

LICITACION PÚBLICA NACIONAL

Llamado N° LP 01/2012

PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES

Concesión de Obra Pública de la Terminal de Ómnibus de YOUNG, Departamento de Río Negro”

Artículo 1° - OBJETO DE LA LICITACIÓN:

Llamado a Licitación Pública Nacional, bajo el Régimen de Concesión de Obra Pública, para: Proyecto, construcción, explotación y mantenimiento de la Terminal de Ómnibus de Transporte en la ciudad de Young, padrón No. 132, de la manzana No. 66 de la ciudad de Young, para líneas internacionales, nacionales y departamentales, de corta , mediana y larga distancia y aquellos servicios de turismo que la Dirección Nacional de Transporte del MTOP, y/o la Intendencia de Río Negro (en adelante I.R.N.) consideren convenientes, por un período máximo de hasta treinta años previa autorización de la Junta Departamental de Río Negro en cuanto al plazo; en un todo de acuerdo a lo establecido en este Pliego Particular de Condiciones.

El plazo de la Concesión se contabilizará a partir de la fecha en que las obras debieran terminarse según Contrato.

Artículo 2° - NORMATIVA APLICABLE A ESTA LICITACIÓN

Serán aplicables a esta licitación las disposiciones legales vigentes en la materia y en especial:

- I) Ley No. 15.637 de 28 de Setiembre de 1984, relativa a normas aplicables a concesión de Obra Pública, las correlativas, modificativas y concordantes.-
- II) Ley No. 15.903 del 10 de Noviembre de 1987, sus correlativas, modificativas y concordantes.- T.O.C-A.F.
- III) Pliego de Condiciones Generales para la construcción de Obras Públicas, aprobado por el Poder Ejecutivo el 5 de Febrero de 1963, en todo lo que fuera aplicable a la presente Licitación.
- IV) El presente Pliego de Condiciones Particulares con las enmiendas y aclaraciones efectuadas por la Intendencia de Río Negro a requerimiento de los interesados que hayan comprado el Presente Pliego.- Las solicitudes de aclaraciones se harán por escrito hasta veinticinco días hábiles antes de la fecha de apertura de las Ofertas.-
- V) Ordenanza departamental de Tránsito.-
- VI) Reglamento General de Obras.-
- VII) Ordenanzas Departamentales de Higiene.-
- VIII) Ordenanzas Departamentales que regulan la actividad comercial.
- IX) Las reglamentaciones departamentales que sean de aplicación para este tipo de construcciones correspondientes a la Intendencia de Río Negro.
- X) La propuesta presentada por la firma adjudicataria en lo que haya sido aceptada por la I.R.N.
- XI) Memoria Constructiva General para Edificios Públicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas edición 2006.
- XII) Pliego General de Condiciones de la Intendencia de Río Negro, en lo que no contradiga este Pliego Particular.

Artículo 3° - CONDICIONES RELATIVAS AL OFERENTE

Los oferentes deberán reunir las siguientes condiciones:

- 1) Ser persona física legalmente capaz con domicilio real en el País o persona jurídica legalmente constituida como empresa en el País, con domicilio legal en el mismo.-
- 2) Agregar currículo completo en la actividad comercial, industrial y / o profesional de la persona o Empresa.-
- 3) Aceptar en forma expresa la totalidad de normas y bases aplicables a esta Licitación.-

La Intendencia, se reserva el derecho de solicitar ampliación de la información presentada, inspección y comprobación documental y / o material de lo que se exponga en la Oferta al respecto.-

Artículo 4° - CONDICIONES RELATIVAS A LAS OFERTAS Y REPRESENTACIÓN DE LAS EMPRESAS OFERENTES.

Las ofertas deberán ser presentadas escritas a máquina en original y dos copias, suscritas por el propio oferente o por representante con facultades suficientes, con expresa constitución de domicilio en Fray Bentos del representante o representado.-

Los oferentes deberán acreditar en la Intendencia de Río Negro por lo menos con un día hábil de anticipación a la apertura de las ofertas, la documentación que acredite la personería jurídica del oferente, su vigencia actual y la representación legal de la misma.- En caso de ser el oferente persona física deberá acreditar la capacidad legal y habilitación para el comercio, por certificado notarial.- En ambos casos se exhibirá del día anterior certificados registrales de Actos Personales que acrediten que no existe inscripción que afecte la capacidad de la empresa ni su actuación patrimonial y certificado de vigencia del Registro de Comercio en caso de tratarse de persona jurídica.-

En todo caso que se pretenda actuar por apoderado se deberá exhibir con igual anticipación a la apertura de las ofertas, el poder con facultades suficientes en su original o testimonio notarial del mismo y certificado de su vigencia a la fecha de la Apertura de Ofertas.- No será necesario este último certificado si el Poder fuera especial para esta Licitación y contuviera cláusula obligándose al mandante a comunicar la modificación y / o revocación por escrito y contra recibo a la Intendencia.

En la propia oferta deberá designarse en forma expresa a la o las personas habilitadas para actuar en representación del oferente durante el propio acto de apertura, la adjudicación, ejecución y explotación del objeto de la Licitación.- En caso de resultar adjudicatario, la I.R.N. si lo considera necesario exigirá ratificación de dicha designación con firma certificada por Escribano.-

Artículo 5° - ACTO DE APERTURA

El acto de apertura se realizará por Escribano Público ante los interesados que asistan al mismo.- Sólo podrán efectuar intervenciones con observaciones y / o aclaraciones durante dicho acto aquellas personas que hayan acreditado en forma y con anticipación su personería o apoderamiento del oferente.

Efectuada la apertura, no se dará intervención a los presentes hasta terminada la apertura de todos y cada uno de los sobres.- Con posterioridad a la apertura del último sobre se recibirán las observaciones que tuvieran para hacer de las otras ofertas, de las que se dejará constancias en el Acta respectiva.-

Artículo 6° - DEL REPRESENTANTE DE LA I.R.N.

La I.R.N. designará un representante cuyos cometidos de contralor y fiscalización de la concesión serán explicitados en el contrato.-

Artículo 7° - DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN PARA LA RECEPCIÓN DE LA PROPUESTA

El sobre que contiene la Oferta deberá ir acompañado de los siguientes documentos:

- I) Comprobante de constitución de la garantía de mantenimiento de la oferta en las condiciones descriptas en el artículo 20.
- II) Documento que acredite haber presentado en Unidad Asesora Jurídico-Notarial la documentación exigida en el artículo 3.-
- III) Recibo de adquisición de los recaudos relativos al llamado. Pliego de condiciones General y Particular.
- IV) Certificado habilitante para Ofertas expedido por el Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas, para este llamado. Si el oferente no es empresa constructora, en lugar de presentar dicho certificado, el oferente se obligará en la propia propuesta o por separado a que la empresa constructora que tenga a cargo la obra civil presentará previamente a la firma del contrato respectivo el certificado indicado.
- V) Certificado del Registro de Actos Personales que acredite que no existe inscripción que afecte la capacidad legal del oferente ni su situación patrimonial.- En caso de ser

personas jurídicas además se presentará certificado del Registro de Comercio que acredite la vigencia de la Sociedad.- En ambos casos los certificados serán expedidos el día hábil inmediato anterior a la apertura de las propuestas.-

Toda documentación que no constituye oferta ni constitución de garantía, puede ser presentada en Unidad Asesora Jurídico-Notarial de I.R.N. el día hábil anterior al de la apertura de Ofertas con la documentación exigida en el artículo 3.- Dicha Oficina deberá expedir un recibo de la documentación recibida.-

Artículo 8º - UBICACIÓN GENERAL Y CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

La terminal deberá ser adaptada e implantada en el bien padrón No. 132, de la manzana No. 66 de la ciudad de Young, 4ta. Sección Judicial de Río Negro.

El adjudicatario construirá la totalidad de las obras correspondientes a la Terminal, que deberán estar de acuerdo con el programa de necesidades que compone estos recaudos. En la propuesta se indicarán todos los detalles correspondientes a dichas obras.-

Las situaciones que no se adapten a las exigencias de este pliego darán lugar al rechazo de la oferta, sin perjuicio de lo cual podrán explicarse los motivos del apartamiento de las bases, los que podrán ser compartidos o no por la Intendencia.-

Se establece como plazo máximo para la ejecución de las obras y habilitación de las correspondientes a la Terminal y Servicios complementarios, el de dieciocho (18) meses, a partir de la firma del contrato definitivo y una vez disponible el predio.-

Artículo 9º - PROGRAMA DE NECESIDADES y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Generalidades

La Terminal de Ómnibus de la ciudad de Young tiende a dotar al usuario y a las empresas de transporte de un centro operativo que deberá contar para sus fines con técnicas avanzadas en la materia, compatibles con su función específica.

Se adjunta un completo Informe del Ing. Lucas Facello (Especialista en Tránsito contratado por la IRN en 2008) respecto de los estudios técnicos adelantados con relación a la Terminal (mencionada en su informe como PUCOY Punto de Concentración de Ómnibus de Young), las características principales y las condiciones que debe de poseer, y lo relacionado a las maniobras que se deben de solucionar en la zona de calzadas vehiculares considerando los acceso por las distintas vías de tránsito y sus correspondientes salidas según los destinos de cada línea. En ese informe se indican la cantidad de toques mensuales por Empresa y tipo.

Como se desprende de lo expresado, el caudal de tránsito que incidirá en la Terminal es altamente significativo, en consecuencia, el anteproyecto a realizar deberá considerar muy cuidadosamente y en forma exhaustiva el tránsito vehicular de todo tipo, que convergerá y se desplazará en parte, dentro del predio de la misma.

Considerando asimismo el caudal de movimiento peatonal en la Terminal y zonas aledañas, se deberá prever una ágil y eficaz corriente circulatoria en las mismas, dentro y fuera de la Terminal, así como también los espacios para un lógico deambular del público usuario y acompañantes. En particular, la circulación de usuarios con equipajes deberá reducirse al mínimo posible, así como también los enfrentamientos entre distintas corrientes de usuarios con equipajes.

Los oferentes deberán proponer, un esquema para el ordenamiento del tránsito dentro de los terrenos e instalaciones de la Terminal así como también podrán hacerlo para la zona de influencia. La IRN en última instancia, elegirá el proyecto - total o parcial- que mas se ajuste a sus intereses, sin perjuicio de considerar el del oferente como solución definitiva.

Los únicos ómnibus que tendrán acceso a la Terminal, serán los correspondientes a los servicios a que se hace referencia en el artículo 1.

Sin perjuicio de priorizar su función de Terminal de líneas de transporte, se considera como muy positivo darle al Complejo multiplicidad de funciones tanto las de alcance general urbano como barriales, comerciales, culturales y de esparcimiento.

Dentro del lineamiento del programa de Necesidades, el partido a adoptar es libre pero no obstante deberá reflejar la dinámica funcional de la obra y al mismo tiempo destacar la importancia de la Terminal. Se prestará especial atención para las fundaciones del edificio y las

mejoras a proponer, a las características del subsuelo, frente a la realidad y los antecedentes del mismo; debiendo además de lograr los niveles de piso necesarios para el correcto funcionamiento de la Terminal, concretar la consolidación y el compactado del relleno correspondiente.

Si se presentase apartamentos menores al programa de necesidades, la Intendencia considerará válida la oferta reservándose la facultad de exigir las adecuaciones correspondientes.

Empresas:

1. Agencia Central
2. Copay
3. Nuñez
4. Vittori
5. Jota Ese
6. Domingo Dho
7. Plama
8. Stosky
9. Texsa

Calzadas y espigones

Este sector deberá proyectarse a resguardo de las inclemencias del tiempo, de modo tal que el movimiento del ómnibus, el del personal de conducción y ayudantes de playa y el público usuario estén debidamente protegidos. La superficie de calzadas para maniobras de ómnibus y los espigones de atraques y andenes se adecuarán a la operación simultánea mínima de 5 ómnibus, previendo zonas para carga y/o descarga de encomiendas, y resolviendo en lo posible dentro del predio las zonas de espera de coches antes de su ingreso a Terminal.

Areas Exteriores

Espera exterior en zona de andenes techados dimensionada proporcionalmente a las necesidades y condiciones exigidas.

Parada de Taxis

Estacionamiento autos particulares y motos.

Accesos cubiertos (en lo posible) desde el estacionamiento de coches particulares y desde la parada de taxis.

Hall y circulaciones peatonales interiores

La superficie mínima para tales fines se estima en 200 metros.-

Boleterías y depósitos de equipajes y encomiendas.

Se deberá proyectar este sector en base a módulos de 20 metros de superficie útil.- La cantidad mínima total de módulos será de 10, pudiéndose asignar a cada empresa transportista – de acuerdo con su requerimiento – uno o varios módulos; por lo expresado, se deberá considerar muy especialmente la necesaria flexibilidad que permita tanto su agrupamiento como su ulterior subdivisión. Asimismo deberá considerarse la posibilidad de que un módulo sea compartido por más de una empresa.-

La ubicación de este sector es de fundamental importancia en lo que se refiere al movimiento peatonal del público usuario. Se deberán considerar especialmente los siguientes aspectos:

Franca visualización desde el o los accesos peatonales. Cortos recorridos, en lo posible, para el traslado de los usuarios al sector de espigones y andenes.

La distribución de las boleterías y mostradores de entrega y retiro de valijas y / o encomiendas deberá evitar el entorpecimiento del tránsito peatonal. A estos efectos, el despacho de equipajes se hará exclusivamente en las oficinas que la empresa transportista tenga en la respectiva Terminal.

Salas de espera y sanitarios públicos

Salas de espera (mínimo una) 100 m2 que podrá integrarse al hall.-

Accesos

Accesos peatonales del público: Su cantidad queda librada al proyectista, señalando únicamente la gran importancia que se le asigna a los cortos recorridos a partir de los andenes o viceversa, evitando cruces y / o estrangulamiento.

Accesos de personal de servicio y maestranza.

Sanitarios.

Mínimo 30 metros cuadrados incluyendo damas (con lugares para cambiar bebés), caballeros, y para personas con capacidades diferentes.-

Locales cubiertos para explotación comercial.

Se establece como mínimo: Confitería –o similar- (con cocina y depósito), con instalaciones sanitarias, Quiosco, Cambio, mas el área que en su propuesta reserve para locales comerciales.-

Los locales comerciales no podrán ser afectados a fines contrarios a la moral y a las buenas costumbres, a actividades gremiales, religiosas y / o políticas, ni a actividades riesgosas para la salud o que puedan afectar de algún modo los servicios que se presten y / o a los usuarios de los demás locales.

Locales de servicios oficiales para atención al público:

Sector para Cabinas telefónicas, Cajeros Automáticos, Oficinas de información de Turismo y Depósito de equipajes, distribuidas adecuadamente.-

Oficinas de Administración y Control de la Terminal

Resguardos para el control de tránsito (con alta visual sobre calzada y espigones)- Sanitario para el personal de la terminal, para conductores y ayudantes de playa, azafatas, empleados y personal de servicio.- Debe considerarse grupo sanitario, duchas y vestuario, con superficies acordes con las prestaciones proyectadas.

Servicios generales, se preverán espacios para:

Depósitos y talleres para elementos de mantenimiento del edificio y varios.

Medidores eléctricos, grupo electrógena de emergencia, tablero general, etc.

Documentación a presentar.

La propuesta de ejecución técnica detallará las características de las obras a realizar mediante la presentación del Anteproyecto de Terminal acompañado de las especificaciones técnicas, de acuerdo con el siguiente detalle:

Láminas Anteproyecto: Se presentarán las siguientes:

Planimetría general de conjuntos: (Terreno Escala 1:500, Edificios Escala 1:200) con indicación de accesos, volúmenes edificios, espacios libres, calles perimetrales, calles interiores, playas de estacionamiento y veredas. Se indicará la orientación, las dimensiones y ángulos del terreno y por lo menos dos acotaciones: una longitudinal y la otra transversal.

Plantas: (Escala 1:100) de los diferentes pisos o niveles, todas sin excepción llevarán por lo menos una acotación parcial longitudinal y otra transversal.

Cada local se numerará a efectos de identificarlo en la planilla de locales que integra las Especificaciones Técnicas. En aquellos locales para los cuales se indica la superficie dentro del programa, se deberá expresar debajo de su designación la superficie efectiva resultante del Anteproyecto.

Secciones: (Escala 1:100) todas las necesarias para permitir la interpretación del proyecto (mínimo dos). Se consignarán las cotas de todos los pisos o niveles, la altura libre de los locales y toda otra dimensión vertical u horizontal que sea necesario o importante destacar.

Fachadas: (Escala 1:100) Las necesarias para permitir la total interpretación del Anteproyecto (mínimo tres).

Perspectivas: Dos perspectivas exteriores, desde puntos de vista reales a nivel peatonal. Una perspectiva aérea con indicación del sector que rodea la zona elegida. Su tamaño y técnica de dibujo serán libres y a un solo color.

Plano esquemático de estructura resistente: (Escala 1:100) con el predimensionado de los elementos estructurales principales.

Plano de detalles: (Escala libre) se podrán presentar hasta un máximo de cinco láminas.

Normas de presentación de las láminas: Todas las láminas, dibujos y demás elementos de expresión gráfica que integran un Anteproyecto se presentarán adheridas sobre paneles, de forma apaisadas.

Técnicas de dibujo: Se presentarán copias heliográficas o fotocopias enteras de los dibujos originales.

Especificaciones técnicas Anteproyecto: Se presentarán las siguientes:

Memoria descriptiva arquitectónica: Deberá ser sucinta, lo más sintética posible y de una extensión máxima de seis carillas.

Memoria descriptiva técnica: Se integrará con los siguientes elementos:

Planilla de locales: características de la totalidad de los materiales que se emplean.

Especificaciones de: Carpintería de todo tipo, detalles arquitectónicos, estructura resistente (complementaria a los planos), instalaciones de obras sanitarias, instalaciones termo electromecánicas, Planillas de aberturas.

La mención de las especificaciones es enunciativa pero no limitativa. El oferente deberá detallar el tipo y especificación de los materiales a utilizar en la construcción, valorándose especialmente su calidad y durabilidad al evaluar la oferta.-

Cómputo de la superficie cubierta: se presentará el cómputo de superficie cubierta, discriminado por pisos o niveles y el total de los edificios. Como norma para efectuarlo se tendrá en cuenta que las superficies efectivas del Anteproyecto, medidas en proyección horizontal, se computarán cualquiera sea su altura y cerramiento una sola vez.

Artículo 10° - DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN

El servicio de explotación de la Terminal comprende las siguientes prestaciones.

Básicas

I – Administración, organización, coordinación y control de la circulación.

II – Información electrónica centralizada a los usuarios, con paneles, sin perjuicio de la que cada empresa proporcione en lo que hace a los servicios de los que es titular.

III – Sanitarios.

IV – Salas de espera generales.

V – Seguridad.

De emergencia

Primeros auxilios, contra incendios, etc.

Se deberá proveer el equipamiento necesario correspondiente a las prestaciones definidas como “básicas” y “de emergencia”. Los pasajeros y empresas usuarias de la Terminal no deberán pagar ningún precio adicional por estos servicios.

Artículo 11° - DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL

El servicio de mantenimiento integral comprende la ejecución de todas las operaciones destinadas a conservar la obra y los equipamientos correspondientes a las prestaciones “básicas” y “de emergencia” en perfectas condiciones de uso. Se incluirá asimismo la provisión de todos los elementos y personal necesario para tales operaciones. Además, el mantenimiento incluye la reconstrucción de cualquier parte de la obra o de las instalaciones que sufran daños.

El concesionario será responsable de la limpieza de todas las instalaciones de uso público de la Terminal en forma permanente y exigirá a los arrendatarios el mantenimiento y limpieza de los locales arrendados.

Será también responsabilidad del concesionario mantener la seguridad en la totalidad de la Terminal mediante una adecuada vigilancia durante las 24 horas.

En los contratos de arrendamiento de locales el concesionario podrá establecer el cobro de gastos comunes inherentes a la Terminal.

Artículo 12° - CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

El plazo máximo de la concesión correspondiente a la explotación y mantenimiento de la Terminal se establece en treinta (30) años, y este estará en directa relación a la Inversión a proponer.

El adjudicatario tendrá a su cargo los costos correspondientes a la construcción de las obras, al funcionamiento y el mantenimiento de la totalidad de las instalaciones.

El adjudicatario podrá cobrar a las empresas de transporte que hagan uso de la Terminal precio por dicho concepto, los que podrán diferenciarse en función de la distancia. Los mismos deberán ser fijados por la Intendencia de Río Negro, a propuesta fundada del concesionario.

El proponente indicará el procedimiento que estime más adecuado para la percepción de dichos precios. Los mismos se ajustarán en función de la variación del precio pasajero-km. fijado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se determina como precio pasajero-km. base el vigente a la fecha de apertura de la licitación.

La Intendencia de Río Negro por razones fundadas podrá variar la fórmula de ajuste precedente, sin afectar la ecuación económica de la concesión.

El concesionario informará trimestralmente a la I.R.N. acerca del cumplimiento que den las empresas transportistas de sus obligaciones. En caso de atraso la I.R.N. comunicará los mismos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El adjudicatario pondrá a disposición de las empresas transportistas los espacios indicados en los artículos 9 bajo la denominación de Boleterías y depósitos de equipajes y encomiendas y presentará en su oferta el precio correspondiente que no podrá exceder al equivalente a las 50 Unidades Reajustables y se ajustará por las normas legales vigentes.-

El adjudicatario podrá arrendar a terceros, los demás locales.- El plazo de contratación de los arrendamientos no podrá exceder la fecha de vencimiento de la concesión de explotación de la Terminal.

Al expirar los plazos de concesión se entregarán a la Administración todos los bienes afectados al servicio que presta la obra, sean muebles o inmuebles, los que deberán encontrarse en buen estado de conservación y correctas condiciones de uso.

Artículo 13° - EXONERACIONES FISCALES.

El concesionario podrá tramitar las exoneraciones fiscales a que alude el artículo 6 de la Ley No. 15.637.-

Artículo 14° - VALOR DE LA INFORMACIÓN PRESENTADA

Todos los datos indicados por el proponente, tendrán carácter de compromiso, es decir que si se verificara que no responden estrictamente a lo establecido en la propuesta, la Administración podrá rescindir el contrato sin que ello dé lugar a reclamaciones de ninguna especie por parte del proponente.

La Administración podrá exigir previo a la firma del contrato, las modificaciones al proyecto definitivo de acuerdo con las necesidades que considere conveniente atender.

Artículo 15° - VALORACIÓN

Para la valoración de las ofertas se tomará en cuenta:

- 1) Los antecedentes del oferente en la construcción y Administración de Terminales de Ómnibus y Centros Comerciales.
- 2) El monto de la Inversión en relación al Plazo de explotación solicitado.
- 3) La calidad del proyecto,
- 4) La forma y plazo en que se realizará la construcción, tipo de materiales, etc.
- 5) El sistema de funcionamiento y mantenimiento de la Terminal,
- 6) El respeto del Proyecto al entorno construido y su implantación en el Terreno.
- 7) Las posibilidades de crecimiento y flexibilidad del partido adoptado.
- 8) Los menores valores correspondientes a los precios que se perciba de las empresas de transporte que hagan uso de la Terminal (artículo No. 12).

Artículo 16° - APERTURA DE PROPUESTAS

La apertura de propuestas de esta licitación se realizará en la sede de la Intendencia de Río Negro – 18 de Julio esquina 25 de Mayo, en la fecha y hora indicadas en las publicaciones respectivas. Si la Intendencia de Río Negro decidiera cambiar esta fecha, lo hará saber mediante aviso expreso a todos los oferentes y dos avisos consecutivos en los diarios del País, con anticipación no menor a 10 (diez) días calendario anteriores a la fecha señalada inicialmente para la apertura de las propuestas.

Artículo 17° - FORMA DE PRESENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas deberán ser extendidas en papel simple con original y 2 (dos) copias y serán entregadas dentro de un sobre cerrado que deberá lucir la siguiente leyenda haciendo referencia concreta a la Licitación: “Licitación Pública No. 01/2012” “Concesión de la Terminal de Ómnibus de Young”.

Las propuestas serán abiertas en presencia de los interesados que concurran al acto, el día y hora fijados a tal efecto.

Todos los documentos anexos a la propuesta deberán ser cuidadosamente redactados, sin borrones, raspaduras o enmiendas, debiendo estar signadas todas las hojas por el proponente.

Los oferentes deberán presentar en su propuesta:

- I) Anteproyecto, planos y memorias constructivas conforme a lo establecido en el artículo 9 de estos recaudos pudiendo además establecer las variantes que crea del caso.
- II) Plan de avance de las obras;
- III) Presupuesto por rubros de la inversión a realizar. La empresa constructora ejecutará las obras observando lo dispuesto en el artículo 6 de estos recaudos. (Reg. de Empresas del M.T.O.P)
- IV) La forma en que se realizará el mantenimiento de la Terminal, durante todo el plazo que dure la concesión.

Artículo 18° - ACLARACIONES, CONSULTAS Y PRÓRROGAS

Cualquier adquirente de pliegos podrá solicitar, **únicamente por escrito** ante la Oficina de la Unidad de Licitaciones de la I.R.N. (Av.18 de Julio y 25 de Mayo) o vía fax a través del teléfono 4562- 23261 int. 133, aclaraciones o consultas específicas y prórrogas, **hasta 25 (veinticinco) días hábiles antes** de la fecha establecida para el acto de apertura de las ofertas. Vencido dicho término la Intendencia no estará obligada a proporcionar datos aclaratorios.

Las consultas deberán ser contestadas por la Intendencia en un plazo que no excederá los 10 (diez) días antes de la fecha de apertura, notificando a los demás adquirentes de pliegos la consulta y sus respuestas, sin indicar nombre del consultante.

La Intendencia se reserva a su exclusivo criterio la facultad de prorrogar la fecha de apertura. Esta eventualidad, así como las aclaraciones solicitadas, serán comunicadas a los interesados.

Artículo 19° - PLAZO DE MANTENIMIENTO DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas serán válidas y obligarán a los oferentes por el plazo de 90 (noventa) días a contar desde el día siguiente al de la apertura de las mismas. Una vez que la Administración se hubiere expedido con referencia a la adjudicación, los oferentes no adjudicatarios podrán proceder al retiro de su garantía de mantenimiento de la propuesta.

Artículo 20° - DE LAS GARANTÍAS

Garantía de mantenimiento de la propuesta.

Monto: Se fija en un **UNO** por ciento (**1%**) del costo de la obra.

Deberá ser presentada con 2 (dos) días hábiles de anticipación al primer llamado en la Unidad Asesora Jurídico-Notarial de la Intendencia de Río Negro para su visto bueno, y quedará depositada en TESORERÍA de la Intendencia.-

Los oferentes garantizaran el mantenimiento de sus ofertas por el plazo de ciento veinte días (12) calendario contados apartir del día siguiente al del acto de apertura de la licitación.-

Garantía de fiel cumplimiento de contrato.

La garantía de cumplimiento del contrato se constituirá por un monto equivalente al **CINCO** por ciento (**5%**) del valor de las obras a ejecutar, presupuestadas en la oferta del proponente. Deberá ser presentada en la Unidad Asesora Jurídico-Notarial la Intendencia de Río Negro previamente al otorgamiento del contrato definitivo correspondiente, debiendo quedar depositada en la Sección Tesorería de la misma.

Las garantías podrán constituirse:

- a) Depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay en títulos de deuda pública nacional o hipotecaria.
- b) Fianza o aval bancario.
- c) Póliza de seguro de fianza emitida por el Banco de Seguros del Estado, o cualquier entidad aseguradora autorizada por la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Uruguay.
- d) Depósito en Obligaciones Hipotecarias Reajustables.-

La cotización del dólar será la del mercado interbancario, dólar tipo vendedor del día de constitución de la garantía, la que se justificará por certificación bancaria o certificado de Correo de Bolsa.

Artículo 21° - DEVOLUCIÓN DE GARANTÍA

Una vez aceptada una de las propuestas por la Intendencia o cuando ésta haya rechazado todas las propuestas, la Intendencia dispondrá la devolución de las garantías de mantenimiento de propuestas la que operará a la simple presentación del recibo correspondiente.

Cuando hayan transcurrido 90 (noventa) días desde el día siguiente al de la apertura de las propuestas se devolverán también las garantías de los proponentes que así lo soliciten.

Al licitante a quien se adjudique la propuesta se le devolverá la garantía de mantenimiento de propuesta, una vez que se consigne, la garantía de cumplimiento del contrato en la forma en que se establece en el artículo 24. El cincuenta por ciento de la garantía de cumplimiento de contrato podrá ser devuelto cuando se haya obtenido la habilitación final de la obra y cincuenta por ciento restante, al vencimiento del plazo del contrato y recibida el Complejo de conformidad con la Intendencia.-

Artículo 22° - ADJUDICACIÓN

La Administración se reserva el derecho de adjudicar la Licitación a la oferta que considere más conveniente.

La Administración se reserva también el derecho a su exclusivo juicio, de rechazar todas las propuesta, sin generar ningún daño y perjuicio ni reclamos de ninguna especie.

La adjudicación de la Propuesta seleccionada quedará sometida a la condición resolutoria de presentación por el adjudicatario del proyecto definitivo en el término de 90 (noventa) días calendario a partir de la suscripción del contrato que contenga dicha condición resolutoria. Dicho Proyecto definitivo deberá cumplir con las condiciones de presentación vigentes en la Dirección General de Planificación, y obtener su autorización.

Aceptado el proyecto definitivo, se perfeccionará la adjudicación y el contrato incluyéndose aquel como anexo.

Rechazado el proyecto definitivo, o vencido el plazo de 90 (noventa) días caducará la adjudicación y podrá adjudicarse en iguales condiciones a la oferta subsiguiente.

Conjuntamente con el proyecto definitivo deberá adjuntarse la nómina de materiales y equipos a importar sujetos a exoneraciones fiscales en el artículo 13 del presente pliego.

Artículo 23° - INTERVENCIÓN PREVENTIVA DEL TRIBUNAL DE CUENTAS

La vigencia del contrato de concesión, quedará supeditada a la intervención preventiva de legalidad del gasto por el Tribunal de Cuentas de la República.

Artículo 24° - GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO

El proponente a quien se adjudique la concesión se notificará de la resolución respectiva. Dentro de un plazo de 10 (diez) días a partir del siguiente a esa fecha, depositará garantía de fiel cumplimiento de contrato conforme a lo establecido en el artículo 20.

Artículo 25° - RESCISIÓN DEL CONTRATO

La Administración podrá rescindir el contrato con pérdida de garantía, toda vez que la firma adjudicataria incurra en contravención de las obligaciones estipuladas en el mismo, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que deriven del hecho.

Artículo 26° – MORA

Se estipula la mora automática para todas las obligaciones que emerjan del presente.-

Artículo 27°- TELEGRAMA COLACIONADO

Se establecen como válidas las notificaciones y o comunicaciones realizadas por telegrama colacionado, necesarias para la ejecución de la presente licitación –

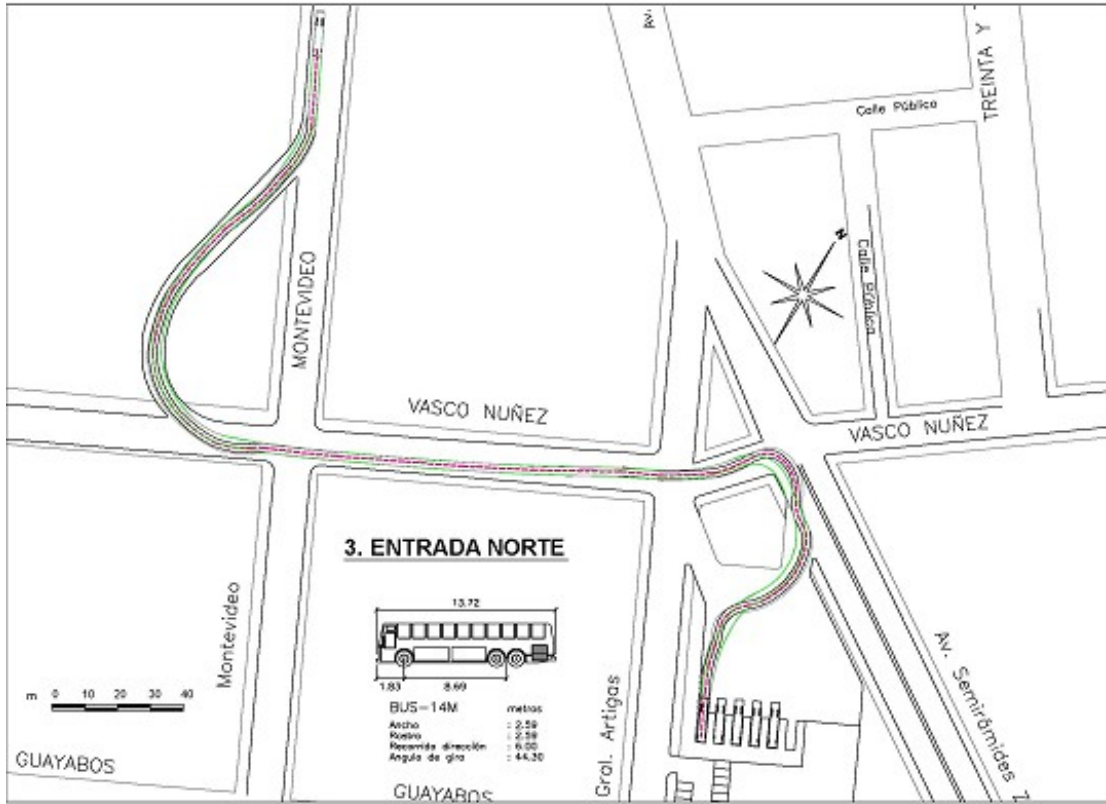
Artículo 28° – PRESENTACION DE OFERTAS: Las ofertas podrán presentarse hasta el día martes 27 de marzo de 2012 a la hora 12:00, **ÚNICAMENTE** en la **Unidad de Licitaciones de la I.R.N.**, 25 de Mayo N° 3242, esq. Avda. 18 de Julio de la ciudad de Fray Bentos y al teléfono (456) 23261 al 65 int. 133.

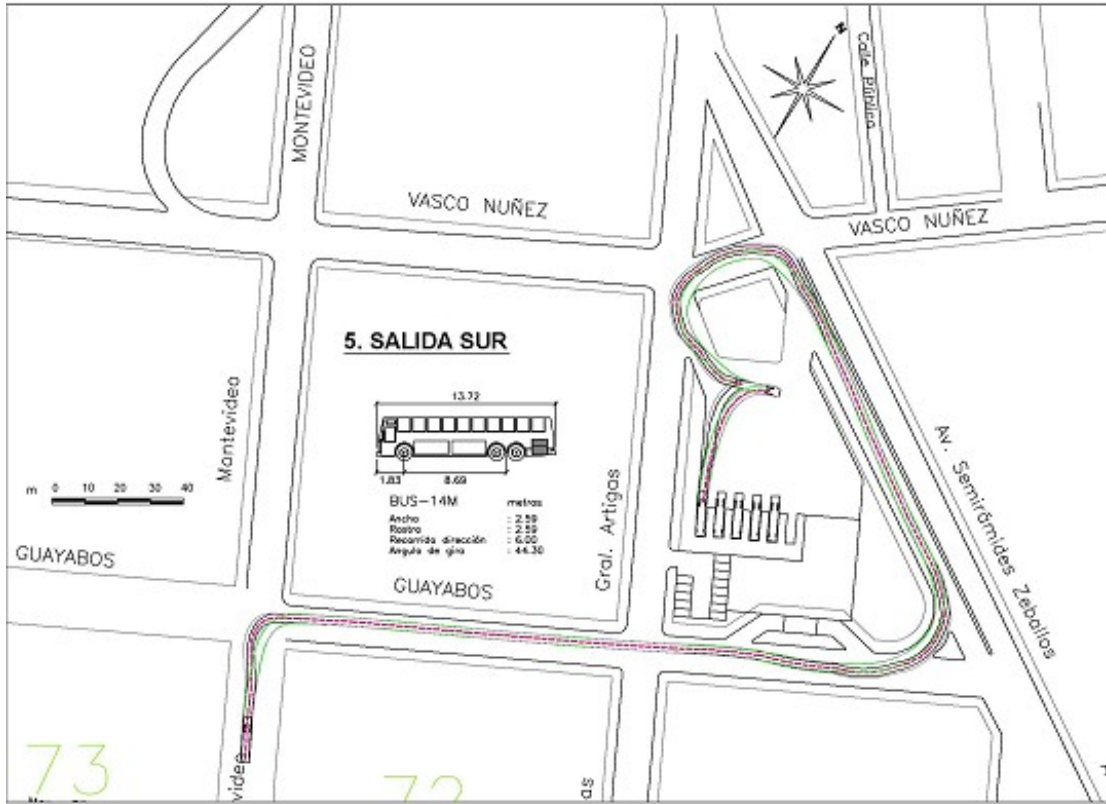
Apertura de ofertas: La apertura de las ofertas se realizará ese mismo día (martes 27 de marzo de 2012) en el Salón de Actos “Guillermo Ruggia” I.R.N. (25 de mayo y 18 de Julio – Fray Bentos).

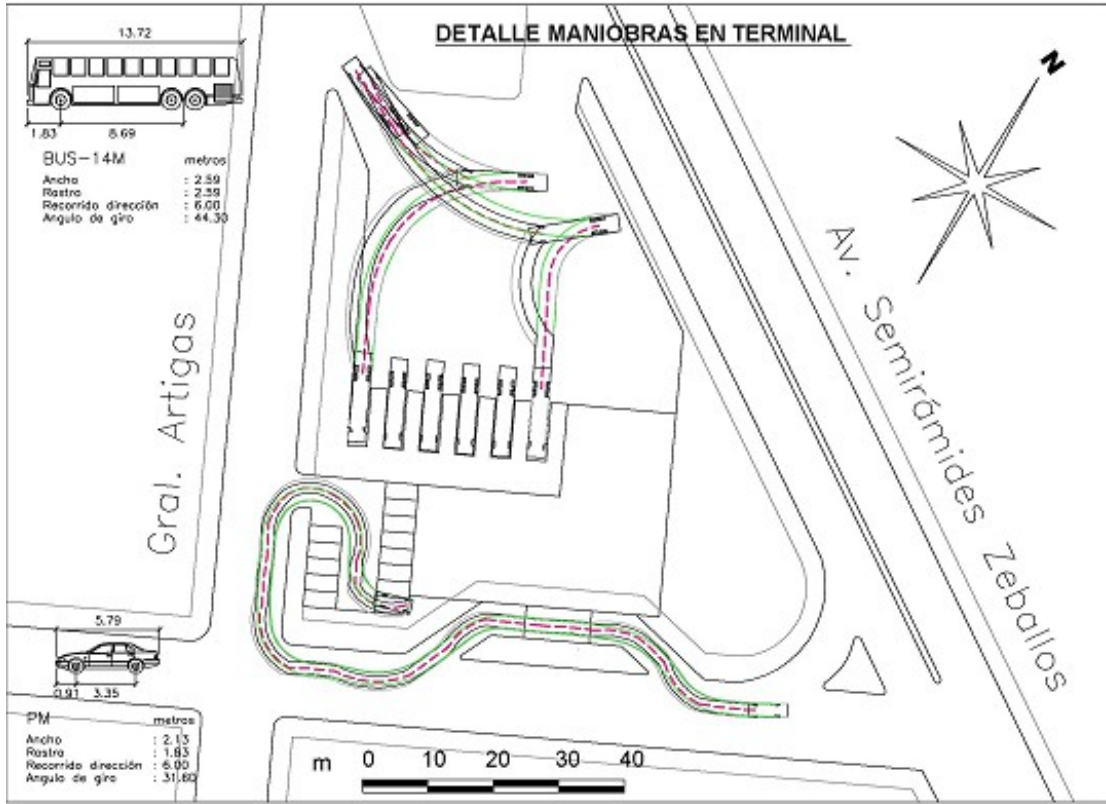
Retiro de Pliegos de condiciones:

- Edificio Anexo I.R.N., calle 33 Orientales y España de la ciudad de Fray Bentos.
- Municipio de Young: 18 de Julio N° 1901
- Oficina de Montevideo: Yaguarón N° 1407 Apto. 712.
- Congreso Nacional de Intendentes: Palacio Municipal 2° Piso.
- VALOR DEL PLIEGO: U\$S 1.000 (un mil dólares americanos).









JUNTA LOCAL DE YOUNG
INTENDENCIA MUNICIPAL DE RÍO NEGRO

ESTUDIO DE TRÁNSITO DE PUNTO
DE CONCENTRACIÓN DE ÓMNIBUS
DE LA CIUDAD DE YOUNG - PUCOY

Informe final
Mayo 2008

Lucas Facello
Ingeniero Civil

CONTENIDO

1. Introducción
2. Características generales
3. Análisis de tránsito y transporte
4. Diseño preliminar de punto de concentración de ómnibus
5. Otros aspectos a contemplar

FIGURAS

5. Detalle de maniobras
6. Alternativa de estacionamiento de autos
7. Entrada Zeballos
8. Entrada Sur
9. Entrada Norte
10. Salida Zeballos
11. Salida Sur
12. Salida Norte

13. Ruta 3 – Acceso norte a Young camiones 15 m, giros a la izquierda
14. Ruta 3 – Acceso norte a Young camiones 15 m, movimientos directos
15. Ruta 3 – Acceso norte a Young camiones 19 m, giros a la izquierda
16. Ruta 3 – Acceso norte a Young camiones 19 m, movimientos directos
17. Ruta 3 – Acceso norte a Young camiones 19 m, dimensiones de isleta central

Agradecimientos a:

Ana Inés Martínez, Silvana Mazza, Ana Dos Santos, Cecilia Rodríguez y Marianela Levin por la colaboración recibida durante el presente trabajo.

I) Introducción

Entre las características más salientes del tránsito de la ciudad de Young están el atravesamiento por la ruta nacional n° 3, con un número importante de camiones y, el elevado porcentaje de motos y ciclomotores con crecimiento acelerado en los últimos años.

A esas particularidades se suman las numerosas maniobras de riesgo como giros y adelantamientos incorrectos, dudoso estado técnico de vehículos, no utilización de elementos de seguridad pasiva y, cruce de peatones “a mitad de cuadra”, entre muchos otros.

Por su parte, más de cuarenta ómnibus del transporte nacional y departamental realizan sus servicios de ascenso y descenso de pasajeros en diferentes agencias y paradas, dispersas por la red vial urbana, aunque con fuerte concentración en la calle Montevideo (continuación de ruta 3).

Sin embargo el nivel de servicio percibido por el usuario no es el más adecuado. Entre los problemas destacan las esperas y traslados con diverso grado de comodidad y seguridad, la ubicación de las agencias, el estado y uso de veredas y lugares de parada de ómnibus.

Dentro de este marco se ha planteado la necesidad de un punto de concentración de ómnibus para la ciudad de Young (en adelante, PUCOY).

Su objetivo es, con una inversión mínima razonable, mejorar sustancialmente el nivel de servicio y racionalidad del transporte departamental, nacional y eventualmente internacional y turístico, en la situación actual y en los próximos años. Asimismo permitirá mejorar las condiciones de circulación vial la ciudad, al concentrar la llegada y partida de ómnibus en un lugar apropiado.

En tal sentido el predio limitado por las calles Vasco Núñez, Artigas, Guayabos y avenida Zeballos aparece como el más conveniente para la implementación. Algunas de las razones son su ubicación en zona de accesos al norte de la ciudad y próximo a la ruta 3 y además, su carácter de predio público.

En el marco del estudio de tránsito del PUCOY se efectuaron las siguientes tareas:

- Conteos de tránsito en intersecciones;
- Recabado y proceso de información de recorridos, horarios y parada de ómnibus;
- Análisis de tránsito y transporte y, elección de alternativas de operación de vehículos;
- Diseño preliminar de accesos, andenes, espacios requeridos para el emprendimiento y señalización.
- A solicitud, también se ha verificado el proyecto de rotonda de acceso norte, de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (DNV – MTOP).

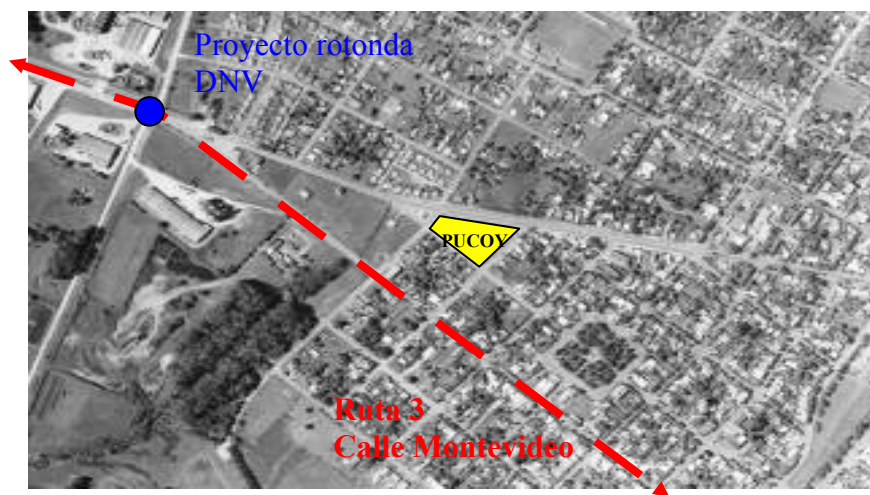
En tal sentido el presente informe contiene cuatro capítulos además de esta introducción y las figuras anexas. ¹

Las características generales del tránsito de la ciudad se presentan en el segundo de ellos.

El análisis del tránsito, incluyendo los conteos realizados y la información de recorridos y horarios de transporte se resumen en la sección tres.

Los elementos básicos para el diseño del emprendimiento se desarrollan en el apartado cuatro.

Finalmente en el último capítulo se incluyen otros aspectos a contemplar.



¹ También se considera parte del informe el plano del pre diseño del PUCOY, los archivos de fotografías y los dibujos que se entregan en un CD.

A) Características generales

El departamento de Río Negro cuenta con 53 989 habitantes según el censo del año 2004. El incremento fue de alrededor de cuatro por ciento comparado con la cifra del año 1996, ubicándose como el noveno departamento de Uruguay, que en promedio aumentó un 2%. La ciudad de Young se presenta con 15 759 habitantes y un crecimiento en el período 1996-'04 de 8%.

Sin embargo lo más sorprendente es el incremento del parque automotor departamental: más de 9 700 autos y camionetas (14% más) y de 13 750 motos y ciclomotores (27%, ambas cifras respecto del parque matriculado de 1996).²

La parte negativa son los 358 accidentes de tránsito con heridos leves, 32 graves y 6 mortales que arrojaron 390 heridos y 6 fallecidos, según el ministerio del Interior, para el año 2004. Con estas cifras el índice de siniestralidad es de más 41 heridos o muertos cada mil vehículos, el sexto más grave de los departamentos de Uruguay (que en conjunto un promedio de 35).

Las características más salientes del tránsito de Young son el atravesamiento de la ruta 3 (calle Montevideo) con un importante flujo de vehículos pesados, el número creciente de motos y ciclomotores y las frecuentes maniobras de riesgo por parte de conductores y peatones. Parte del desorden se observa en los adelantamientos y giros a la izquierda no autorizados en la calle Montevideo, salvo durante la eventual presencia de inspectores.

Un punto particularmente complicado es el acceso norte en donde confluyen la ruta 3 con la avenida Zeballos. Ésta última es de doble sentido de circulación y uno de los ejes de la trama vial urbana. El ángulo en que se interceptan ambas vías resulta altamente para los vehículos que utilizan la trayectoria desde el norte hacia Zeballos y los de ruta 3 hacia el norte, sin ningún tipo de canalización o desvío para separar ambas maniobras en conflicto.

Acceso norte a ciudad de Young



Camión realizando maniobra de adelantamiento a otro, en la calle Montevideo y Vasco Núñez.

² Estas cifras han experimentado un aumento sustancial en los últimos dos años, particularmente en los birrodados.

Vista panorámica de Young (hacia sur)



Acceso norte a la ciudad. Detalle de señalización



Zeballos cercana a ruta 3

La zona de los alrededores del proyecto PUCOY está conformada por calles relativamente anchas (10 a 11 metros para Guayabos, Vasco Núñez, Artigas y Montevideo, Zeballos tiene más de 8,6 m por en cada calzada y cantero próximo de un metro) con un uso de suelo residencial de muy baja densidad demográfica y, en primera observación, terrenos de carácter público o similar. Las veredas, en donde existen, son de unos tres metros.

Los volúmenes de tránsito, salvo las dos vías ya mencionadas, son bajos con predominancia de motos, ciclomotores y bicicletas.



Vasco Núñez y Montevideo

Otra imagen de Vasco Núñez y Montevideo



Ruta 3 antes de Vasco Núñez, zona de posible construcción de calle de acceso a Young.

Ruta 3 antes de Vasco Núñez, zona de posible construcción de calle de acceso a Young.



Predio público sugerido para la ubicación del PUCOY



Señalización de calle Montevideo, en un poste señal de prohibición de retorno y giro a la izquierda. Línea de eje blanca.

Calles de los alrededores de proyecto PUCOY



VI) Análisis de tránsito y transporte

A fin de evaluar y ponderar las ventajas y desventajas de las alternativas de recorridos de entrada y salida de ómnibus al emprendimiento, así como para conocer las condiciones de comodidad y seguridad de la circulación en las áreas próximas y en el acceso norte de la ciudad en particular se realizaron conteos de tránsito y estudios de transporte de pasajeros.

Conteos de tránsito

Durante el mes de marzo de 2008 se realizaron conteos clasificados de vehículos en las intersecciones de Montevideo y Guayabos y de la primera con Av. Dr. Zeballos a fin de determinar las características operacionales del tránsito. Los mismos han permitido conocer el comportamiento de la circulación y poder detectar y ponderar conflictos actuales.

Los aforos se efectuaron del viernes 7 al 14, de 7 a 10 horas y de 15 a 17 h, con personal especialmente capacitado al efecto.

Los principales movimientos son los que circulan por Montevideo, entre 260 y 360 vehículos en ambos sentidos, durante la hora pico vespertina. Esta vía presenta un importante número de vehículos pesados (17 a 23% de camiones y hasta 4% de ómnibus) y de motos y ciclomotores (también 17 a 23%). Los giros hacia Guayabos, desde Montevideo, no superan el 6%. Los volúmenes de atravesamiento de la calle Montevideo son bajos (10 a 20 en la hora).

Estos valores son inferiores al 20% de la capacidad de una vía urbana de 10 m de ancho de doble sentido de circulación (2 200 vehículos por hora).³ Por esta razón ninguna de estas calles ni intersecciones presenta problemas de capacidad, con niveles de servicio A o B, dependiendo del acceso y del movimiento (giro o directo) del que se trate.⁴

La avenida Zeballos procesa un volumen menor, entre 80 y 160 en ambos sentidos. Los camiones no superan el 10%, en tanto entre 28 a 37% son motos o ciclomotores.

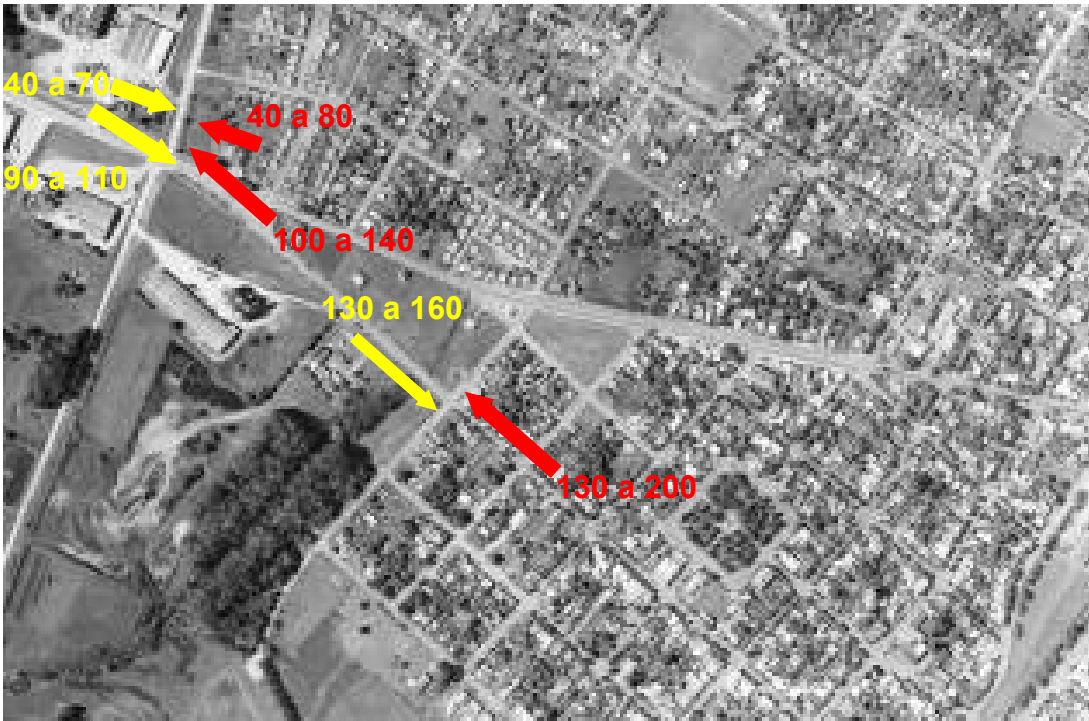
Según datos de la DNV del MTOP, la ruta 3 en las proximidades de Young procesa más de 1500 vehículos por día, en ambos sentidos. De ellos un 73% son autos y utilitarios, 5% ómnibus y 22% camiones⁵. Todas estas cifras permiten corroborar que los volúmenes manejados son los del siguiente dibujo.

³ Ayuntamiento de Madrid, "Instrucción de Vía Pública", diciembre de 2000. Ficha 4.2

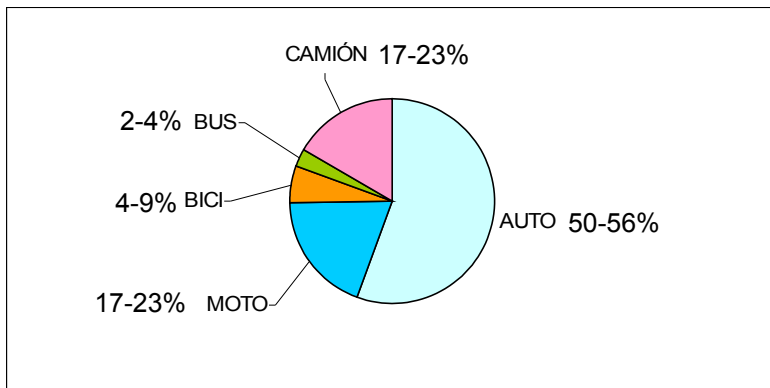
⁴ El nivel de servicio es una medida de la calidad de operación del tránsito de una vía o intersección, con o sin semáforos. Se definen niveles correspondientes a intervalos de valores de velocidad, tiempo de viaje o demoras. Son 6 niveles: A (el mejor), B, C, D, E (mayor cantidad de vehículos procesados o capacidad) y F (el peor).

⁵ En el tránsito promedio diario anual no se contabilizan ciclomotores, motos o bicicletas. El volumen de camiones articulados, según clasificación de la DNV del MTOP, los de mayor tonelaje, es de alrededor de 15%.

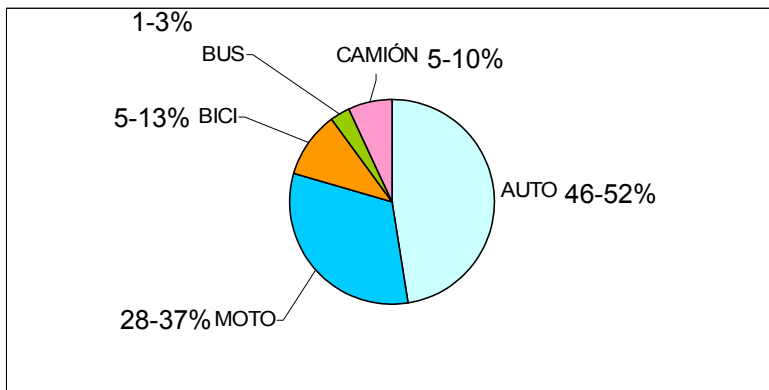
Volúmenes horarios de tránsito en períodos pico, marzo 2008



Composición de tránsito, marzo 2008, períodos pico
Calle Montevideo (Ruta 3)



Avenida Zeballos



Estudios de transporte de pasajeros

Debido a su ubicación sobre una de las rutas nacionales más importantes del país, por Young pasan líneas de transporte nacional de pasajeros de larga distancia, con origen o destino en Montevideo y ciudades del litoral (Salto y Paysandú). También transitan algunos servicios internacionales y turísticos hacia Argentina.

Un total de nueve empresas poseen agencias o locales de expedición de pasajes, recepción y entrega de cartas y encomiendas. En general no tienen el tamaño ni las comodidades necesarias para los eventuales pasajeros que realizan la espera de los servicios o, para la cantidad de paquetes que se procesan.⁶

Además las oficinas de cada empresa están separadas varias decenas de metros, por lo que posibles transbordos o elección de horarios para viaje son intrincados y complejos para los usuarios.

Todos estos aspectos fueron observados y eran comentario constante en las personas que fueron contactadas durante el presente trabajo. Peor aún se ha percibido un cierto acostumbramiento a la situación ya que muchos pasajeros son habituales y, en cierta medida, “ya aceptan” los incómodos traslados y demoras.

Asimismo durante los momentos de llegada, detención y salida de ómnibus se suceden los conflictos. Uno de ellos son los peatones atravesando la calle Montevideo a “mitad de cuadra”, compartiendo la vía pública con camiones y automóviles, no siempre circulando a velocidades moderadas. Esta situación se complica más aún pues el ancho útil de la calle se ve reducido por el ómnibus parado.

Otro problema es el eventual estacionamiento a contramano a fin de evitar lo antes señalado y, dejar el coche en la misma vereda de la agencia. Si bien disminuye algunos riesgos, de esta forma se ejecutan dos trayectorias sumamente peligrosas, al llegar y salir, invadiendo el sentido contrario de circulación de la otra senda de la calle Montevideo.

Se han efectuado comunicaciones a las empresas a fin de evitar las paradas a contramano e indicando que se deberá realizar una maniobra de lazo, alrededor de la manzana, para que los coches estacionen del lado correcto. Sin embargo la presencia de vehículos particulares próximos a las esquinas de esas manzanas, dificulta el giro de las unidades.

La mayoría de los recorridos de las líneas interdepartamentales son de ida y vuelta por la ruta 3. Aquellos coches que paran en la ciudad lo hacen en la agencia correspondiente a su empresa, ubicada a uno u otro lado de la calle Montevideo.⁷

Por su parte los recorridos de ingreso o salida por ruta 25 (calle 18 de Julio) con destino o provenientes de localidades de la zona este del departamento o bien desde Fray Bentos, son por calles internas como Las Piedras, Rivera, Rincón, Asencio, 19 de abril y Diego Young.

⁶ Personal de la sucursal Young de Agencia Central S.A., Chadre S.A., Sabelín S.R.L. y Edel Ltda. indicó que manejan un promedio de cinco mil paquetes mensuales.

⁷ En el material adjunto se presenta un mapa en Autocad elaborado por profesionales de la Junta Local de Young, con recorridos y ubicación de agencias. COPAY y AGENCIA CENTRAL están en la acera este de la calle Montevideo, Núñez y Vittori del lado opuesto, las demás empresas departamentales están sobre la calle 25 de agosto, 18 de julio y Asencio.

Fotografías de agencias y ómnibus durante embarque y desembarque de pasajeros, marzo 2008



Detalle de servicios de transporte por ómnibus ⁸

En total nueve empresas de transporte operan regularmente en Young. Tres de ellas poseen líneas de larga distancia a nivel nacional y las otras seis llegan a otras localidades del departamento y a la ciudad de Paysandú. Las empresas AGENCIA CENTRAL (asociada con CHADRE y SABELÍN), COPAY y NÚÑEZ tienen como destinos principales Montevideo, Salto y Paysandú, con más de treinta servicios (ida y vuelta) por día laboral promedio.

Las seis empresas departamentales tienen servicios a Fray Bentos, Paso de los Mellizos, Sarandí de Navarro y Grecco. En total son unos coches dieciséis diarios. ⁹

Otras empresas (por ejemplo EL NORTEÑO, EGA, ENCON) brindan servicios nacionales e internacionales, pasando por calle Montevideo y sólo en algunas ocasiones captan o dejan pasajeros en la ciudad.

En la tabla siguiente se presenta una lista de los servicios de transporte que arriban o salen de Young, con nombre de empresa, horario aproximado, destino y origen. La misma fue confeccionada con datos suministrados por personal de la Junta Local, la que a su vez los solicitó de las empresas. ¹⁰

⁸ No todos los días. El número de coches es mayor.

⁹ En el material adjunto se presenta un mapa en Autocad elaborado por profesionales de la Junta Local de Young, con recorridos y ubicación de agencias.

¹⁰ Solamente AGENCIA CENTRAL S.A., CHADRE S.A., SABELIN S.R.L., VITTORI LTDA., NÚÑEZ, JOTA ESE S.R.L., COPAY y DHO entregaron datos por parte de agencieros, empleados o empresarios. El resto, no.

EMPRESA	Horario aproximado	DESTINO	ORIGEN
NÚÑEZ	01:30	MONTEVIDEO	
AGENCIA CENTRAL	01:35	MONTEVIDEO	SALTO
COPAY	02:10	PAYSANDÚ	MONTEVIDEO
COPAY	02:35	MONTEVIDEO	PAYSANDÚ
AGENCIA CENTRAL	03:00	MONTEVIDEO	SALTO
NÚÑEZ	03:15	PAY-SALTO	
AGENCIA CENTRAL	03:40	SALTO	MONTEVIDEO
AGENCIA CENTRAL	04:30	SALTO	MONTEVIDEO
COPAY	05:45	MONTEVIDEO	PAYSANDÚ
AGENCIA CENTRAL	06:00	MONTEVIDEO	GUICHÓN
VITTORI	06:10		
JOTA ESE	06:30	FRAY BENTOS	YOUNG
DHO	08:00	YOUNG	GRECCO
PLAMA	08:00	PAYSANDÚ	FRAY BENTOS
STOSKY	08:00	PASO MELLIZO	YOUNG
TEXA	08:00	SARANDÍ	YOUNG
NÚÑEZ	09:15	MONTEVIDEO	
VITTORI	09:45		
AGENCIA CENTRAL	10:00	GUICHÓN	MONTEVIDEO
NÚÑEZ	10:30	PAY-SALTO	MONTEVIDEO
JOTA ESE	11:45	YOUNG	FRAY BENTOS
COPAY	12:05	MONTEVIDEO	PAYSANDÚ
VITTORI	13:10		
NÚÑEZ	15:10	MONTEVIDEO	
COPAY	15:10	PAYSANDÚ	MONTEVIDEO
PLAMA	15:15	FRAY BENTOS	PAYSANDÚ
AGENCIA CENTRAL	15:30	MONTEVIDEO	SALTO
DHO	16:00	GRECCO	YOUNG
STOSKY	16:00	YOUNG	PASO MELLIZO
AGENCIA CENTRAL	16:05	MONTEVIDEO	SALTO
AGENCIA CENTRAL	16:20	SALTO	MONTEVIDEO
AGENCIA CENTRAL	16:30	MONTEVIDEO	GUICHÓN
NÚÑEZ	16:30	PAY-SALTO	
TEXA	16:30	YOUNG	SARANDÍ
AGENCIA CENTRAL	17:00	SALTO	MONTEVIDEO
VITTORI	17:10		
JOTA ESE	17:15	YOUNG	FRAY BENTOS
JOTA ESE	17:15	FRAY BENTOS	YOUNG
COPAY	18:15	MONTEVIDEO	PAYSANDÚ
AGENCIA CENTRAL	18:25	SALTO	MONTEVIDEO
COPAY	19:00	PAYSANDÚ	MONTEVIDEO
AGENCIA CENTRAL	19:30	MONTEVIDEO	SALTO
AGENCIA CENTRAL	20:15	MONTEVIDEO	SALTO
AGENCIA CENTRAL	21:20	SALTO	MONTEVIDEO
AGENCIA CENTRAL	21:45	SALTO	MONTEVIDEO
AGENCIA CENTRAL	21:45	GUICHÓN	MONTEVIDEO
COPAY	22:45	PAYSANDÚ	MONTEVIDEO

El total de servicios diarios es un poco inferior a cincuenta, sin embargo el número coches que los realizan es superior a esa cifra debido a los llamados “acoplados” en los horarios de mayor movimiento de pasajeros. En particular los períodos punta son cercanos al inicio de las vacaciones estivales o invernales, las fiestas de fin de año y semana de turismo.

La mayor concentración de servicios se verifica entre las 16 y 16:30 horas, de un día laboral estándar.

Con esta cantidad de coches diarios, junto con la distribución de conteos de tránsito, el número de pasajeros y las formas de ascenso (prepagos, tarjeta) el número necesario de plataformas de embarque (y desembarque) es **cinco**.¹¹

¹¹ Lucía Barros de Mesquita “Metodología de dimensionado de plataformas en terminales de transporte carretero de pasajeros”, San Pablo, Brasil.

4. Diseño preliminar de punto de concentración de ómnibus

Accesos

En primera instancia fueron analizadas dos alternativas para los recorridos de entrada y salida al predio:

La primera (opción A) es de menor costo pues, además de la construcción del PUCOY, sólo requerirá de señalización, cambios de recorridos y algunas obras locales en esquinas y en paradas de transporte colectivo. El aspecto negativo de esta solución es que no prioriza ni mejora el acceso desde el norte, en especial si se construye la rotonda en ruta 3 y Zeballos.

La opción B incluye la construcción de una calle lateral a Montevideo, al norte de Vasco Núñez, para jerarquizar el acceso a la ciudad en un punto (Vasco Núñez y Montevideo). También requerirá de pequeñas obras viales y de señales de tránsito y marcas en el pavimento. Su mayor desventaja es el costo asociado a la obra de la calle lateral, aunque este valor es un porcentaje pequeño de la inversión en el edificio del emprendimiento.

A continuación se describen recorridos de ingreso y salida de cada opción.

Opción A.



Recorridos de ingreso (color rojo)

- Desde el sur: Montevideo, giro derecha, Guayabos, giro izquierda, Artigas, giro derecha, PUCOY.
- Desde el norte: Montevideo, giro derecha, Vasco Núñez, giro izquierda, Río Negro, giro izquierda Guayabos, giro izquierda, Artigas, giro derecha PUCOY.
- Desde Zeballos: Giro izquierda Guayabos, giro derecha, Artigas, giro derecha PUCOY.

Recorridos de salida (color azul)

- Hacia el sur: Zeballos, giro derecha, Guayabos, giro izquierda, Montevideo. Una opción para evitar concentrar movimientos en Guayabos y Montevideo es: Zeballos, giro derecha, Guayabos, giro derecha Artigas, giro izquierda, Vasco Núñez, giro izquierda, Montevideo

- Hacia el norte: Zeballos, giro derecha, Guayabos, giro derecha Montevideo. Otras opciones son: Zeballos, giro derecha, Guayabos, giro derecha Artigas, giro izquierda, Vasco Núñez, giro derecha, Montevideo o Artigas, Vasco Núñez, Zeballos.
- Hacia Zeballos: Giro derecha, Zeballos.

Consideraciones de la opción A:

- Menores costos pues la inversión se reducirá al edificio y áreas conexas del PUCOY (estacionamiento, playa de maniobras, señalización)
- Necesidad de control permanente para evitar estacionamiento de vehículos, en especial en las esquinas de la zona comprendida entre Vasco Núñez, Río Negro, Guayabos y Zeballos.
- Idealmente se debiera establecer un sólo sentido de circulación para Vasco Núñez (desde Montevideo a Río Negro), Río Negro desde Vasco Núñez a Guayabos y Guayabos desde Río Negro a Montevideo.
- No resuelve satisfactoriamente el ingreso a la ciudad de los vehículos que provienen del norte (deberían hacer la misma maniobra de los ómnibus pero, salvo vigilancia permanente y una intensa campaña al respecto, la tendencia será seguir girando en lugar prohibido a la izquierda).

Opción B.



Recorridos de ingreso (color azul)

8. Desde el sur: Montevideo, giro derecha, Vasco Núñez, giro derecha, Zeballos, giro derecha, PUCOY.
9. Desde el norte: Montevideo, giro derecha tomando calle nueva, giro izquierda, Vasco Núñez, giro derecha, Zeballos, giro derecha, PUCOY.
10. Desde Zeballos: Giro izquierda, Guayabos, giro derecha, Artigas, giro derecha, Vasco Núñez, giro derecha, Zeballos, giro derecha, PUCOY.

Recorridos de salida (color rojo)

- Hacia el sur: Artigas, giro derecha, Vasco Núñez, giro derecha, Zeballos, giro derecha, Guayabos, giro izquierda, Montevideo.
- Hacia el norte: Artigas, giro derecha, Vasco Núñez, giro izquierda, Zeballos.

- Hacia Zeballos: Artigas, giro derecha, Vasco Núñez, giro derecha, Zeballos.

Consideraciones

- Mejora sensiblemente el acceso norte de la ciudad. Todos los vehículos que anteriormente accedían por Zeballos realizando una riesgosa maniobra de giro izquierda directa, ahora lo harán con mejores condiciones de seguridad.
- Mayores costos por inversiones en calle de acceso (probablemente en predio oficial) y semáforos en Vasco Núñez y Montevideo.
- Establecer un sólo sentido de circulación para Vasco Núñez (desde Rivera a Zeballos), y Guayabos desde Zeballos a Montevideo.
- Prohibir el estacionamiento y la detención en las calles del área en particular en las esquinas y a quince metros de la misma hacia cada dirección por razones de seguridad, para permitir la visibilidad de vehículos que se aproximen y a fin de no obstaculizar el giro de vehículos, en particular de ómnibus.

La opción elegida, a fines de presentación del proyecto de PUCOY, es la B.

Proyecto de PUCOY

El proyecto de punto de concentración de ómnibus de la ciudad de Young procura, con una inversión mínima y razonable, dos mejoras sustanciales:

1. Favorecer la prestación a los usuarios y empresas y, en segundo lugar,
2. Aumentar los niveles de servicio de tránsito de calles e intersecciones de la trama urbana en general, al racionalizar recorridos y paradas de los ómnibus.

Asimismo permitirá controlar con mayor efectividad el cumplimiento de las normas vigentes de transporte en cuanto a horarios, tarifas y también desarrollar otros atributos de satisfacción al usuario (información y áreas cómodas con servicios durante la espera). Dichas prestaciones sean básicas o complementarias se definirán en el proyecto definitivo del PUCOY. Algunas de ellas son: baños, guarda de equipajes, centros de comunicación, iluminación, vigilancia y limpieza interna.

Los ómnibus ingresarán y saldrán por los recorridos ya explicitados en cada opción. Se utilizarán las calles Vasco Núñez, Zeballos, Guayabos y Artigas. El acceso mayoritario de peatones, automóviles y motos y ciclomotores será desde el sur, por Zeballos o bien por Montevideo.

El movimiento problemático será el giro desde Montevideo a la derecha tomando Vasco Núñez, que se soluciona **estableciendo un sólo sentido de circulación a Vasco Núñez entre Rivera y Zeballos y mejorando el radio de giro de la esquina sureste.**

Se utilizaron las siguientes características generales para el diseño:

- El vehículo de proyecto utilizado es el ómnibus largo de 2,6 m de ancho, 13,7 m de largo, entre 12 y 13 m de radio de giro mínimo de la rueda externa delantera y entre 8 y 9 m de radio mínimo de giro de la rueda interna trasera. En Uruguay las dimensiones máximas para un ómnibus de corta, media y larga distancia son 2,60 m de ancho, 4,10 m de alto y 14 m de largo.¹²
- Otros parámetros de diseño son: esquinas próximas al emprendimiento de 10 m de radio y distancia de visibilidad de parada 50 m.
- La entrada principal de ómnibus es por la avenida Zeballos y la salida por Artigas, manteniendo el carril de circulación derecho. Las embocaduras son de ocho metros.
- Número de plataformas para embarque y desembarco: seis. Esas son suficientes para absorber picos de demanda de hasta 80 partidas diarias.
- Cada plataforma tiene una longitud de nueve metros, anchura de tres metros y 2,5 m de separación (zona de recepción de equipajes).

¹² Fuente: Decreto del Poder Ejecutivo n° 134/998 de 27/V/998, art. 1° modificatorio del Reglamento Nacional de Circulación Vial.

- La playa de maniobras es amplia y se dispone de un área suficiente para que cierto número de coches puedan esperar turno, en caso de estar ocupadas todas las plataformas.
- El estacionamiento para automóviles se dispuso sobre Artigas, esquina suroeste, por estar próximo al acceso mayoritario por Zeballos. En primera instancia se plantea con espacios de 5 por 2,5 m y separación de seis m.¹³ Una plaza debe ser reservada para discapacitados.¹⁴
- El acceso de taxis o de automóviles, motos y ciclomotores para ascenso o descenso de pasajeros se hará por la calle Guayabos en una calle lateral construida especialmente. Para la espera de taxis y el estacionamiento de motos y ciclomotores se puede disponer del área ubicada en la esquina sureste del PUCOY.
- Las embocaduras de acceso para automóviles y taxis son de cinco metros de anchura.
- Un aspecto a tener en cuenta es el acceso y circulación peatonal, tratando que los movimientos de llegada y salida del emprendimiento se efectúen atravesando la menor cantidad de conflictos con vehículos motorizados y, en caso de hacerlo, disponer de la señalización necesaria y suficiente (cebras, vallas). Especial atención merece la disposición de rampas para discapacitados. Las veredas en las zonas de alta concentración de usuarios, en particular con equipajes será de cuatro metros como mínimo (en el resto, tres metros). Las máximas pendientes longitudinales en áreas serán menores al 5% y las transversales de un mínimo de uno y máximo de 2%. La altura de cordones estará entre 14 y 16 cm.

En los dibujos anexos se presentan figuras con los barridos (área cubierta por los ómnibus, y en algún caso autos) al ingresar y salir al emprendimiento para cada una de las direcciones posibles (norte, sur y Zeballos) y realizando maniobras de entrada y salida del área de embarque, a fin de detectar conflictos con límites de construcciones, como cordones y paredes o con otros vehículos estacionados.

El costo del proyecto PUCOY ascenderá aproximadamente a **USD 600 mil** del edificio (ver fotografías de algunos tipos de techo y plataformas en Uruguay) y áreas conexas, calle de acceso entre Montevideo y Vasco Núñez (alrededor de USD 50 mil), nueva boca de alcantarilla de ruta 3 y señalización vial.¹⁵

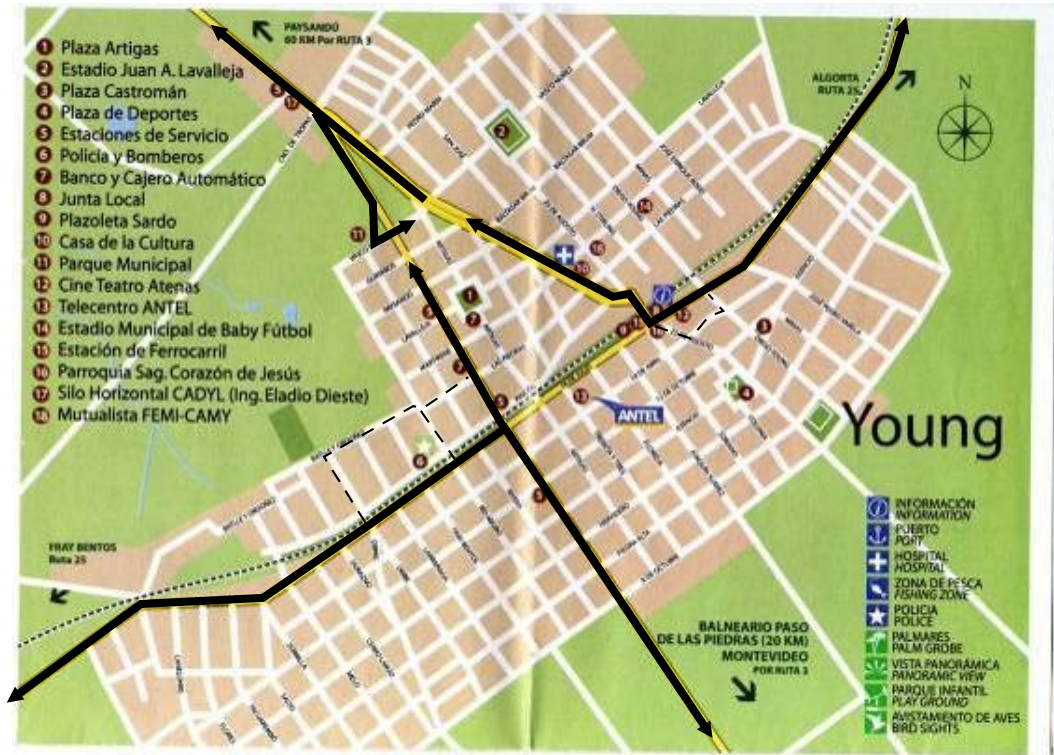
Los recorridos de acceso del transporte de pasajeros serán por ruta 3 y ruta 25 (calles Montevideo y 18 de Julio) y algunas vías internas que permitan los giros en las esquinas (posibles prohibiciones de estacionar y mejoras de radios de giro) y que cuenten con pavimentos adecuados (resistencia, estado superficial bueno, sin problemas de agua, etc.).

Una vez en operación el PUCOY se deberá establecer recorridos de ingreso y salida a la ciudad y un sistema de paradas alejadas del mismo (zona de exclusión). En primera instancia se aconseja que las mismas se ubiquen sobre la calle 18 de Julio o en vías próximas al oeste de calle Larrañaga y al este de calle Soriano. Se realizará difusión de las mismas y serán señalizadas adecuadamente.

¹³ En uno de los dibujos se plantea una separación mayor.

¹⁴ Se trata que los vehículos, tanto ómnibus como peatones realicen los recorridos más seguros y cortos posibles sin maniobras de riesgo, con pocos o ningún atravesamiento de trayectorias en conflicto.

¹⁵ Los costos presentados son muy preliminares debiendo verificarse además de agregar impuestos y cargas sociales.



5. Otros aspectos a contemplar

Rotonda en ruta 3 y Zeballos

Ante el proyecto presentado por la Dirección Nacional de Vialidad, se coincide en el enfoque y diseño preliminar, sobre todo con el establecer un sólo sentido de circulación de Zeballos al norte. Se ha realizado, no obstante, la verificación de la propuesta entregada con los movimientos de camiones 15 m y de 19 m, a velocidad reducida. Con los primeros no existe problema alguno, aunque se aconseja bordear la misma con cordones que puedan montarse (“peraltados”). En cambio si se prevén movimientos de camiones grandes (19 m), en especial giros, correspondería modificar la rotonda, en cuanto a dimensiones y tipo de cordones.¹⁶



Camiones de 15 m giros



Camiones de 15 m, movimientos directos



Camiones de 19 m giros



Camiones de 19 m siguen

¹⁶ Se adjuntan dibujos con las alternativas estudiadas.

Elementos de diseño de centrales o puntos de concentración de ómnibus

Las cédulas normativas de la Secretaría de Desarrollo social de México señalan que las centrales provisionales de autobuses de pasajeros contarán con el visto bueno de las autoridades municipales y tendrán como mínimo: sala de espera, taquilla, sanitarios públicos, andén de ascenso y descenso de pasajeros y patio de maniobra. Las centrales deben estar vinculadas con la vialidad regional y las principales vías urbanas, en zonas donde no interfieran con la actividad urbana normal. Entre los requerimientos mínimos de infraestructura y servicios para la jerarquía urbana tipo medio (ciudad entre 10 y 50 mil habitantes) están como indispensables: agua potable, alcantarillado y/o drenaje, energía eléctrica, alumbrado público, teléfono y recolección de basura. La pavimentación y el transporte público local aparecen como recomendables. A manera de ejemplo para 20 cajones se requiere una hectárea. De ella 1 884 m² son cubiertos para sala de espera (792 m²), taquillas (80 m²), entrega y recepción de equipaje (16 m²), locales comerciales (150 m²), sanitarios públicos (66 m²), restaurante (50 m²), administración (126 m²), caseta de control (4 m²), andén de ascenso y descenso (360 m²), 240 m² para cajones de abordaje cubiertos. La superficie descubierta (8 242 m²) se distribuye en cajones de abordaje (480 m²), patio de maniobras (720 m²), otros 720 m² para estacionamiento de autobuses de guardia, 660 m² APRA estacionamiento público de 30 automóviles, 328 m² para paraderos de transporte urbano y taxis. Por último sugiere disponer de 5 334 m² para plaza de acceso y áreas verdes.

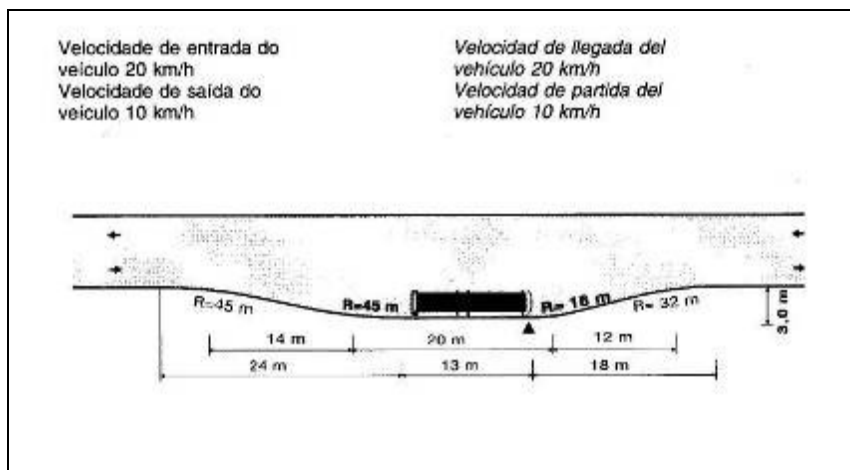
Lineamientos generales de ordenanza de PUCOY

Previo a la entrada en operación del punto de concentración de ómnibus se presentará a consideración de la Junta Local un proyecto de reglamento general del PUCOY. El mismo debe regular el funcionamiento de las diferentes áreas y la prestación de servicios de transporte de pasajeros por parte de las empresas que sean usuarias, además de las otras prestaciones relacionadas y uso de las instalaciones, locales y demás espacios (taxímetros, equipajes, áreas comerciales y estacionamientos, entre otras). En particular algunos de los capítulos de la ordenanza serán:

- Ámbito de aplicación, finalidad, organización y funcionamiento
- Plataforma, playa de maniobras y su utilización. Entre otros aspectos se desarrollarán los tiempos y formas de permanencia y circulación de ómnibus (p.ej., puertas abiertas, motor apagado, ingreso hasta quince minutos antes de la salida, etc.), sistema de anuncios en el área interna, formas de ascenso y descenso de pasajeros y carga y descarga de correspondencia y mercaderías.
- Empresas de transporte. Se tratará lo relativo a toques de andén, tasa por el servicio, formas de pago, recorridos y puntos de parada fuera del PUCOY en área urbana, con posible zona de exclusión, horarios de funcionamiento de las agencias (p. ej. Treinta minutos antes y después del horario de salida de cada servicio), formas de traslado de encomiendas.
- Derechos y obligaciones de los usuarios como por ejemplo uso de áreas internas y externas, estacionamiento público, formas de denuncias, quejas, reclamos o sugerencias y, prohibición de circulación de autos particulares y de peatones en la playa de maniobras.
- Servicios de atención al usuario: tipos, formas y funcionamiento de taxímetros, remises, traslados turísticos o similares. Entre otros aspectos regularía el funcionamiento de las paradas, la no limpieza en vía pública y el servicio de telefonía o similar.
- Por último se incluirán disposiciones generales (p. ej. Servicios de vigilancia interna, otras actividades comerciales en el ámbito del emprendimiento, prohibición de vendedores ambulantes, animales) y las sanciones a las violaciones a lo indicado en los diferentes artículos de la ordenanza.

Paradas de transporte en vía pública

Las paradas de ómnibus fuera de la zona de exclusión deberán responder a un diseño específico de cada lugar de acuerdo al siguiente esquema:



Esquema de parada de ómnibus fuera de zona de exclusión a definir (prohibición de ascenso y descenso de pasajeros)

Inspección técnica de ómnibus

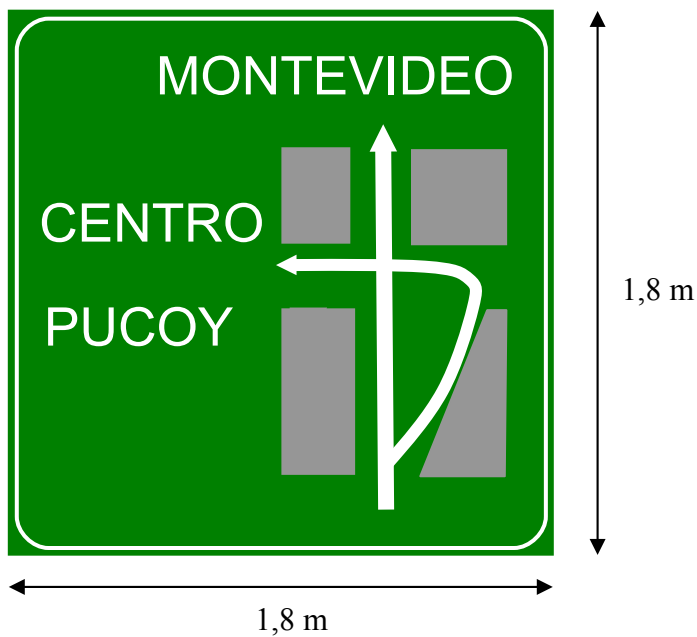
Un aspecto relevante para mantener y aún mejorar el nivel de servicio percibido y la seguridad en el tránsito es verificar que los ómnibus, en especial los de servicios departamentales, tengan certificado de aptitud técnica, respondiendo a controles de luces, frenos, dirección y neumáticos, por lo menos.¹⁷

¹⁷ El servicio en la actualidad lo presta una empresa concesionaria, controlada por la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Señalización vial

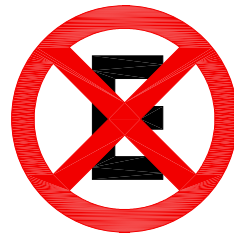
Las principales vías objeto de señalización serán Montevideo y Zeballos en el área próxima al emprendimiento. En las páginas siguientes se muestran algunas de las señales verticales necesarias. En el proyecto definitivo, la Junta Local incluirá las señales viales y demarcación del pavimento de acuerdo al Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras y a las publicaciones de señalización vertical, horizontal y de obras de la DNV del MTOP.

Con los volúmenes actuales y en caso de disponer de un sentido de circulación de Vasco Núñez entre Rivera y Zeballos, no se hace necesario por razones de servicio, la instalación de semáforos de dos fases en la intersección de Núñez con la calle Montevideo. Sin embargo por razones de seguridad estaría en el rango de lo recomendable.





R-1



Fotografía de plataformas de embarque de terminales de Uruguay

