima de 20 punts**, al criteri de judici de valor, per passar a valorar els criteris avaluable de forma automàtica.

3. VALORACIÓ DE LES OFERTES

A continuació es descriu de forma detallada la valoració realitzada per a cadascuna de les ofertes presentades:

1) INGLOBA GROUP ASESORES, SL

Apartat 1.1. Memòria: Identificació, descripció i proposta d'actuació, en relació als condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte que puguin incidir en la proposta

A valorar : Identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics

Identifiquen i analitzen com a condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte, les diferents classificacions urbanístiques del sòl existent. Part de l'àmbit de projecte està classificat com a sòl urbà, i part com a sòl urbanitzable delimitat. Exposen l'anàlisi fet respecte aquestes dues classificacions, detectant les afectacions existents en cada una d'elles.

En el cas del sòl urbà hi ha unes edificacions fora d'ordenació i per tant afectades pel planejament vigent. També exposen les determinacions del POUM (Pla d'ordenació urbanística municipal) en el tram corresponent al pont sobre la riera del Torrent Sec.

En el cas del tram classificat com a sòl urbanitzable delimitat identifiquen la zona de l'àmbit de projecte inclòs en aquest sector pendent de desenvolupament urbanístic.

Aquestes afectacions detectades són importants perquè determinen l'espai disponible en l'àmbit de projecte, per configurar la nova secció tipus que ha de tenir la via (concretament determina l'espai disponible pels itineraris de vianants).

Un cop identificades aquestes afectacions, fan les següents propostes al respecte:

- En referència a les edificacions fora d'ordenació, plantegen el seu enderroc per aconseguir les alineacions fixades pel planejament vigent, sempre i quan l'Ajuntament estigui alineat amb aquesta decisió, a curt termini.

En aquesta proposta que plantegen mancaria especificar que aquestes edificacions són actualment de propietat privada, i per poder procedir al seu enderroc, caldria la seva obtenció per part de la municipalitat, via expropiació o cessió.

- En referència als terrenys inclosos en el sector pendent de desenvolupament, (qualificats en planejament derivat com a sistema viari), el projecte pot plantejar l'obtenció anticipada d'aquests terrenys per part de l'Ens municipal, previ acord i conveni amb la propietat.

Els condicionants urbanístics identificats són importants perquè com s'ha esmentat, determinen l'espai disponible per a la reurbanització del tram, i per tant condicionaran la proposta de projecte. L'obtenció o no d'aquests terrenys repercutirà en la proposta final, en el seu pressupost i en la tramitació del projecte. Per tant es considera adequada aquesta identificació. Es podia haver inclòs també l'afectació del tram de vorera pendent d'urbanització del Pla de Millora urbana (PAU 7), situat al mig de l'àmbit.

Respecte les propostes plantejades en relació als condicionants urbanístics, es consideren coherents i viables, perquè exposen les possibles vies administratives per a l'obtenció dels terrenys afectats, que són actualment de titularitat privada. La descripció és més complerta en el cas de les afectacions del sòl pendent de desenvolupar que en el cas de la proposta de les afectacions del sòl urbà.

Atès tot l'anterior, es valora que la identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics, s'ha exposat de manera coherent, amb una qualitat tècnica notable, i sols assenyalar, com s'ha descrit anteriorment, que manca identificar una de les afectacions urbanístiques rellevants. I tal i com s'ha esmentat, les propostes de gestió exposades es consideren tècnicament adients i viables.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **13,5 punts**

Apartat 1.2. Memòria: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat en l'àmbit de projecte

A valorar: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat

Centren els punts crítics respecte a la mobilitat en els aspectes referents a la seguretat viària i l'accessibilitat, sintetitzant-los en el possible excés de velocitat dels vehicles, els problemes de permeabilitat transversal de la via pels vianants, i les mancances existents a nivell d'accessibilitat per la falta de continuïtat dels itineraris de vianants.

Respecte el possible excés de velocitat dels vehicles exposen correctament com l'excessiva amplada dels carrils de circulació i dels carrils d'aparcament actuals, poden incentivar a un excés de velocitat dels vehicles. També assenyalen altres factors que poden influir en la velocitat de pas dels vehicles, com són la falta d'elements específics de reducció de velocitat (ERV), i els pocs punts de creuament de vianants existents en el tram d'estudi.

Exposen també, de manera sintètica, les mancances d'accessibilitat derivades de la falta continuïtat dels itineraris de vianants. Hi ha trams de voreres que presenten desnivells, trams interromputs (zona del pont sobre la riera) i/o amb obstacles (vegetació, edificacions fora d'ordenació). Es constata que han fet un anàlisi "in situ" de l'àmbit de projecte amb les fotografies aportades i el detall de la descripció feta.

Els punts crítics assenyalats referents a la seguretat viària i accessibilitat s'han identificat i analitzat correctament, amb coherència i suficient qualitat tècnica. Les condicions d'accessibilitat, tant en sentit longitudinal de la via com en sentit transversal, i les condicions de velocitat de pas dels vehicles, són factors clau en la mobilitat de vianants i vehicles, perquè són els que permeten els desplaçaments de vianants i vehicles en condicions adients de seguretat i accessibilitat.

Mancaria però, haver identificat i analitzat com un altre aspecte dels aspectes més rellevants en referència a la mobilitat, els moviments i desplaçaments que es generen en l'àmbit de projecte, derivats de la proximitat dels equipaments esportius i educatius, a tocar de l'àmbit, i els derivats de la funció que té la via, com a via d'accés al conjunt monumental del Castell de St. Martí Sarroca.

Atès tot l'anterior, es valora que la identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat, s'ha exposat de manera coherent i amb suficient qualitat tècnica, amb les consideracions descrites anteriorment respecte un dels condicionants que mancava per identificar com seria la mobilitat generada pels equipaments propers a l'àmbit de projecte, el conjunt monumental del Castell.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **12 punts**

Apartat 1.3. Memòria: Descripció de possibles actuacions de millora respecte els condicionants i/o punts crítics de mobilitat de l'àmbit.

A valorar: Descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitat

Proposen les següents actuacions per fer front als punts crítics detectats en referència a la mobilitat:

Respecte l'amplada excessiva de la calçada actual, que pot incentivar l'excés de velocitat dels vehicles, proposen reduir l'amplada de calçada. Es considera una mesura adequada per reduir la velocitat dels vehicles perquè l'estrenyiment de carrils provoca l'efecte túnel al conductor i redueix la velocitat. Només assenyalar respecte aquesta proposta, que les amplades dels carrils de circulació que proposen (2,75m), no s'ajusten als paràmetres habituals de les travesseres de Diputació (que és de 3,00m en tram recte).

També exposen que caldria implantar elements de regulació de trànsit, passos de vianants i elements reductors de velocitat, distribuïts al llarg de l'àmbit per moderar la velocitat dels vehicles. Es considera una mesura adient de pacificació del trànsit, tot i que no concreten com es podrien formalitzar aquests elements reductors de velocitat (si amb elements tipus esquena d'ase, passos de vianants elevats,...), ni la seva ubicació.

Per millorar la permeabilitat transversal del tram objecte d'estudi, plantegen augmentar el nombre de passos de vianants. En general aquesta mesura d'augmentar el punts de creuament segurs de vianants ajudar a facilitar aquesta permeabilitat transversal de la via.

Respecte les mancances en accessibilitat degudes a la falta de continuïtat dels itineraris de vianants fan les següents propostes:

- Eliminació d'obstacles ja siguin edificacions o elements vegetals. Tot i que és una mesura que es considera adient per poder obtenir l'amplada de pas necessària, cal tenir en compte, que en els cas de l'enderroc de les edificacions la seva viabilitat està condicionada a l'obtenció dels terrenys de particulars, amb l'impacte econòmic i de gestió administrativa que suposa.
- Exposen també la possibilitat d'ampliar el pont sobre la riera als 16 metres que fixa el planejament com amplades d'alineació de vial. Que el planejament fixi una amplada d'alineació de vial de 16 metres, no implica una necessitat d'ampliar el pont fins a aquesta amplada. En aquest cas, per les condicions de trànsit existent (una intensitat baixa i molt local), es podrien plantejar mesures tècnica i

econòmicament més sostenibles, per aconseguir una amplada de pas lliure pels vianants accessible, com ara podria ser, la construcció d'una passera adossada al pont existent.

Per solucionar la manca de continuïtat en la zona inclosa en el sector de desenvolupament, proposen l'obtenció anticipada dels terrenys del sector per poder ampliar la secció de vorera. Es considera una proposta viable i coherent, ja que permetria disposar d'un itinerari accessible a curt termini, ja que no es pot determinar hores d'ara, quan es durà a terme l'execució de la transformació del sector.

Les mesures presentades per resoldre els punts crítics relacionats amb la mobilitat són coherents i majoritàriament viables a curt o mig termini (amb les observacions comentades anteriorment). Mancarien però, propostes en relació als condicionants de mobilitat generats per l'existència dels equipaments esportius i educatius propers, i els generats per l'accés al Conjunt monumental del Castell.

Atès tot l'anterior, es valora que la descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitat s'ha exposat de manera coherent i amb suficient qualitat tècnica. Les exposades són mesures viables, però tal i com s'ha exposat anteriorment, mancarien propostes respecte el condicionant de mobilitat relatiu a la mobilitat generada pels equipaments públics propers.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **6,5 punts**

2) HÈLIX ARQUITECTES ASSOCIATS, SLP

Apartat 1.1. Memòria: Identificació, descripció i proposta d'actuació, en relació als condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte que puguin incidir en la proposta

A valorar : Identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics

Identifiquen i analitzen com a condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte, les diferents classificacions urbanístiques del sòl existent. Part de l'àmbit de projecte està classificat com a sòl urbà, i part com a sòl urbanitzable delimitat. Exposen l'anàlisi fet respecte aquestes dues classificacions, detectant les afectacions existents en cada una d'elles.

En el cas del sòl urbà descriuen les afectacions que resten del polígon d'actuació PAU 7 (afectació de tanques), i les edificacions fora d'ordenació situades a la cantonada amb el carrer de les Cases Noves.

En el cas del tram classificat com a sòl urbanitzable delimitat identifiquen la zona de l'àmbit de projecte inclòs en aquest sector pendent de desenvolupament urbanístic (subsector II del UD II).

Aquestes afectacions detectades són importants perquè determinen l'espai disponible en l'àmbit de projecte per configurar la nova secció tipus que ha de tenir la via (concretament determina l'espai disponible pels itineraris de vianants), i perquè

implicaran unes gestions paral·leles a la redacció del projecte per a poder disposar d'aquests terrenys afectats que són de titularitat privada, que poden condicionar el contingut final i la planificació de l'execució.

En aquest sentit, el licitador, proposa que el projecte incorpori la totalitat de l'àmbit (afectacions incloses), desglossant el pressupost per afectacions i fases d'execució, per tal de facilitar la gestió del projecte i l'execució de les obres, en funció de la disponibilitat final del sòl.

Per tant, la identificació i exposició dels condicionants urbanístics identificats és correcta, perquè, com s'ha esmentat anteriorment, determinen l'espai disponible per a la reurbanització de l'àmbit del projecte, i perquè la gestió de les afectacions (que depèn principalment de tercers), té una repercussió directa en la planificació de la redacció del projecte i l'obra. La proposta d'adaptació del pressupost a les afectacions, es considera viable i coherent, perquè és una mesura que pot facilitar la gestió i execució de l'obra. Es podia haver concretat una mica més, la possibilitat d'obtenir una cessió anticipada dels terrenys inclosos en la zona del sector pendent de desenvolupament, dins la proposta.

Atès tot l'anterior, es valora que la identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics, s'ha exposat de manera coherent i completa, amb una qualitat tècnica notable. I tal i com s'ha esmentat, les propostes de gestió exposades es consideren tècnicament adients i viables, amb les consideracions abans exposades sobre el detall d'exposició d'una d'elles.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **14 punts**

Apartat 1.2. Memòria: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat en l'àmbit de projecte

A valorar: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat

Es fa un bon anàlisi de la funcionalitat de la via a reurbanitzar, respecte la mobilitat de l'entorn. Destaquen la funció de connectivitat longitudinal de la carretera, entre la via principal del municipi (Av. Josep Anselm Clavé), amb el barri de la Roca. I la funció de connectivitat transversal al trobar-se entre el nucli de població i la zona d'equipaments esportius i educatius del municipi. Aquesta doble funció de connexió de la via, és un dels principals condicionants respecte la mobilitat, perquè generen una gran nombre de desplaçaments creuats a peu i en vehicle, de diferents usuaris (escolars, veïns, turistes,...).

A través d'una descripció molt detallada de tot l'àmbit d'estudi (illa per illa), identifiquen com a altres aspectes crítics a nivell de mobilitat, el possible excés de velocitat dels vehicles i les mancances a nivell d'accessibilitat.

Respecte l'excés de velocitat, exposen correctament, com la gran amplada de la calçada actual pot incentivar a un excés de velocitat.

A nivell d'accessibilitat, assenyalen la falta de continuïtat en alguns trams dels itineraris de vianants (per falta d'amplada, i/o per falta de voreres, i/o per l'existència de ressalts). També exposen els problemes d'amplada lliure de pas en voreres existents pels elements existents de les xarxes de serveis (bànculs de telefonia i electricitat). Així com la manca de passos de vianants en algunes cruïlles, o la manca de guals de vianants adaptats en alguns dels passos existents. Inclouen en aquest anàlisi, els problemes d'accessibilitat que causen les afectacions de les edificacions fora d'ordenació o la zona de l'àmbit inclosa en el sector pendent de desenvolupament, per la discontinuïtat que generen en l'itinerari de vianants.

Per tant, es considera que s'ha fet una bona i detallada identificació, exposada amb coherència i qualitat tècnica, dels principals punts crítics respecte la mobilitat que incideixen en l'àmbit de projecte, que hores d'ara condicionen els desplaçaments de vianants i vehicles en condicions òptimes de seguretat i accessibilitat.

Atès tot l'anterior, es valora que la identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat, s'ha exposat de manera coherent, completa i amb molt bona qualitat tècnica.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **15 punts**

Apartat 1.3. Memòria: Descripció de possibles actuacions de millora respecte els condicionants i/o punts crítics de mobilitat de l'àmbit.

A valorar: Descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitat

Descriuen les següents propostes d'actuació de millora respecte la mobilitat:

- En el referent a l'excés de velocitat dels vehicles, plantegen reduir l'amplada excessiva de la calçada actual, i la reordenació de les franges d'aparcament. Proposen també com a mesura de seguretat pels vianants enfront dels vehicles, fer penínsules als extrems de les zones d'aparcament, per millorar les condicions de creuament dels vianants. Aquestes propostes són viables, i permetran millorar la seguretat dels vianants.
- Respecte a les millores d'accessibilitat, proposen el soterrament d'alguns trams de les línies aèries existents de les xarxes de serveis, per eliminar els bànculs actuals que suposen un obstacle en l'espai de pas dels vianants. Per millorar les discontinuïtats existents en els itineraris de vianants proposen incorporar els espais d'afectació tant en la zona urbana com en la pendent de desenvolupament, preveient actuacions transitòries per a la correcta escorrentia de les aigües en cas que es demori l'obtenció dels terrenys.

Com a millora per donar continuïtat als itineraris de vianants, proposen la construcció d'una passera adossada al pont sobre el Torrent Sec. Es considera una proposta adient perquè amb una actuació, tècnica i econòmicament acotada, es pot resoldre la continuïtat de l'itinerari de vianants, en el tram del pont.

- Com a millora de la permeabilitat i connectivitat transversal de la via pels vianants, proposen prioritzar un dels itineraris més usats pels usuaris dels equipaments (C. Barcelona – C. Tarragona), mitjançant la construcció d'una cruïlla elevada que serveixi com a element reductor de velocitat, i alhora millori les condicions de creuament dels vianants, a nivell de seguretat i accessibilitat.
- També proposen com a mesura per millorar la mobilitat cap els equipaments, actuar a la cantonada del Pg. de St. Joan Lledó amb l'av. del Castell, per regularitzar la seva amplada actual. Aquesta proposta es considera adient perquè permetria millorar el creuament de vehicles, en una de les principals vies d'accés als equipaments esportius.

Atès tot l'anterior, es valora que s'han exposat tot un seguit de propostes que donen resposta als principals punts crítics en relació a la mobilitat, d'una manera coherent, amb una molt bona qualitat tècnica, i també tècnicament viables, que poden millorar les condicions actuals de mobilitat, prioritzant la mobilitat del vianant enfront els vehicles.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **10 punts**

3) LANDEM PROJECT MANAGMENT, SL:

Apartat 1.1. Memòria: Identificació, descripció i proposta d'actuació, en relació als condicionants urbanístics de l'àmbit de projecte que puguin incidir en la proposta

A valorar : Identificació, descripció i proposta, en relació als condicionants urbanístics

Fan una introducció exposant els antecedents del creixement urbanístic al voltant de l'àmbit de la carretera del Castell. I com les condicions formals de carretera que conserva l'àmbit de projecte, no encaixa amb la funció actual que té, més de carrer urbà que no pas de via preferent per a vehicles.

Presenten una proposta de vial pacificat, plantejant zones d'estada, reubicant les bosses d'aparcament i detallant altres aspectes d'un projecte d'aquest tipus com serien el verd, el drenatge, o la introducció d'elements identitaris. Es consideren propostes coherents i amb suficient qualitat tècnica.

No exposen però, els condicionants urbanístics crítics i/o que poden condicionar la proposta com són les afectacions existents tant en la part de sòl urbà (PAU 7 i finques fora ordenació C. Cases Noves) com les de sòl urbanitzable delimitat (sector UD II, subsector 2) que existeixen dins l'àmbit. Aquests condicionants urbanístics són cabdals en aquest cas perquè determinen l'espai que realment s'ha de poder incorporar per garantir la connectivitat dels itineraris de vianants, i la seva obtenció i/o disponibilitat (pertanyen a privats), pot condicionar la proposta final i la gestió i planificació tant del projecte com de l'obra.

Atès tot l'anterior, es valora que, tot i que s'han exposat coherentment i amb una bona qualitat tècnica, aspectes de la morfologia urbana de l'àmbit de projecte, no s'han

identificat els aspectes urbanístics que suposaran una afectació urbanística i que per tant poden condicionar la proposta.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **7,5 punts**

Apartat 1.2. Memòria: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat en l'àmbit de projecte

A valorar: Identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat

Agrupen els principals condicionants i/o punts crítics relatius a la mobilitat en els següents aspectes:

- **Connectivitat transversal:** exposen com la via objecte de projecte connecta les zona del casc urbà més consolidat amb la zona d'equipaments, i la dificultat de creuament per la falta de suficients passos de vianants per creuar la via. Alhora la distribució d'espai actual on predomina l'espai pel vehicle, pot incitar a l'excés de velocitat dels vehicles.
- **Seguretat vial pels vianants:** incideixen en l'excés d'espai destinat al vehicle, en detriment de l'espai pel vianant. Exposen la falta de mesures de pacificació del trànsit rodat.
- **Circulació motoritzada:** tornen a incidir en l'excés de l'amplada de la calçada actual. Exposen que el creuament de vianants a la cruïlla de l'Av. del Castell amb l'Av. d'Anselm Clavé és perillós. No es considera correcta aquesta afirmació, ja en l'actualitat es tracta d'un pas de vianants amb regulació semafòrica i guais de vianants adaptats.

Han identificat correctament, amb una exposició coherent, la connectivitat transversal de la via i la seguretat vial tant de vianants com de vehicles, com a condicionants i/o punts crítics de l'àmbit. Però mancarien altres aspectes a nivell d'accessibilitat (obstacles, discontinuïtats en els itineraris de vianants,...), així com de mobilitat longitudinal de la via, com a via de connexió entre el nucli urbà i el barri de la Roca, on es troba el conjunt monumental del Castell que atrau força visitants.

Atès tot l'anterior, es valora que la identificació i anàlisi dels condicionants i/o punts crítics respecte la mobilitat, s'ha exposat de manera coherent i amb suficient qualitat tècnica, amb les consideracions descrites anteriorment respecte un dels condicionants que mancarien per identificar respecte l'accessibilitat i la discontinuïtat dels itineraris longitudinals.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **10 punts**

Apartat 1.3. Memòria: Descripció de possibles actuacions de millora respecte els condicionants i/o punts crítics de mobilitat de l'àmbit.

A valorar: Descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitat

Exposen una sèrie de propostes d'intervenció que abasten diversos aspectes d'un projecte d'aquest tipus (com el verd, símbols identitaris,...), però les que estarien directament relacionades amb els aspectes de mobilitat serien els següents:

- En relació amb l'excés d'amplada de la calçada actual, proposen un nova configuració de la via, per tal de disminuir l'espai pel vehicle i potenciar l'espai pel vianant. Descriuen la creació d'una "via cívica" de 4 metres d'amplada, que donaria continuïtat a l'itinerari existent cap al Castell, des del pont sobre el Torrent de les Anguiles.
- Proposen situar bosses d'aparcament a portell al llarg de la via, i elevar les cruïlles com a mesura de pacificació del trànsit. Aquestes dues propostes són estratègies habituals i eficients de pacificació del trànsit.

En relació amb la proposta de reconfiguració de la secció tipus actual, per tal de reduir l'espai pel vehicle i donar més espai pel vianant, conceptualment es considera una proposta correcta i alineada amb l'objectiu del projecte. Per acompanyar la descripció de la proposta, inclouen dos croquis de seccions tipus i un croquis de planta proposta. Tot i que s'entén que són uns croquis d'intencions conceptuals, hi ha alguns aspectes que creen confusió entre el descrit i els croquis, que podrien fer-la poc viable tal qual (l'amplada de la secció actual de carrer varia entre 11m i 16m, i sembla que es proposa una secció tipus de entre 17-18m). O algun altre concepte com la proposta d'aparcament en bateria, que no seria una de les millors estratègies d'aparcament a nivell de seguretat viària.

Per tant es valora adequadament la part de proposta per reduir l'amplada actual de calçada per incidir en la disminució de velocitat dels vehicles, i altres mesures de pacificació com l'elevació de les cruïlles i augmentar el número de passos de vianants, perquè és una mesura viable i tècnicament coherent. Es podien haver inclòs però, mesures per contrarestar altres condicionants de la mobilitat, com són la discontinuïtat dels itineraris de vianants, millores per a la mobilitat en sentit longitudinal de la via, entre d'altres.

Atès tot l'anterior, es valora que la descripció de possibles actuacions de millora respecte la mobilitat, en general s'ha exposat de manera coherent i amb suficient qualitat tècnica, amb les consideracions abans exposades respecte la dubtosa viabilitat d'una de les propostes plantejades. Assenyalar també, que caldria haver plantejat alguna proposta respecte el condicionant de mobilitat relatiu a la mobilitat generada pels equipaments públics propers.

En conseqüència, per aquest apartat, la puntuació obtinguda és de: **6 punts**

El resum de la puntuació obtinguda per les empreses, es el següent:

Núm.	Empresa	Puntuació criteris de judici de valor
1	INGLOBA GROUP ASESORES, SL	32,00
2	HÈLIX ARQUITECTES ASSOCIATS, SLP	39,00
3	LANDEM PROJECT MANAGMENT, SL	23,50

Un cop realitzada la valoració dels criteris d'adjudicació que depenen d'un judici de valor de les ofertes per a l'adjudicació, mitjançant procediment obert simplificat amb pluralitat de criteris d'adjudicació relatiu al contracte de serveis: **Redacció del projecte constructiu "Reurbanització travessera BV-2129 (Av. del Castell) entre el PK 1+050 i el PK 1+500. TM Sant Martí Sarroca"** es proposa el present informe a la Mesa d'Infraestructures.

Document signat electrònicament

Hugo Moreno Moreno

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Metadades del document

Núm. expedient	2024/0012483
Tipus documental	Informe
Títol	20250324 INFORME Judici de valor 5612PC03 St. Marti Sarroca
Codi classificació	K0104SE16 - Carreteres projectes

Signatures

Signatari		Acte	Data acte
Hugo Moreno Moreno (TCAT)	Cap del Servei/Oficina	Signa	28/03/2025 12:22

Validació Electrònica del document

Codi (CSV)	Adreça de validació	QR
8294b71a952d5bd1aed2	https://seuelectronica.diba.cat	

