

OBJETO:	Informe de valoración SOBRE B Contratación de los trabajos de redacción del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de ampliación del ámbito residencial de Sarriguren (Valle de Egüés / Eguesibar).
REFERENCIA:	Código Expediente: 0005-CP01-2025-000088
UNIDAD GESTORA:	Dirección General de Ordenación del Territorio Servicio de Territorio y Paisaje Dirección: Calle Alhóndiga nº 1 – 31002 PAMPLONA Teléfono: 848 – 42 76 06 Correo electrónico: aurbanis@navarra.es

1. ANTECEDENTES

En relación con la licitación del contrato de los trabajos de redacción del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de ampliación del ámbito residencial de Sarriguren (urbanísticamente denominado Ecociudad de Sarriguren), con fecha 29 de octubre de 2025 se procedió a la apertura del Sobre A – “Documentación administrativa”. Examinado su contenido, la Mesa de Contratación acordó por unanimidad admitir a la licitación las ofertas presentadas por las siguientes empresas:

- KREAN, S.COOP. (en adelante KREAN).
- EOSOL ENGINEERING CONSULTING, S.L. / Simón Garitano Ruiz de Azua / Ramón Garitano Garitano (en adelante EOSOL).
- TYM ASOCIADOS taller de arquitectura, S.L. / Cristina Viña Olorón (en adelante TYM).
- UTE EZQUIAGA ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y TERRITORIO, S.L. / DE LAPUERTA CAMPO ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P. (en adelante UTE EZQUIAGA).

Seguidamente, el 5 de noviembre de 2025, la Mesa de Contratación acordó proceder a la apertura del Sobre B – “Criterios Cualitativos” y encargar el análisis y valoración de las propuestas a los miembros técnicos de la Mesa de Contratación, todos ellos pertenecientes al Servicio de Territorio y Paisaje.

2. CRITERIOS CUALITATIVOS, DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR Y REQUISITOS FORMALES PARA SU PRESENTACIÓN Y

2.1. Criterios cualitativos.

De conformidad con el apartado 3.4.1A. del pliego de condiciones reguladoras, los criterios de adjudicación cualitativos tienen una valoración máxima de 70 puntos y son los siguientes:

1) “*Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno – 10 puntos.*”

Definición de estrategias relativas al emplazamiento y características de la nueva área de desarrollo residencial para la consecución de un planeamiento urbanístico más sostenible en relación con el entorno próximo: estructura de la red de comunicaciones (red viaria y de recorridos peatonales y para bicicletas), conexión con las áreas de actividades económicas

existentes, medio físico, paisaje, patrimonio, arqueología, infraestructuras y servicios, afecciones, topografía, etc.

Conexión de la nueva área con la ciudad existente. Elementos fundamentales de la propuesta de ordenación.

2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación – 40 puntos.

Partiendo de los análisis previos realizados, se deberá realizar una propuesta de ordenación de las áreas de uso residencial, en la cual se otorgue una especial atención tanto a las determinaciones establecidas en el DFL 1/2017, relativos al desarrollo sostenible, la movilidad sostenible, la vivienda y los espacios dotacionales y de servicios, como a la accesibilidad, al urbanísimo de género y al respeto por los valores medioambientales y paisajísticos.

Se detallarán los criterios tenidos en consideración para la elaboración de las propuestas relativas al diseño de la ordenación del tejido urbano y la distribución de usos e intensidades con especial atención a la estructura, posición y características de los espacios libres y los equipamientos comunitarios, así como al tratamiento de los bordes del tejido urbano en relación al entorno de suelo no urbanizable más inmediato y su conexión con el suelo urbano más próximo.

Se valorarán los siguientes aspectos:

- *10 puntos: Esquema de ordenación, incluyendo la trama urbana y su integración en la estructura y modelo de ocupación territorial y urbana del entorno, atendiendo a la topografía, orientación, soleamiento, vientos dominantes, condicionantes de ruido, afecciones aeronáuticas, etc.*
Los principales ejes viarios internos y de conexión con el entorno más próximo.
- *10 puntos: Esquema de la ordenación de la movilidad y priorización de los distintos modos de desplazamiento en la trama urbana del ámbito y sus conexiones con el entorno y barrios e infraestructuras colindantes. Accesibilidad.*
- *10 puntos: Esquema morfológico del barrio: tipología y alturas de las edificaciones. Ubicación de las actividades y la previsión de espacios libres y equipamientos públicos y privados.*
Ubicación de las reservas necesarias para dotación supramunicipal, aparcamientos, suelo para generación de energía renovable, etc.
- *10 puntos: Otras ideas que aporten valor a la propuesta.*

3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos – 10 puntos.

- *7 puntos: Propuesta metodológica para la ejecución de las cuatro fases de trabajo previstas que mejor permita realizar el trabajo en los plazos contemplados en la propuesta. Descripción de los procesos de trabajo desde el punto de vista de la identificación y logro de los objetivos del trabajo, incorporando las propuestas relativas a las reuniones de seguimiento y control por parte de los responsables municipales.*
- *3 puntos: Organización técnica que se utilizará en la elaboración de los trabajos con expresión clara y precisa de los cometidos de cada especialista y la debida coordinación del conjunto de los trabajos.*

4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato – 10 puntos.

Se incluirá la descripción del equipo de trabajo multidisciplinar propuesto para cada fase de trabajo y de sus funciones, así como dedicaciones previstas de todos los miembros del equipo que intervendrán en la ejecución del presente contrato. Se valorará la inclusión de otros profesionales, además de los exigidos como equipo mínimo, que puedan dar valor añadido al contrato.”

En ningún caso se incluirán en el Sobre B datos o documentos que contengan información sobre criterios que proceda valorar con fórmulas, excluyéndose a quienes lo hicieran.”

2.2. Documentación escrita y gráfica a presentar.

Asimismo, el apartado A I.14 del Anexo I.- Prescripciones técnicas del pliego dispone lo siguiente:

“La documentación escrita y gráfica a presentar será la necesaria para la clara e inequívoca comprensión de la propuesta.

- *La documentación gráfica a aportar es la siguiente:*
 - *Planos de los esquemas de análisis del apartado 1) siguiente.* [Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno]
 - *Planos de ordenación en los que se identifiquen, al menos, los distintos aspectos indicados en el apartado 2) siguiente.* [Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada]
 - *Se valorará la aportación de infografías aéreas del conjunto. “*

2.3. Requisitos formales de presentación de los contenidos.

Por otro lado, de acuerdo con el apartado 3.3 del pliego de condiciones reguladoras, se establecen los requisitos formales de presentación de los contenidos del SOBRE B: “PROPUESTA CRITERIOS CUALITATIVOS”:

“Este sobre contendrá toda la documentación de índole técnica que aporte la licitadora a efectos de la valoración y puntuación de los criterios cualitativos:

- 1) Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno** (Máximo 10 pag. DIN A4 y 2 planos DIN A2) [...]
- 2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada** (Máximo 20 pag. DIN A4 y 4 planos DIN A2) [...]
- 3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos** (máximo 6 pag. DIN A4) [...]
- 4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato** (máximo 4 páginas DIN A4) [...]

Todos los contenidos indicados en los apartados anteriores se presentarán sin portada ni índice y en formato compatible con Microsoft Word 2016 o en PDF no escaneado. Márgenes: normal, 3 cm en la parte inferior y superior, 2,5 cm a derecha e izquierda. Tipo de letra: arial. Tamaño: 10. Interlineado: sencillo. Espaciado entre párrafos: 6 puntos.

La documentación gráfica se presentará en formato digital, con el detalle correspondiente, como mínimo, a la escala indicada a continuación para los distintos apartados de los criterios cualitativos de este Pliego. Serán imprimibles a las escalas requeridas en tamaño DIN A3 y/o DIN A2, debiendo indicarse la escala en todos los planos con inclusión de la escala gráfica.

Apartado 1, Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno: mínimo 1/10.000

Apartado 2, Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada: mínimo 1/2.500

No se valorará la información adicional que exceda el número de páginas indicadas en cada apartado. En caso de exceder el límite se dejará de valorar el texto a partir del número de página que exceda de la exigida como límite.”

3. CONSIDERACIONES PREVIAS.

Como se ha señalado, el pliego en el apartado A I.14 del Anexo I.- Prescripciones técnicas del pliego dispone que “*Se valorará la aportación de infografías aéreas del conjunto*”, si bien, tal contenido no se recoge expresamente entre los criterios de adjudicación cualitativos. No obstante, los miembros técnicos de la Mesa de Contratación han consensuado su consideración junto con los “Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación”, en concreto, en el apartado “Otras ideas que aporten valor a la propuesta”.

Por otra parte, en cuanto a los requisitos formales de presentación y contenidos presentados, procede indicar las siguientes consideraciones:

- Conforme al apartado 3.4.1.A. del pliego de condiciones reguladoras, únicamente se dejará de valorar la información que exceda el número de páginas exigidas como límite. El pliego no dispone expresamente que el incumplimiento del resto de requisitos formales suponga la no consideración de la información no ajustada a los mismos.
- La documentación escrita presentada (páginas A4) por KREAN, EOSOL y TYM cumple los requisitos y no excede del número de páginas máximas indicadas para cada apartado.

En el caso de UTE EZQUIAGA, el tamaño de los textos presentados es menor al exigido. Se comprueba que dichos textos reconvertidos al tamaño de letra exigido (Arial 10) no excede del número máximo de páginas indicado. De este modo, los miembros técnicos de la Mesa de Contratación han consensuado considerar dicha documentación dado que el incumplimiento del tamaño de letra no se recoge expresamente en el pliego como motivo de exclusión de la valoración.

- La documentación gráfica de algunas de las ofertas contiene planos que carecen de escala o que no cumplen la mínima indicada. En la medida que el pliego no dispone expresamente que ello suponga la exclusión de dichos planos, se ha optado por una interpretación favorable. Así, la información de los planos sin escala o que no cumplen los requisitos de escala se ha considerado como si formase parte de la documentación escrita o A4, reconvirtiendo los textos de tamaño menor a 10 al tamaño de letra exigido (Arial 10), siempre que con dicha inclusión no se excediese del número de páginas máximas.

En este sentido, no se han considerado los siguientes contenidos de la documentación gráfica presentada:

TYM:

- Esquemas de conexiones con vial PA-30 y por usos y textos asociados a los mismos de los planos 01 y 02 de “Líneas Estratégicas de Actuación” (Archivo “docPW-15-188916-LINNEAS ESTRATEGICAS PANELES.pdf”).

UTE EZQUIAGA:

- Esquemas en la margen derecha del plano de “Líneas Estratégicas” (Archivo “docPW-15-188916-Panel Lineas Estrategicas 01_f.pdf”).
- Plano de “Afecciones y condicionantes” (Archivo “docPW-15-188916-Panel Lineas Estrategicas 02_f.pdf”).
- Tabla de superficies del plano de “Propuesta de ordenación pormenorizada 01” (Archivo “docPW-15-188917-Paneles- Criterios relativos al diseno_f.pdf”).
- Esquemas de la margen derecha del plano “Propuesta de ordenación pormenorizada 02” (Archivo “docPW-15-188917-Paneles- Criterios relativos al diseno_f.pdf”).
- Diagrama ¿Qué será Sarriguren? en la margen derecha del plano “Propuesta de ordenación pormenorizada 03” (Archivo “docPW-15-188917-Paneles- Criterios relativos al diseno_f.pdf”).

Finalmente, varias licitadoras han presentado contenido objeto de valoración en el apartado “3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos” en el apartado “4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato”, y viceversa. De nuevo, se ha consensuado optar por una interpretación favorable y se ha considerado el traslado de dichos contenidos al apartado correcto siempre que su inclusión no excediese del número de páginas máximas de cada apartado (6 y 4, respectivamente).

En este sentido, no se ha considerado la aportación de los siguientes contenidos:

TYM:

- La dedicación estimada de cada uno de los profesionales reflejada en las tablas aportadas en el epígrafe “Dedicación” en el apartado 3 “Propuesta metodológica y calendario”.

4. VALORACIÓN TÉCNICA.

En este apartado se documentan las cuestiones o aspectos considerados para la valoración técnica de cada oferta. Las puntuaciones resultantes de las valoraciones se recogen en el aparto siguiente “Puntuación. Conclusión”.

4.1. KREAN, S.COOP.

1) Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno.

Las líneas estratégicas de la propuesta se fundamentan en criterios de sostenibilidad territorial, eficiencia en el uso de recursos e integración paisajística. También tienen en cuenta la perspectiva de género y accesibilidad.

En esta línea, se detallan estrategias clave para la movilidad sostenible, incluyendo una red vial jerarquizada y mallada, la ampliación de líneas de transporte público con carriles exclusivos, y la continuidad de itinerarios peatonales y ciclistas.

Respecto a la topografía, según indica el documento y se comparte por los miembros técnicos de la Mesa de Contratación, la implantación será respetuosa con la

morfología natural, buscando minimizar los movimientos de tierras, lo que favorece la sostenibilidad desde un punto de vista medioambiental y económico.

De este modo, la ordenación propuesta salvaguarda las tres colinas (Oianburu, Sorozar y El Mostal) como referencias visuales y espacios de transición, y potencia los dos cursos fluviales que atraviesan el ámbito (Barranco Grande y Regata de Karrobide) como parte de la infraestructura verde.

Además, la oferta contempla estrategias para el diseño de infraestructuras y servicios urbanos con criterios bioclimáticos, tales como Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (en adelante SUDS) y una balsa de laminación. También plantea reservar suelo para posibilitar el desarrollo de parques para comunidades energéticas y tiene en consideración afecciones sectoriales relativas a: carreteras, cursos fluviales, infraestructuras eléctricas y servidumbres aeronáuticas.

En definitiva, se valora que las líneas estratégicas propuestas están adecuadamente argumentadas en base a un análisis territorial acertado y dirigidas al criterio de valoración o a la consecución de un planeamiento urbanístico más sostenible. Además, la propuesta, que se estructura conforme a los conceptos señalados en el pliego, destaca por su claridad expositiva y su fácil comprensión, así como por la identificación gráfica y esquemática de las líneas estratégicas propuestas.

2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada.

La propuesta, antes de plantear los esquemas o ideas a valorar, incluye un apartado de “Descripción de la propuesta con atención a las determinaciones establecidas en la Ley Foral 1/2017” que recoge un análisis previo respecto a las determinaciones establecidas en el Decreto Foral Legislativo 1/2017 (en adelante DFL 1/2017), relativas al desarrollo sostenible, la movilidad sostenible, la vivienda y los espacios dotacionales y de servicios, como a la accesibilidad, al urbanísimo de género y al respeto por los valores medioambientales y paisajísticos. Este análisis, indicado en el pliego, pero no incluido en los criterios a valorar, incluye además subapartados específicos relativos a perspectiva de género y ciudad saludable.

2.1 Esquema de ordenación.

En cuanto a la **integración** de la trama urbana a su **contexto territorial**, la propuesta combina tramas ortogonales con adaptaciones curvilíneas de los viales longitudinales para adecuarse a las elevaciones naturales, las cuales se preservan de la edificación y se conservan como hitos visuales reconocibles desde Sarriguren, actuando como espacios verdes o naturales, lo que refuerza la identidad paisajística y valores ecológicos del territorio. Además, la conservación o integración en la ordenación de los tres mogotes existentes en el ámbito, además de reducir los movimientos de tierra, evita la degradación del suelo y de los ecosistemas naturales y, consecuentemente, conllevan una mayor sostenibilidad ambiental y económica de la actuación. Por otra parte, al igual que en el área residencial de Sarriguren, se preservan las regatas Grande y Karrobide como corredores verdes. No obstante, la propuesta no plantea preservar el microhumedal arbolado existente al sureste del ámbito.

Además, la oferta plantea un **esquema viario** jerarquizado en prolongación con el de la Ecociudad, en el que los ejes centrales se adaptan a la topografía, pero manteniendo la ortogonalidad. Dicho esquema se confiere como una malla que

permite la continuidad de los tránsitos de los diversos modos de movilidad, pero solo prevé un único enlace a la carretera de Aranguren que impide la distribución del tráfico hacia el norte de la nueva área de desarrollo residencial. Por otra parte, si bien se contempla no generar ruido viario, no se concretan medidas de mitigación.

Por otro lado, el nuevo barrio planteado replica la configuración de **manzanas** y ritmos de la ciudad existente, lo que genera una percepción de continuidad urbana, constituyendo un punto a favor. Además, si bien la propuesta no valora la posibilidad de **ampliar** de nuevo la Ecociudad hacia el este, se considera que, tal como se ha configurado la trama planteada, tal ampliación sería factible.

Para la **configuración** de las citadas **manzanas** residenciales se han tenido en consideración aspectos bioclimáticos tales como: orientación, aprovechamiento solar pasivo, control de sobrecalentamiento, minimización de sombreado entre bloques, ventilación cruzada, corredores de ventilación. No obstante, se ha considerado valorar negativamente la no previsión de espacios porticados.

En cuanto a la **definición del ámbito**, se valora positivamente que el propuesto no se haya ceñido al ámbito del documento de bases, sino que se ha adecuado en coherencia a la propuesta, pero no se justificado y no se considera adecuada la exclusión del área triangular adyacente al sur de la carretera de Aranguren, configurando así un espacio residual.

No se incluye análisis sobre servidumbres aeronáuticas.

En conclusión, con las salvedades expuestas, el esquema de ordenación planteado se considera acertadamente adaptado e integrado al entorno rural y urbano circundante.

2.2 Esquema de movilidad.

En cuanto a la **movilidad peatonal**, se observa un buen análisis de la accesibilidad basado en la prolongación de los principales itinerarios peatonales urbanos existentes y la conexión con las sendas rurales. Además, la jerarquización viaria propuesta es compatible con la estrategia de desarrollo propuesta por la licitadora y orientada a priorizar los modos de desplazamiento no motorizados, peatonal y ciclista. Constituye un valor añadido la propuesta de mejora de la accesibilidad en el límite suroeste, mediante la instalación de elementos mecánicos y la reurbanización del entorno, para salvar un desnivel de 6 m. Sin embargo, se considera que algunas aceras no se han diseñado con suficiente anchura.

La **movilidad ciclable** se resuelve con una estructura mallada de carriles bici, asegurando la continuidad de los existentes e integrando esta red con la infraestructura peatonal y de transporte público.

Por otra parte, el **transporte público** se integra en la propuesta de ordenación urbana como un pilar fundamental de la movilidad sostenible, buscando asegurar una cobertura homogénea del servicio a todas las zonas de la nueva ordenación. Se sugieren recorridos de transporte público, planteando posibles conexiones con las líneas existentes (18, 22 y 23). Además, se incorpora un carril destinado exclusivamente a autobús (Bus Rapid Transit) en la prolongación

de la Avenida Reino de Navarra, evitando recorridos circulares, lo que debe evaluarse de forma favorable al alinearse con los criterios de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

En resultas, el esquema de movilidad se traza en continuidad directa con el tejido urbano existente, aunque con adaptaciones por la orografía, integrándose desde el punto de vista formal y funcional, sin generar **fragmentación territorial**. Asimismo, se aprecia positivamente que los recorridos peatonales, ciclables y motorizados son directos y, aunque no se justifica, se considera que los viales **tendrán pendientes equilibradas**.

En cuanto a la **accesibilidad a los equipamientos públicos**, salvo la parcela educativa ubicada al suroeste de la ordenación, cuya accesibilidad se mejora con medios mecánicos, la mayoría de equipamientos están cercanos a la Avenida Reino de Navarra, con una alta accesibilidad al transporte público y a las áreas de mayor densidad poblacional. En este sentido, la propuesta prevé ubicar las paradas del transporte público estratégicamente, garantizando que la mayoría de viviendas y equipamientos se encuentren a una distancia inferior a 300 - 400 m de una parada. Además, el centro de salud, equipamiento que debe contar con la máxima accesibilidad para la población, se ubica en una posición central y bien conectada. Por otra parte, el documento menciona un sistema de itinerarios peatonales seguros y accesibles que conectan las zonas residenciales con los centros educativos, que además incorporan zonas comerciales e hileras de arbolado.

De este modo, se considera que la propuesta garantiza que los servicios esenciales sean fácilmente alcanzables para todos los habitantes, priorizando la movilidad activa y el transporte público. No obstante, se valora negativamente el emplazamiento en un espacio central de la ordenación del equipamiento deportivo que, dadas sus dimensiones, genera una fragmentación del tejido urbano.

En resumen, se considera que el esquema de movilidad propuesto, básico en una ordenación urbanística, prioriza adecuadamente los distintos modos de desplazamiento, lo que facilita la intermodalidad y el acceso universal, activo, sostenible y saludable a toda la ordenación.

2.3 Esquema morfológico.

Se propone una trama semirreticular con **manzanas** de similares características respecto de las existentes en la Ecociudad, aunque con mayor **altura** (oscilan entre B+5+A y B+7+A, sobrepasando en una el nº de plantas máximo de la Ecociudad limitado a B+6+A en las torres que dan frente a las Avdas. de la Unión Europea y Reino de Navarra), consolidando así el borde urbano sin generar fragmentación territorial. En similitud con la Ecociudad, la zona central y los ejes viarios principales concentran edificaciones de mayor altura y, por tanto, la mayor densidad residencial, aglutinando también la mayor parte de usos comerciales en planta baja.

Se valora positivamente la diversidad tipológica (manzanas, bloques lineales abiertos y "torres") pero emplazadas de manera que se mantiene la continuidad física y funcional con la Ecociudad.

Se plantea la ubicación estratégica y descentralizada de **equipamientos públicos**. El centro de salud se ubica centrado, bien conectado con el transporte público y colindante con el barrio existente. Se propone ubicar las paradas del transporte público garantizando que la mayoría de viviendas y equipamientos se encuentren a menos de 300 - 400 m de una parada. Se plantea la instalación de medios mecánicos que mejoran la accesibilidad al educativo al sur. La mayor parte de los centros educativos planteados se emplazan cercanos al deportivo, lo que se valora positivamente. Sin embargo, no se considera adecuada la ubicación del deportivo, que puede generar una discontinuidad en la trama urbana, especialmente hasta su edificación.

Prevé la ubicación y cuantificación de la **dotación supramunicipal**. Sin embargo, se evalúa de manera desfavorable su ubicación relativamente aislada, entre dos espacios dotacionales, la regata Grande y la carretera de Aranguren.

Se propone concentrar la mayor parte de **usos comerciales** en la planta baja de los edificios residenciales y de tres manzanas de los ejes viarios principales. Esta distribución y previsión de espacios comerciales de diverso formato en las parcelas residenciales, de acuerdo con el principio de complejidad funcional (procurar que el suelo se ocupe de manera eficiente y combinando usos de forma funcional), se debe valorar significativamente.

No propone ninguna **plaza central** de dimensión suficiente como para generar un espacio de encuentro para todo el barrio, lo cual se ha valorado de manera negativa.

El documento justifica la ubicación de las **zonas verdes**, indicando que se ha procurado que las de mayor entidad lleguen a todo el entramado residencial (distancia inferior a 300 m). En cuanto a su tratamiento, se menciona el empleo de vegetación autónoma y de bajo consumo. Así, la licitadora pretende adecuarse a un criterio de ciudad saludable al garantizar que no exista una distancia mayor a 300 m (5 minutos caminando) a ninguno de los espacios libres y zonas verdes de mayor entidad (más de 5.000 m²).

Se ha tenido en cuenta favorablemente la **justificación de estándares** de vivienda protegida y espacios dotacionales.

También se considera un punto positivo la **previsión de suelo para generación** de energías renovables (19.000 m²).

Por último, en cuanto a la previsión de **aparcamientos** en espacio público, se considera acertada su ubicación integrada y distribuida en los ejes viarios principales, pero desacertada, por su magnitud desproporcionada en un entorno urbano (20% del total de la parcela) y ubicación “fragmentadora”, la playa de aparcamientos al servicio de la dotación deportiva.

En resumen, con las salvedades expuestas, el esquema de morfológico propuesto se considera razonablemente acertado.

2.4 Otras ideas que aporten valor.

El documento, que se adecua íntegramente a los requisitos formales de presentación, incluye un apartado específico que se enfoca en la

implementación de medidas innovadoras orientadas a la sostenibilidad energética, la adaptación al cambio climático y la mejora de la salud y calidad de vida de los habitantes. Se valoran especialmente las siguientes:

- Reserva de unos 2.700 m² para la creación de una balsa de laminación en la zona verde situada al este de la propuesta, con el fin de minimizar el impacto de fuertes lluvias, mientras sirve también como espacio de recreo y estancia para los habitantes.
- Integración en la red de espacios verdes de infraestructura energética, como pérgolas solares, iluminación eficiente y estaciones de recarga para movilidad eléctrica.
- Creación de refugios climáticos urbanos.
- Creación de una balsa de laminación.
- Adopción de medidas para la minimización de efecto isla de calor.
- Implantación de huertos urbanos comunitarios.

Por último, se valora positivamente la aportación del apartado de análisis previo respecto a las determinaciones establecidas en el DFL 1/ 2017 y de infografías aéreas del conjunto de la ordenación propuesta (que, además, contienen a modo orientativo la localización de las anteriores ideas), contenidos estos, que favorecen en gran medida la comprensión de la ordenación propuesta.

3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos.

3.1 Propuesta metodológica

El texto incluye un apartado específico sobre metodología de trabajo que enfatiza la recopilación detallada de información, la coordinación interadministrativa, la validación progresiva de las decisiones con agentes implicados y la coordinación del equipo de trabajo.

Contiene explicación clara y extensa de la propuesta metodológica para la ejecución de las cuatro fases de desarrollo del contrato previstas en el pliego, concretando los trabajos a realizar en cada fase, la intervención de la Dirección General y los contenidos de alcance de cada trabajo, sin limitarse a replicar el pliego. De los trabajos concretados, especialmente se valoran los siguientes: resumen y clasificación de las alegaciones en tabla, identificación de cambios en el documento durante la tramitación e infografías de “imagen urbana”.

Se aporta un cronograma muy detallado (en semanas) que identifica los procesos de trabajo y contenidos concretos a elaborar en cada fase, así como las reuniones de contraste (11) y las entregas de documentos (6); lo cual se valora especialmente.

En las fases 1 y 2 se incluyen una subfases de participación pública que incluyen trabajos que, salvo la elaboración de documentación para la divulgación o presentación pública del PSIS, no son objeto del contrato. No obstante, tales subfases o trabajos se programan solapados con otros, por lo que se deduce que no van a restar tiempo de dedicación o calidad a estos últimos.

En definitiva, con la salvedad expuesta, se considera que la programación y contenidos propuestos se adecúan correctamente a las prescripciones temporales y de objeto del pliego.

3.2 Organización técnica

La expresión de los cometidos de cada especialista está contenida en el documento relativo al apartado 4, por lo que no es objeto de valoración.

El cronograma presentado refleja la programación de los trabajos distinguiendo contenidos ambientales, urbanísticos y de participación, por lo que refleja la coordinación del conjunto de trabajos y su previsión temporal.

Además, el documento propone el empleo de herramientas de trabajo colaborativo para asegurar una interlocución ágil entre KREAN y la dirección del proyecto.

En síntesis, la organización presentada está incompleta.

4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato.

El texto defiende la configuración multidisciplinar del equipo propuesto, que se subdivide en unidades de especialización (Unidad de Urbanismo, Unidad medioambientalista, Unidad de Ingeniería Civil y Unidad Jurídica /Económica e Igualdad), bajo la dirección de una arquitecta urbanista con 25 años de experiencia profesional.

El equipo se compone de profesionales de KREAN y especialistas de GEOTECH (evaluación ambiental y estudio acústico) y Consultoría BLOK (economía, participación y género).

La propuesta identifica los trece profesionales que conforman el equipo, señalando su experiencia profesional, su función concreta en el equipo y el porcentaje de dedicación en cada una de las fases.

Se considera que la propuesta explica con claridad y concreción los profesionales que componen el equipo mínimo y el resto de especialistas. Al señalar de manera individual la experiencia profesional de cada uno, se observa su aptitud para las funciones concretas que se les asignan. Se valora favorablemente la indicación de la dedicación para cada fase.

Únicamente se valora negativamente la expresión de la dedicación por fases en porcentajes, sin indicar el total sobre el que se establece tal porcentaje.

En resumen, la justificación y equipos propuestos se consideran, en líneas generales, adecuados al objeto del contrato.

4.2. EOSOL ENGINEERING CONSULTING, S.L. / Simón Garitano Ruiz de Azua / Ramón Garitano Garitano
--

1) Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno.

La propuesta contiene líneas estratégicas de actuación muy generales relativas a ciudad compacta, articulación con el medio físico y estructura viaria, sin motivar las

razones para su adopción ni justificar que supongan la consecución de un planeamiento urbanístico más sostenible.

El documento afirma que *“la topografía [...] no se ve como un obstáculo a aplanar, sino como la directriz fundamental para el viario y la zonificación”*. Sin embargo, no se observa adecuación de la trama viaria ni de algunas de las edificaciones propuestas a la orografía existente. En caso de mantenerse la topografía existente resultarían viales que tendrían una pendiente pronunciada y los edificios tendrían que escalonarse de tal modo que dificultaría su accesibilidad y distribución interior y encarecería su construcción.

No se observan en el documento presentado menciones específicas a otros aspectos valorados en el pliego como la conexión con las áreas de actividades económicas existentes, patrimonio, arqueología, infraestructuras y servicios u otras afecciones sectoriales.

En conclusión, la propuesta presentada denota una falta de análisis y concreción.

2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada.

2.1 Esquema de ordenación.

El documento afirma que se utilizan los rasgos físicos más destacados del paisaje para articular la ordenación propuesta. Si bien es cierto que se define una estructura de espacios libres basada en la preservación de las elevaciones principales y los cursos fluviales, no se observa que la red viaria y áreas edificables se adecúen a la orografía existente. De este modo, de las secciones aportadas se deduce que necesariamente se realizarían desmontes, pero el documento no incluye explicaciones, ni refleja el tratamiento de los bordes a consecuencia de dichos movimientos de tierras. Además, se modifica el trazado de la regata Grande sin mención o justificación al respecto. En cualquier caso, se valora positivamente que la propuesta mantiene el microhumedal arbolado existente al sureste del ámbito.

La nueva ordenación se proyecta como una prolongación de la trama de Sarriguren, basándose en una matriz de manzanas que mantiene las dimensiones de las existentes en la Ecociudad en dirección norte – sur, pero más estrechas en dirección este – oeste para mejor adaptación con el entorno. Sin embargo, el documento escrito no menciona específicamente el soleamiento o los vientos dominantes como aspectos que se hayan tenido en cuenta para el diseño urbano, aunque la orientación sur y la configuración de manzana abierta sugiere una consideración de la luz solar. También se valora favorablemente la previsión de espacios porticados.

Por otro lado, los ejes viarios se diseñan como una prolongación directa de la trama existente, con una naturaleza continua y geométrica, lo que supone mantener la continuidad de visuales con la ciudad construida. Se simplifica al mínimo funcional el número de calles interiores secundarias, lo que supone una buena conectividad entre zonas residenciales y permite conformar conjuntos de manzanas con espacios peatonales más amables. Asimismo, se valora positivamente la previsión de dos enlaces directos a la carretera de Aranguren.

No obstante lo anterior, los viales en dirección este – oeste se configuran sin un remate. Además, las rotondas ovaladas de conexión con la Ecociudad no se consideran adecuadas, dado que dificultan los recorridos peatonales, ciclables y de transporte público.

Asimismo, también se considera negativamente la configuración de la estructura viaria frente a la calle Doñana, donde se duplica el eje rodado manteniendo una ladera que, si bien supone conexión de la infraestructura verde, supondrá fragmentar el tejido urbano.

No se observa un análisis en cuanto al tratamiento de bordes, en especial en el límite este del ámbito, donde se representan espacios en blanco o sin uso concreto y se excluye de la ordenación la elevación orográfica existente, configurando así un espacio residual.

Aunque la propuesta no valora la posibilidad de ampliar de nuevo la Ecociudad hacia el este, se considera que tal ampliación sería posible.

No se han considerado otras afecciones como el ruido o las servidumbres aeronáuticas.

En conclusión, el esquema de ordenación planteado se considera que, si bien se integra y adapta a la trama urbana adyacente, no se adapta e integra adecuadamente a la estructura territorial y entorno rural circundante.

2.2 Esquema de movilidad.

El documento defiende que la simplificación de la trama viaria interior permite conformar conjuntos de manzanas con amplias continuidades del dominio público peatonal.

En relación a la red ciclista, se afirma que se conforma como una extensión del sistema existente. Sin embargo, se desconoce la configuración de los ejes reflejados (si su diseño considera un espacio exclusivo para la circulación de bicicletas o no).

En cuanto al transporte público, se prevé con un recorrido lineal y a través de los dos ejes principales, sin analizar la conexión con las líneas existentes ni la previsión o no de un carril exclusivo.

En definitiva, a pesar de que el plano 03 aportado refleja los principales ejes de comunicaciones y su jerarquía, se considera que el documento define el esquema de ordenación de la movilidad de manera general, sin un análisis exhaustivo de los distintos modos de desplazamiento ni de su priorización.

En vista de las secciones presentadas y observando el mapa topográfico del emplazamiento, la ejecución de algunos de los viales exigirá realizar movimientos de tierras o, en caso contrario, dispondrán de pendiente, limitando la accesibilidad universal. No se observa análisis al respecto.

Con independencia de las pendientes mencionadas, se observa un buen cosido entre las tres zonas residenciales de la propuesta. Sin embargo, tal y como se ha indicado en el apartado anterior, se valora negativamente la fragmentación

que la duplicación de la calle Doñana va a generar entre la Ecociudad y la propuesta.

En vista del plano 03, las paradas de autobús se disponen cercanas a los equipamientos (salvo a la dotación educativa), por lo que, con esta salvedad y la derivada de las pendientes de viales, la accesibilidad a los equipamientos públicos se puede considerar bien resuelta.

En resumen, se considera el esquema de movilidad propuesto falto de claridad y concreción.

2.3 Esquema morfológico.

Se describen las tipologías y características de los edificios residenciales, sin aportar las razones de su idoneidad para el ámbito concreto. En cualquier caso, se valora favorablemente la variedad tipológica, salvo los bloques de gran fondo (32 m.) que impiden la doble orientación a calle de las viviendas.

Se justifica la disposición de las torres de B+12 y B+8, dispuestas en parejas, a fin de proporcionar densidad a los ámbitos centrales y, simultáneamente, mantener cierta transparencia hacia los espacios libres. Aunque se considera positivo el análisis sobre densidad y permeabilidad, se entiende que dichas torres de B+12 pueden generar una ruptura con la imagen del barrio existente y, por ende, del municipio. Además, a exclusión de dichas torres, no se ha motivado la distribución de las alturas del resto de edificaciones residenciales.

El documento no hace mención explícita al Banco Foral de Suelo Público o a la dotación supramunicipal, por lo que se desconoce su ubicación.

En cuanto a la distribución de los equipamientos, se aprecia especialmente la ubicación del centro de salud, en una posición central, colindante con el barrio existente y bien conectado. Además, se prevé la ubicación de paradas de transporte público cercanas a la mayoría de espacios dotacionales.

Sin embargo, no se considera adecuada la forma de las parcelas dotacionales al norte, dado que los espacios triangulares dificultarán el diseño y distribución de usos en su interior. Tampoco se aprecia favorablemente el fraccionamiento del uso deportivo en dos parcelas muy distantes entre sí, ni la ubicación marginal al sureste de una de las parcelas. Además, la dotación educativa al suroeste no se ubica cercana a la deportiva, lo que se considera una desventaja para posibilitar sinergias funcionales. Asimismo, se valora negativamente la ubicación del centro de derechos sociales en una zona con mucha pendiente.

Por otro lado, la mayor parte de las superficies de uso comercial y terciario se implantan en las plantas bajas de las edificaciones residenciales de los ejes principales, buscando el refuerzo de actividad de dichas calles. También se proyecta una superficie comercial de mayor tamaño en la periferia sur de la ordenación, junto al humedal. Se valora positivamente la previsión de dicha superficie comercial de mayor tamaño, pero no su concreta ubicación e independencia de los edificios residenciales (menor eficiencia de ocupación del suelo).

Se planifican tres plazas centrales, definidas en su perímetro con edificaciones lineales porticadas y ubicadas en puntos de contacto entre las áreas edificadas y las zonas verdes. Se valora muy positivamente la plaza emplazada en la prolongación de la Avenida Reino de Navarra, por su ubicación central y soleamiento. Las otras dos ubicaciones se consideran menos idóneas, por su adaptación a la orografía existente y su cercanía entre ambas. En cualquier caso, se toma como un punto a favor la previsión de espacios libres centrales que sirvan de encuentro para los vecinos del nuevo barrio.

Se propone una estructura de espacios libres verdes basada en la preservación de las elevaciones principales y tomando en consideración los documentos de infraestructura verde del Gobierno de Navarra. Sin embargo, el documento no concreta la configuración y el tratamiento previsto para dichas zonas verdes. Asimismo, el espacio verde frente a calle Doñana, debido a su orografía, supondrá una fragmentación de la trama urbana (no se considera la mejor ubicación o diseño para este elemento conector de la infraestructura verde).

El documento no aporta análisis sobre el cumplimiento de estándares dotacionales. Tampoco se prevé un espacio comunitario para la generación de energía renovable.

No se desarrolla la previsión de aparcamientos, únicamente se disponen en viales principales, por lo que se pone en duda el cumplimiento de los mínimos necesarios.

En definitiva, el esquema morfológico planteado, del que subraya la plaza abierta emplazada al final de la prolongación de la Avenida Reino de Navarra, es mejorable en los aspectos señalados.

2.4 Otras ideas que aporten valor.

Al respecto, la licitadora presenta el plano 05.- Otras consideraciones (Archivo “docPW-15-188917-Otras.pdf”). En dicho plano se incluyen ideas relativas a la ubicación de equipamientos y a “los lugares centrales” proyectados. De las mismas, se valoran especialmente, por no haber sido objeto de los criterios anteriores, las siguientes:

- Previsión de 4 plazas o espacios centrales para compensar la relativa carencia de lugares públicos de carácter urbano intenso en la Ecociudad.
- Proyección de un paseo panorámico, flanqueado por edificios porticados y asomado al espacio libre central, que une la plaza principal del nuevo desarrollo con la plaza panorámica situada en el vértice del Sector Sur.

Además, la propuesta se acompaña de secciones de calle que facilitan la comprensión de la propuesta.

3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos.

3.1 Propuesta metodológica

La licitadora explica de manera muy sucinta la propuesta metodológica para la ejecución de las cuatro fases de desarrollo del contrato previstas en el pliego,

sin especificar los procesos de trabajo concretos de cada una de las mismas. Señala, de manera general, los documentos a entregar en cada fase y los plazos. No obstante, se estima que este cronograma adolece de falta de claridad.

Por otro lado, se plantean los diferentes tipos de reuniones a mantener durante la redacción: reunión al inicio de cada parte del trabajo (sin concretar a qué partes se refiere), reuniones de seguimiento (mínimo una vez cada quince días durante épocas de redacción), reuniones de entrega en cada fase, reuniones con la Administración (sectoriales) y reuniones de coordinación entre los miembros del equipo técnico. Se valoran positivamente estas dos últimas propuestas, dado que el resto están contempladas en el apartado A.I.8 del pliego.

El cronograma aportado (meses y quincenas) únicamente se refiere a las entregas de documentación (intermedias y finales) para cada fase, sin proponer un calendario para las reuniones de seguimiento o coordinación, ni para los trabajos concretos. Además, la temporalidad del cronograma en meses y quincenas no permite valorar la adecuación de la propuesta a los plazos.

En cualquier caso, se valora positivamente la propuesta de entregas de documentación intermedias, no consideradas en el pliego.

En síntesis, la propuesta presentada se considera mejorable y, en especial, adolece de concreción.

3.2 Organización técnica

La expresión de los cometidos de cada especialista está contenida en el documento relativo al apartado 4, por lo que no es objeto de valoración. El texto tampoco desarrolla cómo se van a coordinar entre los miembros del equipo.

Se propone la creación de una Comisión de Evaluación y Seguimiento de los Trabajos, de manera que se ofrecería interlocutores únicos que a su vez coordinen la participación de los diversos técnicos. La propuesta no realiza mayor mención a la organización técnica ni a la coordinación del conjunto de los trabajos.

En conclusión, la organización propuesta está incompleta.

4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato.

La estructura organizativa propuesta no es muy clara. Detalla un sistema de control de calidad donde un técnico diferente al redactor revisa cada documento (memorias, documentos gráficos, económicos y ambientales) antes de su presentación. De este modo, aunque identifica las personas encargadas de la redacción y supervisión de los documentos, únicamente distingue entre memorias, documentación gráfica, económica y ambiental, sin detallar las funciones o tareas concretas de cada especialista en los trabajos a abordar en cada fase, que es lo que debe valorarse conforme al pliego.

Se aporta un organigrama en el que se refleja el equipo mínimo y el auxiliar. El equipo mínimo reflejado en este organigrama no se adecúa a lo dispuesto en el apartado 2.3 del pliego. Se entiende que es un error, debido a que posteriormente

el texto identifica correctamente los profesionales que componen el equipo mínimo. En cualquier caso, se valora negativamente que esta circunstancia genera confusión.

Además del equipo mínimo, se oferta dos arquitectos corredactores, oficina técnica compuesta por un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y un arquitecto, un delineante, un documentalista y un abogado de apoyo.

En cuanto a la experiencia profesional, el texto indica los instrumentos de planeamiento en cuya redacción ha participado la empresa y que considera relevantes para avalar su capacidad técnica. Sin embargo, no detalla la experiencia concreta de los profesionales que componen el equipo.

Por tanto, en la medida que se desconoce dicha experiencia específica de cada uno, no es posible deducir su aptitud para las funciones que se les asignan y, consecuentemente, no se puede considerar adecuadamente su valor añadido. Además, el equipo adicional propuesto carece de expertos en temas sectoriales o transversales tan relevantes en la planificación urbanística como movilidad, ruido, o género.

Por otro lado, se indica el porcentaje de dedicación mínima de cada uno de los profesionales que componen el equipo, sin distinguir entre fases. Falta concreción del total de dedicación (porcentaje sin indicar horas).

En definitiva, se considera que el documento describe el equipo de manera muy esquemática, sin concreción suficiente de las funciones de cada uno de los miembros.

4.3. TYM ASOCIADOS taller de arquitectura, S.L. / Cristina Viña Olorón

1) Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno.

El documento presentado propone una visión holística que integra la cohesión social, la sostenibilidad ambiental y la movilidad integral, priorizando la estrategia de los 15 minutos de cercanía.

En este contexto, una de las premisas propuestas para el esquema viario es comunicar los enlaces previstos en el norte (Olaz) y suroeste (Mugartea), con el objeto de jerarquizar los tráficos y facilitar las transiciones con el espacio rústico perimetral. No obstante, vista la dimensión y configuración de este viario conector, dificultaría en gran medida la permeabilidad en dirección este – oeste generando una fragmentación urbana, lo cual debe valorarse negativamente.

Asimismo, a decir del documento presentado, se tienen en cuenta los accidentes topográficos, los encuentros perimetrales y la continuidad de caminos, para minimizar la huella y hacer más sostenible la intervención. No obstante, se propone construir sobre parte de los promontorios o tres colinas enclavadas en el ámbito objeto de ordenación y la mayor parte de los elementos de transición con el entorno rústico perimetral son elementos viarios de gran anchura.

Por otro lado, se propone un pequeño reajuste en el ámbito para liberar parte de la regata suroeste, adecuar el enlace con caminos preexistentes, mejorar la disposición y continuidad de la zona deportiva y adecuarse a la topografía.

Se plantea configurar el nuevo barrio como “ciudad anillo” con mixtura de usos, integración verde, equilibrio residencial, terciario y de servicios sociales.

Se valoran distintas afecciones como el ruido, las infraestructuras de saneamiento, abastecimiento y electricidad, la red hidrológica y su vegetación asociada.

También se establecen criterios de desarrollo sostenible, tales como la implantación de SUDS, el mantenimiento de carácter de las regatas y otros criterios adaptación al cambio climático. Además, propone estrategias concretas para las zonas verdes.

Por último, el documento contiene un apartado relativo a líneas estratégicas “sobre la ejecución y gestión del PSIS” que no son objeto de valoración por no referirse al emplazamiento y características de la nueva área de desarrollo residencial.

En definitiva, se concluye que se definen estrategias oportunas para la consecución de un planeamiento urbanístico más sostenible, basadas en el emplazamiento concreto, haciendo mención específica a los aspectos valorados en el pliego.

2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada.

2.1 Esquema de ordenación.

En relación a la adaptación de la ordenación al medio físico, se propone mantener parte del promontorio central como parque y bifurcar la prolongación de la Avenida Reino de Navarra para adaptarse a la orografía. Sin embargo, se plantea una dotación educativa en la parte sur de dicho promontorio junto con un vial en la ladera que no se adaptan adecuadamente a las pendientes, lo que provocará movimientos de tierras o supondrá ejecutar los viales con pendiente pronunciada. Además, sobre el promontorio existente al este del ámbito se proponen áreas edificables. La propuesta tampoco muestra sensibilidad con la preservación del corredor fluvial de la regata Karrobide, con secciones que se consideran escasas en algunos tramos.

Por otro lado, se propone un esquema viario jerarquizado en el que el eje principal, que arranca del único enlace previsto con la carretera de Aranguren, sigue una directriz curva y conecta con los viales de conexión exterior (rotonda Olaz y rotonda Mugartea). Todos los tráfico generados por la actuación, incluidos los de conexión exterior, se concentran en este eje, por lo que se considera negativa tal concentración de tráfico y ruido.

Además, se plantea la configuración de supermanzanas con mallas diferenciadas, una malla norte que sigue las directrices de la trama existente, lo que se valora positivamente, y una malla sur dispuesta de forma oblicua, lo que supone pérdida de continuidad con la ciudad construida. Las manzanas se disponen con un “brazo” suelto de la edificación al sur, en tanto la U resultante genera espacios protegidos a vientos y orientados al soleamiento. También se evitan las calles o “pasillos de viento” a fin de generar espacios más amables y protegidos. Sin embargo, se ha valorado negativamente la no previsión de

espacios porticados; la disposición de bloques lineales a una distancia aproximada de 10 m, lo que generará espacios sombríos y con peor ventilación; y la disposición de dos torres al suroeste y en el borde de la Ecociudad que se considera supondrá una “nota discordante” respecto a la trama existente.

Por otra parte, se considera que, aunque existe continuidad de los recorridos peatonales, no se podrá garantizar la accesibilidad universal.

A su vez, no se observa un adecuado análisis sobre el tratamiento de borde, se emplazan importantes elementos viarios en los espacios de transición entre el nuevo barrio y el suelo rústico colindante (aparcamientos de servicio al equipamiento deportivo al este y eje viario curvo principal al sur), lo que se valora negativamente.

Finalmente, se constata que la propuesta, que no se incluye análisis sobre el ruido ni servidumbres aeronáuticas, no valora la posibilidad de otra ampliación de la Ecociudad hacia el este, pero se considera que es posible salvando la bolsa de aparcamientos planteada en el sureste del ámbito que generaría una barrera para la continuidad urbana en esa zona.

En conclusión, se valora que el esquema de ordenación planteado, con las pequeñas salvedades expuestas, no integra ni se adapta adecuadamente a la estructura territorial ni al entorno rural y urbano circundante.

2.2 Esquema de movilidad.

La documentación escrita defiende que la trama planteada posibilita que los ciudadanos tengan los servicios esenciales a 10 minutos a pie o en bici, pero no se aportan planos que reflejen los itinerarios de movilidad sostenible que permitan comprobarlo.

Se prevé una estructura de carriles bici que se integra en los paseos de regata y caminos perimetrales, pero sin reflejar con concreción su conexión con los carriles bici existentes. Además, la ubicación de las paradas de transporte público está diseñada para evitar interferencias con los carriles bici.

Se propone que el transporte público tenga continuidad con la línea 18 y un recorrido e alrededor del parque central. Esta circulación en bucle se valora negativamente, por ser contrario con los criterios de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Tampoco se ha analizado una posible conexión con el resto de líneas existentes de Transporte Urbano Comarcal ni la previsión o no de un carril exclusivo.

En cuanto a la red de viaria, el eje curvo dota al nuevo barrio de una buena conectividad norte - sur, pero vista su configuración se considera que no va a ser permeable en dirección este - oeste. Por otro lado, la trama urbana al norte se proyecta en prolongación con la ciudad existente, garantizando la continuidad formal y funcional, lo que se considera favorablemente. Sin embargo, no se observa un buen cosido urbano en la parte al sur del parque central, dado que, teniendo en cuenta la orografía existente, la dotación educativa y vial colindante supondrán la fragmentación del tejido urbano. Asimismo, la disposición oblicua supone “romper” con las visuales y ritmos de la Ecociudad.

A más abundamiento, a pesar de que el esquema viario tiene en consideración los promontorios existentes, existen viales que deben salvar pendientes pronunciadas. Por ejemplo, el vial que parte de la rotonda entre la Avenida Reino de Navarra y la calle Doñana (al oeste del educativo) salva un desnivel de 10 m.

La mayoría de espacios dotacionales se disponen cercanos al bucle de transporte público, lo que se valora positivamente. El centro de salud se ubica centrado, pero más alejado de la Ecociudad, lo que se valora negativamente.

En resumen, se considera que el esquema de movilidad propuesto, si bien prioriza adecuadamente los distintos modos de desplazamiento, es mejorable en los aspectos señalados.

2.3 Esquema morfológico.

Según indica el documento, la ordenación tiene por objeto formalizar una única ciudad de Sarriguren en la que la preexistente y la propuesta tengan una solución de continuidad. De este modo, se mantiene el esquema morfológico de la Ecociudad, aunque la zona central se dispone de forma oblicua y se introducen viales curvos de conexión norte – sur. Se adapta la orientación y morfología de las manzanas atendiendo al soleamiento y vientos dominantes. No obstante, se valoran negativamente los bloques lineales dispuestos en parejas con poca distancia entre sí, así como, la configuración de las tres manzanas al suroeste, que se considera rompe con la armonía del diseño urbano planteado.

La mayor parte de las manzanas y bloques lineales residenciales se plantean de 6 alturas (alguna 5) y se propone cuatro torres de 15 alturas como referente visual. A excepción de las torres, se estima que no se ha considerado adaptar las alturas a criterios como orografía o tratamiento de bordes, lo que se valora negativamente.

Se propone la mixtura de usos y una combinación de usos de forma funcional, planteando una distribución equitativa de espacios residenciales, dotacionales y comerciales, para evitar la segregación de horarios, actividad o usuarios.

La propuesta señala que gran parte de los equipamientos públicos se emplazan en torno al parque central, defendiendo los flujos de movilidad que se generarán alrededor del mismo. Sin embargo, vista la orografía, no se podrá garantizar la accesibilidad universal de dicho espacio, salvo que se realicen grandes movimientos de tierras en detrimento del respecto por los valores medioambientales y paisajísticos.

El centro de salud se ubica centrado, pero más alejado de la Ecociudad, lo que se valora negativamente. La mayor parte de los centros educativos planteados se emplazan cercanos al deportivo, lo que se valora positivamente.

La licitadora prevé la ubicación y cuantificación de la dotación supramunicipal, si bien, se valora de manera desfavorable su emplazamiento en una zona con desnivel, que requerirá movimientos de tierras o adaptación constructiva, comprometiendo la sostenibilidad ambiental de la actuación o económica de la dotación.

Los usos comerciales y terciarios se distribuyen en un gran establecimiento comercial, dos supermercados o grandes almacenes, en las plantas bajas de los edificios residenciales y en bajos y primera planta de tres de las cuatro torres. Se valora positivamente la variedad tipológica y el análisis en relación al emplazamiento y tamaño de las parcelas destinadas a uso comercial. Sin embargo, al disponerse los comerciales de gran formato en parcelas independientes, se reduce el aprovechamiento del recurso suelo o la ocupación del suelo de manera eficiente.

Se prevén tres plazas, pero sin dimensión suficiente como para generar un espacio de encuentro para todo el barrio. Por otra parte, respecto a la denominada EL.3 se pone en duda su adaptación a la topografía existente y por tanto su funcionalidad, en especial su apertura hacia la Ecociudad, planicie o sombreado por la elevación topográfica central.

Por otro lado, el documento justifica que las zonas verdes y espacios libres se disponen de forma homogénea y repartida. También se proponen criterios para el tratamiento de las diferentes zonas verdes o zonas naturalizadas.

Se ha tenido en cuenta favorablemente la justificación de estándares de espacios dotacionales y aparcamientos.

También se considera un punto positivo la previsión de una comunidad energética a ubicar en la zona deportiva (que es 2.350 m² superior a lo demandado).

Por último, se valora negativamente la ubicación de aparcamientos en la prolongación de la Avenida Reino Navarra, diseñada con un solo carril por sentido, por lo que se interrumpirá la circulación del transporte público. Asimismo, se valora negativamente la bolsa de aparcamientos en el sureste del ámbito por no considerarse un adecuado tratamiento de los bordes de la ordenación.

En resumen, se considera que el esquema morfológico propuesto, del que destaca la complejidad funcional, es perfeccionable en los aspectos señalados.

2.4 Otras ideas que aporten valor.

El documento no aporta apartado específico al respecto. En cualquier caso, se valora positivamente la aportación de una infografía aérea del conjunto, de infografías de las tipologías de edificación residencial (manzana abierta, torre y doble bloque), y de secciones de calle que facilitan en gran medida la comprensión de la propuesta.

Asimismo, se valora positivamente la aportación una propuesta de vegetación y de SUDS (alcorques corridos) y la disposición de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos.

3.1 Propuesta metodológica

Se describen los trabajos o contenidos a elaborar en cada una de las fases de desarrollo del contrato previstas en el pliego, con indicación de las horas y días a dedicar a cada trabajo. Los trabajos previstos son una réplica del pliego a excepción del denominado “Publicidad del Plan”, el cual se valora positivamente.

Aunque se aportan cronogramas para cada fase (en semanas y con reflejo de días) no están suficientemente desarrollados, dado que no se relacionan en el calendario los contenidos técnicos concretos a elaborar en cada fase, ni las reuniones de seguimiento, así como tampoco las entregas intermedias.

La programación de las fases 1 y 2 no puede considerarse adecuada en tanto incluyen trabajos excluidos del objeto del pliego (sesiones informativas) que no se simultanean con el resto de trabajos por lo que reducen los tiempos de ejecución disponibles para los trabajos objeto del contrato y por ende su calidad.

Por otro lado, se contempla la celebración de cuantas reuniones sean precisas para la coordinación y seguimiento de los trabajos, concretando, únicamente celebrar como mínimo una reunión durante la primera semana de cada una de las fases. Esta propuesta de reuniones se asimila a las contempladas en el apartado A.I.8 del pliego, por lo que no es objeto de valoración positiva.

En definitiva, se considera que la propuesta metodológica, si bien contempla todos los trabajos a elaborar según el pliego, es mejorable en los aspectos señalados.

3.2 Organización técnica

Se expresan los contenidos a elaborar por cada especialista. Sin embargo, no se realiza mención a la organización técnica para la elaboración de los trabajos, ni se prevén medidas para la coordinación entre los profesionales.

No obstante, se valora positivamente la concreción del especialista asignado y su dedicación para la realización de cada documento, así como la implementación de procesos auditados exteriormente.

En síntesis, la organización presentada se considera correcta con las carencias señaladas.

4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato.

El documento presenta un organigrama en el que se refleja el coordinador y responsable de equipo (que asumirá también las labores de interlocución con la Dirección General), así como el equipo mínimo y el resto de personas que participarán en el desarrollo de los trabajos, indicando su cometido.

Según el organigrama aportado, además del equipo mínimo, se oferta una abogada urbanista, tres arquitectos urbanistas, una especialista en sostenibilidad, SUDS y género, otro en ruido, otro en infraestructuras, otra en movilidad y otro en participación. Sin embargo, posteriormente, en la relación de “Profesionales adscritos mejora” se incluyen otros dos arquitectos sin experiencia.

Se indica la experiencia profesional relevante de cada profesional o miembro del equipo.

Aunque se indica el rol de cada miembro, se hubiera debido concretar las funciones o tareas concretas que asumirá cada uno. Además, no se incluye descripción del equipo propuesto para cada fase.

Por otro lado, se indica el porcentaje de dedicación mínima solamente para cinco de los componentes del equipo, sin distinguir entre fases. Además, falta concreción del total de dedicación (porcentaje sin indicar horas).

En conclusión, la propuesta adolece de cierta concreción y es perfeccionable en los contenidos indicados.

4.4. UTE EZQUIAGA ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y TERRITORIO, S.L. / DE LAPUERTA CAMPO ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.

1) Líneas estratégicas de actuación de la propuesta en relación con el entorno.

La propuesta contiene líneas estratégicas de actuación alineadas a los conceptos indicados en el pliego: estructura de la red de comunicaciones; conexión con las áreas residenciales y de actividades económicas existentes; medio físico y paisaje; patrimonio cultural; sostenibilidad, infraestructuras y servicios y afecciones.

Previamente, la propuesta recoge un análisis de la Estrategia Territorial de Navarra y la Estrategia y Modelo de Ordenación Territorial (EMOT) del municipio de Egüés (en trámite) respecto al ámbito objeto de ordenación. Este análisis no es objeto de valoración en tanto que del mismo no se justifican las líneas estratégicas propuestas en el documento aportado.

En cuanto a la estructura de la red de comunicaciones se consideran las alternativas de conexión de la PA-30 del documento de bases y se opta por limitar a una única las conexiones con la carretera de Aranguren, limitando, a juicio de los miembros técnicos de la Mesa de Contratación, la distribución del tráfico por el norte de la nueva área de desarrollo residencial y generando afecciones negativas tales como ruido, congestión vehicular, etc. En el interior del ámbito se propone una organización en "supermanzanas", donde los bordes se especializan en tráfico rodado y el interior en tráfico peatonal más seguros, manteniendo esta característica de la ecociudad actual. Asimismo, se plantea dar continuidad a las actuales redes para bicicletas.

La relación con la actual ecociudad se plantea como una integración en la que la continuidad del tejido edificado se verá condicionada por la presencia de las elevaciones centrales y por el gran espacio deportivo, que la propuesta ubica en el noroeste del ámbito buscando una continuidad con las dotaciones que también rodean al Barranco Grande en esa zona. Esta ubicación de la dotación deportiva se considera mejorable dado que supondrá una indudable fragmentación urbana y asimismo reduce la densidad poblacional en el centro del barrio o en las inmediaciones del eje principal y vertebrador de la ordenación, alejando consecuentemente a la población de la red de transporte público.

Por otra parte, la propuesta se concibe abierta a una futura extensión urbanística por el este, lo cual también se valora positivamente.

Sin embargo, en cuanto a otras afecciones, el documento únicamente indica que se tendrán en cuenta en la ordenación pormenorizada aquellas expuestas en el apartado de criterios relativos al diseño. Así, en la medida que se exponen en otro apartado, no pueden ser objeto de valoración en el presente.

En definitiva, se indican estrategias de carácter general vinculadas con la movilidad sostenible, infraestructura verde y la sostenibilidad ambiental. De este modo, se considera que las estrategias señaladas, aunque muy generales, se dirigen a la consecución de un planeamiento sostenible. Además, se valora positivamente el plano de líneas estratégicas, dado que refleja gráficamente y con claridad los criterios abordados en la propuesta.

2) Criterios relativos al diseño. Propuesta de ordenación pormenorizada.

2.1 Esquema de ordenación.

Toda la propuesta se basa en la adaptación al contexto natural existente, de manera que el diseño del tejido urbano surge a partir de la topografía, buscando los mínimos movimientos de tierras. Además, la ordenación se articula en torno a la continuidad de los corredores fluviales las regatas Grande y Karrobide, configurándose el primero como un paseo con puentes peatonales para su cruce. No obstante, la ubicación de la dotación deportiva a ambos lados de la regata Grande supondrá el vallado del corredor verde previsto afectando a su conectividad ecológica. Por otra parte, la propuesta mantiene dentro de la urbanización (en el interior de una manzana) el microhumedal arbolado existente al sureste del ámbito, sin conexión con el resto de espacios verdes o infraestructura verde.

Por otra parte, en la medida que la estructura de la red de comunicaciones se basa en su máxima adaptación a la topografía, no es una malla ortogonal y complejiza el esquema viario. Además, se prevé un único enlace viario con la carretera del Aranguren desde el que arranca un vial por el extremo este del ámbito, único vial que atraviesa el barranco Grande. Esta única conexión viaria en el extremo este de la ordenación se valora negativamente por la consecuente concentración de tráfico y ruido y por no favorecer la integración del área ordenada al norte del barranco Grande con el resto de la ordenación. También se considera un punto negativo los viales que finalizan con fondo de saco.

Se mantiene la trama reticular de la Ecociudad con la misma orientación y tamaño de manzana, teniendo en cuenta los vientos dominantes (noroeste) y el soleamiento, aunque con aperturas y quiebros para ampliar el espacio peatonal. Se valoran negativamente estos quiebros dado que penaliza la calidad de las viviendas (orientación, soleamiento y ventilación) a costa de dotar una pequeña mejora en espacios libres de carácter secundario (dan servicio exclusivamente a las manzanas adyacentes). Además, y a pesar de mantener el tamaño y orientación de manzana de la Ecociudad, al plantear cuerpos de mayor altura en las esquinas, no va a percibirse como un continuo urbano.

Por otra parte, se percibe que la dotación deportiva y la zona verde central, ambas de grandes dimensiones, ubicadas en continuidad van a generar una barrera o fragmentación del barrio.

Se propone complementar la propuesta con la elaboración de una ordenanza bioclimática para las nuevas construcciones, sin justificarse la no suficiencia con las ordenanzas de la Ecociudad o las del Plan Municipal de Egüés.

No se observa un análisis en relación a la integración del nuevo barrio con su entorno, en lo que a tratamiento de bordes se refiere. Si bien se propone una zona de baja altura al oeste para reducir impacto paisajístico, en vista de la orografía y disponiendo las parcelas de dotación supramunicipal adyacentes no se considera que suponga una mejora real en la integración paisajística.

La propuesta se concibe abierta a una extensión futura o de otra ampliación de la Ecociudad hacia el este, lo cual se considera favorablemente.

Se incluye análisis sobre ruido, a pesar de que no se observan distinción de tipología de calles entre viales de mayor tráfico y otros secundarios. En cualquier caso, se proponen soluciones de templado de tráfico.

También se han considerado las servidumbres aeronáuticas.

En conclusión, el esquema de ordenación planteado se considera que es mejorable en cuanto a su integración en la estructura y modelo de ocupación territorial y urbana del entorno.

2.2 Esquema de movilidad.

Según defiende el documento, la disposición del viario permite, al igual que en la Ecociudad, la configuración de supermanzanas en cuyo interior se pueda organizar un esquema de priorización de la movilidad peatonal respecto del transporte motorizado, limitando de este modo las intersecciones entre ambos modos en el acceso a equipamientos y servicios de proximidad. Además, se proponen aperturas y quiebros en las manzanas para ampliar el espacio peatonal.

En cualquier caso, se considera que la conexión peatonal con el barrio existente resulta deficiente en la zona norte debido a la fragmentación que supone la dotación deportiva y al suroeste por el desnivel existente.

Se aporta esquema de articulación de vías ciclistas que garantiza que ninguna vivienda quede a más de 200 m de ellas, de acuerdo a lo indicado en el documento. Según se deduce de la infografía aportada, estas vías ciclistas se configuran como carriles bici.

Si bien según los esquemas de movilidad, existe un buen cosido peatonal interior y exterior, los recorridos ciclables y motorizados no son directos.

Se propone la prolongación de la Avenida del Reino de Navarra como vía priorizada para transporte público, sin bucles, lo que se valora de manera favorable. La propuesta que plantea una vía priorizada para el transporte público, no ha valorado la conexión con líneas existentes.

En cuanto a la integración de la ordenación, cuestión básica para la funcionalidad de la misma, se observan varios puntos negativos. La dotación deportiva junto con la zona verde central generan una barrera, así como un recorrido inseguro

entre ambos (de 400 m. de longitud), siendo el mismo parte del eje principal de conexión con la Ecociudad. Asimismo, se considera que la ubicación de las dotaciones educativas a modo longitudinal al norte del Barranco Grande y sin previsión de viales transversales, si bien de menor dimensión, generan una fractura urbana y recorridos inseguros.

En la medida que la propuesta se enfoca en su integración con el contexto natural existente, en general, los viales tendrán pendientes homogéneas, lo que se considera una ventaja. Sin embargo, se ha observado que el vial acceso a la dotación suroeste y la rotonda sur no se adaptan a la orografía.

La accesibilidad a los equipamientos públicos desde el transporte público es mejorable en cuanto a que si bien cercanos, ninguno se ha ubicado en la prolongación de la Avenida del Reino de Navarra, eje viario donde se plantea el transporte público. La documentación escrita defiende su ubicación en zonas de borde con la Ecociudad, pero son zonas peor conectadas por distancia y la topografía. Consecuentemente, se considera que la dotación sanitaria no está bien ubicada.

En resumen, se considera que el esquema de movilidad propuesto, si bien prioriza adecuadamente los distintos modos de desplazamiento, es mejorable en los aspectos señalados.

2.3 Esquema morfológico.

La propuesta contiene un análisis de las tramas urbanas de Pamplona y plantea un esquema morfológico del barrio con la lógica de analogía con la trama de la Ecociudad en cuanto a tamaño de manzanas y orientación a nivel de calle. Por su parte, las alturas de edificación se gradúan en función de su ubicación: mayores al sur de las colinas centrales (estructura comercial de proximidad), próxima a la carretera de Aranguren más moderadas, y al oeste zona de baja altura para reducir su impacto paisajístico.

Se valora positivamente el esfuerzo de análisis e innovación realizado para la colocación de los edificios residenciales de mayor altura. Sin embargo, la propuesta de estos elementos se considera que es más propia de Pamplona, o la “ciudad envuelta” por las Rondas de Pamplona y que rompe con la imagen identitaria del barrio existente y del carácter periurbano municipio, lo cual se valora negativamente.

Prevé la cuantificación de la dotación supramunicipal y su ubicación al sur del ámbito, en la ladera de la elevación orográfica existente en este punto. Se valora de manera desfavorable su emplazamiento en una zona con desnivel, que requerirá movimientos de tierras o adaptación constructiva, comprometiendo la sostenibilidad ambiental de la actuación o económica de la dotación.

Algunos de los equipamientos no dan frente a ejes viarios principales, lo que se considera negativo. Además, el centro de salud no está ubicado en un espacio de centralidad ni bien conectado (alejado de paradas de transporte público y en una cota superior a la Ecociudad). La ubicación de la dotación deportiva se considera inadecuada, así como su división por la regata Grande, que dificultará el diseño y distribución de usos.

La propuesta de distribución de usos comerciales se centra principalmente en el comercio de proximidad ubicado en las plantas bajas de los edificios residenciales. El documento defiende que se han identificado calles que, por su posición en la trama y la confluencia de equipamientos, facilitan un flujo de peatones que viabiliza el uso comercial. No obstante, no se observan ejes comerciales claros, ni tampoco variedad tipológica.

Únicamente se propone una plaza al sur de la guardería, cerca del microhumedal, pero al estar alejada y desconectada de la zona norte no va a servir de espacio de encuentro para la población del barrio.

En cuanto a las zonas verdes, propone el tratamiento de las regatas y los promontorios como zonas de protección de la naturaleza, pero no concreta su tratamiento. Se aprecia de manera positiva la inclusión de detalle de puentes peatonales a la regata.

El documento no aporta análisis sobre el cumplimiento de estándares dotacionales o de servicios. Tampoco se prevé un espacio comunitario para la generación de energía renovable.

Según afirma el documento, el diseño de las calles integra aparcamiento en vía pública en la cuantía requerida, disponiéndose de tal forma que se interrumpen en las proximidades de las continuidades verdes, para facilitar la continuidad paisajística. Se valora positivamente la ubicación de la playa de aparcamientos adyacente a la carretera de Aranguren. Sin embargo, se considera muy negativamente los aparcamientos de servicio a la dotación deportiva, ubicados en el eje principal (prolongación de la Avenida Reino de Navarra).

En síntesis, el esquema morfológico planteado, es perfeccionable en los contenidos y aspectos mencionados.

2.4 Otras ideas que aporten valor.

El documento no aporta apartado específico al respecto. Tampoco se han observado en el documento otras ideas que aporten un valor añadido a la propuesta además de las consideradas en los anteriores de apartados de valoración.

No obstante, se ha considerado favorablemente la aportación de una infografía aérea del conjunto y de secciones viarias.

3) Propuesta metodológica y calendario para la elaboración de los trabajos.

3.1 Propuesta metodológica

La propuesta especifica los trabajos a desarrollar en cada fase, con indicación para alguno de ellos de los materiales y técnicas a utilizar.

El calendario presentado se considera demasiado general, se programa en meses y no se detallan las entregas, ni las reuniones de seguimiento y control. En este sentido, el calendario no añade prácticamente información a lo dispuesto por el apartado A.I.7 del pliego. Además, la temporalidad del cronograma en meses no permite valorar la adecuación de la propuesta a los plazos.

En definitiva, no se justifica que la metodología propuesta esté dirigida a realizar el trabajo en los plazos contemplados.

Por otro lado, en la fase 1 se definen seis trabajos de los cuales sólo tres son objeto del contrato. Están excluidos del objeto del contrato: el diseño del Plan de participación, el desarrollo de la participación pública del avance y el inicio del proceso de la evaluación ambiental estratégica. Asimismo, el cronograma gráfico contempla dos trabajos más para esta fase. Se valora negativamente estas incoherencias y discordancias con el pliego.

Sin embargo, se valora positivamente el inicio de la fase 1 con el trabajo de “análisis y diagnóstico”. También se aprecia de manera favorable la inclusión de una relación de aspectos a considerar a la hora de definir “las condiciones de ordenación”. Además, se propone georreferenciar las alegaciones, lo que se estima positivamente.

Se proponen reuniones trimestrales de seguimiento con presencia de los codirectores y coordinadores, acompañados, en su caso, de los expertos pertinentes en función de la materia, además de reuniones específicas en apoyo de la tramitación del PSIS a abordar en cada reunión.

Sin embargo, aunque se indica su periodicidad, no se ha coordinado la programación de reuniones con el calendario de trabajos y la duración de las fases (la cuarta es de dos meses), lo que se evalúa negativamente.

En definitiva, se considera que la propuesta metodológica, si bien contempla algún trabajo destacable, no se adapta íntegramente a las prescripciones del pliego.

3.2 Organización técnica

El documento no contiene expresión de los cometidos de cada especialista ni realiza mención a la organización técnica para la elaboración de los trabajos, ni expresa los cometidos de cada especialista, así como tampoco prevé medidas para su coordinación.

En resumen, la propuesta carece de los contenidos o desarrollo requeridos.

4) Justificación y adecuación del equipo al objeto del contrato.

Se presenta un esquema que refleja el equipo propuesto, distinguiendo entre codirectores (2), coordinadores (2), expertos (5) y equipo adicional (3). Este esquema se acompaña de un cuadro que motiva el incremento del número de profesionales respecto al equipo mínimo.

Además del equipo mínimo, oferta 6 arquitectos/ingeniero, un experto en movilidad, otro en derecho y otro en participación y género.

Detalla la experiencia profesional relevante y se considera adecuada de nueve de los doce miembros del equipo.

Aunque se señala el rol de cada miembro, sólo se especifican las funciones de los codirectores y los coordinadores, si bien se puede deducir el cometido de los expertos (economista, ambientalista, movilidad, derecho y género), no así del resto de profesionales del equipo. Además, no se incluye descripción del equipo propuesto para cada fase.

La información también presenta un desglose exhaustivo de las horas de dedicación estimadas para cada profesional a lo largo de las distintas fases del proyecto, lo que se valora positivamente.

En síntesis, con las salvedades expuestas, la justificación y equipos propuestos se consideran razonablemente adecuados al objeto del contrato.

5. PUNTUACIÓN. CONCLUSIÓN

Atendiendo a la valoración, resulta la siguiente puntuación:

Criterios cualitativos		MÁX.	KREAN	EOSOL	TYM	EZQUIAGA
1	Líneas estratégicas	10	8	5	7	6
2.1	Esquema de ordenación	10	7,9	4,75	3,55	5,6
2.2	Esquema de movilidad	10	8,9	5	5,2	6
2.3	Esquema morfológico	10	7,9	4,8	6,8	5
2.4	Otras ideas	10	8	3	3	1
3.1	Propuesta metodológica	7	6	3	4	3,5
3.2	Organización técnica	3	1	0,5	2	0
4	Equipo	10	9,25	4	6,5	7,5
TOTAL		70	56,95	30,05	38,05	34,60

Pamplona, a la fecha de la firma digital

Fdo. RAFAEL ARAUJO GUARDAMINO Presidente	Fdo. ARANTXA REINARES RODRÍGUEZ Vocal	Fdo. DAIANA ESPINA ORTIZ DE GUINEA Vocal
--	---	--