

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

*Asunto*  
Servizo de Elaboración do Plan de Mobilidade Urbana  
Sostible (PMUS) - Prego Prescripcíones Técnicas

## PREGO DE PRESCRIPCIÓNS TÉCNICAS

Santiago de Compostela é a capital e eixo integrador da comarca. É por iso que este traballo incluírá non só ao concello de Santiago de Compostela como cabeceira da comarca senón que integrará as necesidades de Mobilidade cara este concello dos principais entes locais que nos rodean, en concreto Ames, Brión, Teo e Oroso.

O conxunto integrante desta comarca supón 150.000 habitantes dos cales 95.000 pertencen a Santiago.

O problema da mobilidade en Santiago radica en que os desprazamentos diarios son moi superiores aos que orixinan os 95.000 habitantes debido ao seguinte:

- As persoas que viven na comarca desprázanse, na súa maioría, a Santiago todos os días por motivos de traballo, estudos, compras, pracer, etc...
- As persoas de fora da comarca que se desprazan diariamente á Xunta de Galicia, hospitais, etc, ou simplemente por turismo xa que Santiago é a cidade de Galicia que máis viaxeiros recibe por este motivo.
- A comunidade universitaria. Este colectivo dunhas 50.000 persoas reside na cidade ou nos concellos limítrofes pero unha alta porcentaxe non está censada na cidade pero si necesita dispoñer de servizos de transporte que favorezan a súa mobilidade.

Todo este número de movementos de persoas que acceden á cidade supón a entrada diaria de 100.000 vehículos diarios ademais dos 715 autobuses.

Isto leva que a mobilidade dentro da cidade teña que estar concibida para moitas máis persoas que os 95.000 habitantes, xa que o número de desprazamentos por dentro da cidade diariamente é moi superior aos 150.000 que forman a comarca.

Actualmente o concello de Santiago quere acometer un plan de mobilidade urbana sostíbel que axude a reducir a incidencia do vehículo privado dentro dos desprazamento dentro da cidade así como facilitar a mobilidade tanto en transporte público (autobús e bicicleta) como a pé.

Para isto creouse unha comisión técnica que se encargou do deseño desta memoria así como do prego de condicións técnicas para o concurso para a elaboración do plan de mobilidade urbana sostíbel, xa que é intención deste concello licitar mediante concurso público a elaboración dun plan de mobilidade urbana sostíbel.

## ALCANCE DOS TRABALLOS

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

A mobilidade sostíbel converteuse nunha das prioridades a impulsar para todas as administracións, sexa cal sexa o seu ámbito de actuación.

O impulso necesario pasa, en xeral, por unha dobre liña de actuación: por unha parte, favorecendo con acción concretas o emprego do transporte público, os modos non motorizados, e executando medidas complementarias que signifiquen o maior uso dos modos máis eficientes e menos contaminantes, e por outra, realizando un importante esforzo na información e promoción de ditas liñas de actuación de forma que os cidadáns, últimos axentes implicados no proceso, as comprendan e as poñan en práctica. Evidentemente todo isto dentro dun marco xeral de resposta posíbel á mobilidade xeral da cidade, elemento substancial da riqueza dos seus cidadáns.

Neste marco, o concello de Santiago de Compostela sitúa a prioridade que se fixou, entre outras, da mellora da mobilidade e o incremento do uso do transporte público, sen prexuízo de garantir a mobilidade dos seus cidadáns.

Por outro lado, o carácter integral das actuacións que contempla o PMUS obriga a planificar e programar as mesmas en todas as zonas que afecten á mobilidade no municipio de Santiago de Compostela e a súa área metropolitana.

Por isto deberá recoller acción e propostas concretas, relativas polo menos a:

- definir concretamente un novo servizo de transporte público urbano e metropolitano
- desenvolver novas políticas en materia de tráfico compatíbeis con apoio do transporte público, e ao desenvolvemento sostíbel da cidade e o seu contorno metropolitano
- establecer as pautas de actuación en materia de estacionamento que permitan un correcto desenvolvemento da mobilidade dos cidadáns equilibradamente con desenvolvemento do transporte público
- integrar nas políticas de mobilidade as actuacións de planificación urbanística
- potenciar os modos non motorizados (bicicletas) e a mobilidade peonil

En canto ao ámbito espacial, o PMUS circunscribírase ao municipio de Santiago de Compostela e aos concellos de Brión, Ames, Teo e Oroso que supoñen gran parte da área metropolitana, tendo en conta que son os principais “provedores” de vehículo privado da nosa cidade, polo que se fai imprescindible coñecer, avaliar e dar solución aos seus desprazamentos a nosa cidade.

## **2.1. DESCRICIÓN DOS TRABALLOS A REALIZAR**

Os traballos realizaranse en tres fases diferenciadas: obtención da información, análise e diagnóstico e redacción do plan propiamente dito.

### **2.1.1. Obtención da información**

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

### \* **Obxectivos**

O obxectivo é a consecución da información para executar o estudio da mobilidade actual, e para, a partir do seu coñecemento, poder analizar as principais características da mesma, baseándose nos seus principais compoñentes: transporte público, tráfico privado, políticas de estacionamento, integración urbanística e potenciación dos modos non mecanizados.

O PMUS de Santiago de Compostela debe asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e accesibilidade da poboación, favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenrolo económico e a inclusión social.

### \* **Información básica**

A información a recabar será de tipo socio-económico, urbanístico e específica de transporte público e tráfico (motorizado ou non), así como de aparcamento. Comprenderá, como mínimo, os seguintes aspectos:

#### **a) Características socio-económicas e territoriais. Enquisa de mobilidade.**

Estrutura e evolución da poboación, nivel de motorización, zonas onde se localiza a residencia e o emprego, así como das restantes variábeis socio-económicas que o licitador considera necesarias para a correcta modelización posterior do sistema de transportes.

De cara a este obxectivo, o concello a través dos distintos departamentos aportará os datos necesarios sobre as relación de mobilidade da área de estudio e outra información en poder de distintos organismos públicos.

#### **b) Transporte público**

Recompilarase toda a información que o licitador considere necesaria para a correcta realización dos traballos relativos ao transporte público, fundamentalmente a que permita a correcta caracterización da situación actual a través dos parámetros e indicadores que se consideren oportunos e que se exporán na súa oferta, e a que permita a modelización e a elaboración de propostas que permitan a súa optimización respecto á situación actual.

Utilizaranse as últimas enquisas e aforos realizados pola empresa municipal TUSSA, realizándose un inventario da oferta e demanda de transporte público existente, diúrno e nocturno no municipio de Santiago de Compostela e nos seus límites, recollendo os itinerarios e paradas das liñas de transporte público, incluído o transporte escolar, a accesibilidade ás paradas de transporte público para persoas de mobilidade reducida, o inventario dos carrís bus e carrís reservados, etc.

#### **c) Tráfico privado**

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

A análise do tráfico existente pasará polo coñecemento do estado actual do mesmo. Para isto se suxire como información a recabar: datos de funcionamento na rede urbana principal, con obtención das intensidades existentes en troncos e interseccións desta; aforos de tráfico no viario exterior urbano, ao igual que información respecto aos peóns nas vías e cruces principais, información do tráfico exterior do casco, ben mediante enquisas de pantalla, ou aforos doutros organismos.

#### **d) Aparcamento**

Recabarase a información necesaria para unha análise exhaustiva da situación actual do estacionamento no ámbito de estudo. En concreto, suxírese a realización de: inventarios diúrnos e nocturnos de aparcamento, con especificación do seu tipo (libre ou de pago, no borde ou na estrutura), aparcamento en áreas de carga e descarga, aparcamento en dobre fila, aparcamentos reservados, en particular para discapacitados, etc...

Determinarase a demanda de aparcamento, en función dos resultados obtidos nas fases anteriores, e en especial dos resultados das enquisas realizadas.

#### **e) Transportes de mercadorías**

Realizarase un estudio pormenorizado da situación actual do transporte de mercadorías na cidade, recabando a información necesaria.

#### **f) Integración urbanística**

Neste senso agárdase a recompilación de información de usos urbanos que poidan xerar ou atraer desprazamentos en calquera dos modos (automóviles, transporte colectivo, bicicletas, peóns, etc.): usos residencias, comerciais, terciarios, equipamento, etc.

A dita información permitirá a caracterización das novas zonas de desenvolvemento urbano, indicando usos previstos, densidades e conexións viarias contempladas no planeamento xeral e parcial.

Igualmente inventariarase a oferta viaria da rede urbana, cas súas características xeométricas e funcionais (sección transversal, número de carrís, aparcamento, interseccións, etc.) Esta información será necesaria ademais para a modelización esixida do sistema de transportes.

#### **g) Inventario da rede ciclista e peonil do municipio.**

Detallarse a información dispoñíbel ou obtida, relativa á oferta viaria para o peón, e a bicicleta: beirarrúas, rúas, zona peonil, cruces, semaforización, itinerarios, etc.

### **2.1.2. Análise y diagnóstico**

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

A partir da información recollida farase unha análise e diagnóstico, que deberá abarcar, como mínimo, os seguintes aspectos:

**a) Tendencias demográficas e económicas**

- Analizaranse as tendencias de crecemento poboacional e a súa distribución territorial. Así mesmo, farase un diagnóstico dos efectos sobre a mobilidade da localización de centros comerciais, grandes centros de traballo, etc.

**b) Viario**

- Xerarquía viaria urbana, na que se incluírá unha clasificación do viario da cidade, incluídas as vías peonís e itinerarios ciclistas.
- Análise dos problemas para a mobilidade de peóns e ciclistas.
- Problemas de calidade que afecten á rede peonil, como a ocupación da beirarrúa, incidencia do mobiliario urbano (bolardos, alcorques, maceteiros, semáforos, marquesiñas, quioscos, bancos, etc) cruces, circulación e estacionamento en rúas peonís. Analizando os problemas de accesibilidade de discapacitados, anciáns, coches de nenos, etc.

**c) Usos do solo**

- Integración da mobilidade nas políticas urbanísticas. Estudio sobre a incidencia do transporte público nos novos desenvolvementos, e fórmulas para a reserva de solo, potenciación de densidades e, incluso, financiamento de políticas de mobilidade sostíbel.
- Identificación de déficit de accesibilidade a zonas concretas ou novos desenvolvementos urbanos.
- Análise da concentración zonal de actividades.

**d) Transporte público**

- Previsión da demanda dos distintos modos de transporte, diferenciando distintos escenarios segundo os programas que se desenvolvan desde a iniciativa municipal.
- Detección de zonas deficitarias en transporte público: necesidades e carencias acerca de traxectos, paradas, carrís bus, etc.
- Efectos no custo e na subvención do servizo da velocidade comercial das distintas liñas do transporte público.

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

- Análise do reparto modal existente no municipio e a súa tendencia. Funcionamento dos carrís bus.
- Análise dos taxis.

#### e) Tráfico privado

- Detección dos problemas de conxestión no viario urbano, tanto nos troncos das rúas, como nos xiros críticos de interseccións, acceso a puntos de especial atracción, etc. Do mesmo modo analizaranse os problemas específicos asociados ao transporte público, tránsito peonil e uso da bicicleta.
- Detección de zonas con insuficiencia ou saturación de accesos ou saídas e, no seu caso, necesidade de novas vías ou doutras alternativas.
- Análise da problemática derivada da carga e descarga e o uso inadecuado das zonas de reserva.

#### f) Aparcamiento

- Problemas de saturación no aparcamento e delimitación de zonas conxestionadas.
- Conxestión e aparcamento ilegal diúrno, asociando estes problemas aos usos que os xeran.
- Posibilidades de ubicación e capacidade dos aparcamentos para residentes e en rotación que sexan necesarios no conxunto do ámbito de estudo.
- Estudos de aparcamento disuasorios que provoquen a intermodalidade entre o vehículo privado e o transporte público.

### 2.1.3 Modelización do sistema de transportes: público, privado e modelo de reparto modal

Tras a execución das fases anteriores e como complemento indispensábel ás mesmas, previa á redacción do Plan, realizarase a modelización do sistema de transportes existente, tanto o transporte privado, como o público.

Especificarase a metodoloxía e ferramentas de modelización a empregar para a elaboración e calibrado dun modelo clásico de catro etapas (xeración, atracción, distribución e reparto modal), que será a base para a avaliación das diferentes alternativas que se formulen, e das configuracións resultantes do sistema de transporte tralas actuacións sobre as redes, tanto de transporte público como de privado.

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

## 2.1.4. Redacción do Plan de Mobilidade

### \* Obxectivos específicos

A redacción do Plan, estruturarase en programas de actuación que recollan as propostas concretas para executar as accións pertinentes asociadas a cada un dos bloques nos que se estruturou a análise e diagnóstico:

1. Transporte público
2. Vehículo privado
3. Integración urbanística
4. Aparcamiento
5. Outros modos non motorizados

Os obxectivos deberán ir asociados á definición duns escenarios futuros, que virán definidos por unha serie de indicadores de mobilidade, calidade ambiental e externalidade, oferta e demanda de transporte público.

### \* Programas de actuación

Enténdese por programa de actuación, o conxunto de medidas coordinadas para acadar algún dos obxectivos sectoriais que compoñen o obxectivo global dunha mobilidade sostíbel. A título enunciativo, a proposta incluírá como mínimo os seguintes programas de actuación:

#### - Programa de mellora do transporte público.

Tras a análise dos problemas e necesidades dos usuarios, proporanse medidas para a mellora do transporte colectivo, modificación do existente, frecuencia de paso, deseño de paradas, preferencia nos cruces, implantación de carril-bus, etc., así como características que deberá ter a flota necesaria (incluíndo a valoración do uso de enerxías alternativas para impulsar a flota).

Analizaranse diferentes escenarios alternativos, e para cada un destes avaliaranse diferentes indicadores que permitan establecer criterios para unha selección final definitiva.

#### - Programa de tráfico e ordenación da circulación.

O programa incluírá unha nova xerarquización da rede viaria urbana, modificacións da sección transversal do viario principal, modificación de sentidos de circulación, esquemas de acondicionamento das interseccións máis conflitivas, desviación do tráfico de tránsito, necesidade de pasos soterrados, sinalización vertical e horizontal, coordinación semaforica e cálculos de capacidade no tronco e interseccións do viario principal.

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

Así mesmo indicárase o viario con carrís-bus, no seu caso. Teranse en conta as previsións do Plan Xeral de Ordenación Urbana.

Todo isto para resolver os problemas de tráfico que poidan formular as medidas de apoio ao transporte público, fundamentalmente as que fan referencia á mellora da velocidade comercial.

#### **- Programa de integración urbanística**

Estreitamente interrelacionado co resto, contemplará os mecanismos que se estimen idóneos para articular os protocolos de actuación que conlevasen a mellor e máis rápida integración do planeamento urbanístico (PXOU), coas políticas de mobilidade.

#### **- Programa de aparcamento.**

Programa de aparcamentos en superficie: para cada tramo viario proporáse a existencia ou non de aparcamento, o seu tipo (liña, batería), reservados para carga e descarga, reservados para peóns con mobilidade reducida, e por último, posíbeis espazos viarios en superficie que poidan ser utilizados como reserva de aparcamento regulado (tempo e/ou pago), propoñendo a súa modificación ou extensión a novos viais, a potenciación do aparcamento de curta duración, os aparcamentos disuasorios e o intercambio modal. Determinaranse as zonas con saturación de aparcamentos e analizarase en cada unha destas a conveniencia e viabilidade da construción de estacionamentos para residentes ou en réxime de rotación.

O programa de aparcamentos soterrados proporá a ubicación e capacidade de cada un dos aparcamentos para residentes e de rotación que sexan necesarios no conxunto municipal. O documento deberá incluír unha programación temporal da súa construción de acordo ás necesidades estimadas.

#### **- Programa de melloras peonís e ciclistas.**

Proporáse medidas de mellora peonil, delimitando zonas de actuación e indicando rúas, tramos de rúas, e prazas que sería convinte facer zona peonil, viario de coexistencia (uso peonil e tráfico ralentizado), ampliación de beirarrúas, carrís bici, etc, así como un estudo de novas zonas peonís en barrios e no centro. Neste traballo estudarase o impacto na mobilidade en vehículo privado, propoñéndose alternativas que resolvan os posíbeis problemas orixinados.

Propostas de circuitos peonís de longo percorrido que conecten os barrios co centro. Ideas para o acondicionamento de vías, beirarrúas e cruces (novos criterios de semaforización) para favorecer o tránsito peonil, incluíndo eliminación de barreras e deseño de axardinamento.



<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

Adequar a programación semafórica á velocidade de cruce coherente coa promoción da marcha a pé para acadar o obxectivo de eliminar as viaxes de menos de 1 quilómetro que se realicen no coche.

Programa de fomento do uso da bicicleta: propostas para fomentar o uso da bicicleta, estudo de implantación de infraestruturas (localización de aparcamentos de bicicletas, potenciación de centros de aluguer en estacións e outros puntos de grandes aglomeracións, carril-bici no municipio e conexión cos limítrofes, preferencias e cruces, etc), propostas para o uso compartido das rúas peonís.

**\* Horizonte temporal dos programas de actuación e orzamento.**

Na elaboración dos diversos programas, formularanse actuacións concretas a curto (desde a aprobación do plan ata 2 anos despois), medio (entre 2 e 4 anos) e longo prazo (entre 4 e 8). Ditas actuacións estarán, en xeral, programadas e orzamentadas.

Cada programa de actuación incluírá o prazo de execución, cronograma e orzamento de investimento e de ingresos e gastos de explotación, si é que os houbera, así como unha previsión dos beneficios asociados: medioambientais, enerxéticos, diminución de prazas de aparcamento, etc.

**\* Avaliación dos programas de actuación**

O plan deberá incorporar un sistema de avaliación anual baseado en indicadores que permitan coñecer si se están cumprindo os obxectivos trazados polo mesmo para, en caso contrario, tomar as decisións apropiadas.

**ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN E CONTROL DOS TRABALLOS.**

**3.1. DIRECCIÓN TÉCNICA**

O concello será o encargado da dirección técnica do proxecto.

A dirección técnica asumirá, entre outras, as seguintes funcións:

- Estabelecer os criterios técnicos e liñas xerais dos traballos.
- Dirixir e supervisar a realización e o desenvolvemento destes.
- Comprobar a correcta actuación da empresa adjudicataria.
- Determinar e facer que se cumpran as Normas de Procedemento.
- Decidir, de ser o caso, a aceptación das modificacións no desenvolvemento dos traballos.
- Aceptación e recepción dos traballos

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

A dirección técnica desta comisión de traballo estará integrada por:

- O Xerente de TUSSA (director desta comisión)
- Un arquitecto do servizo de planeamento (designado pola concellería de urbanismo e vivenda)
- O Inspector Xefe da Policía Local
- Un responsábel de prensa (designado polo departamento de prensa)

### 3.2. EQUIPO DE TRABAJO

A empresa adxudicataria destinará ao desenvolvemento dos traballos obxecto deste prego un equipo técnico multidisciplinar, que abrangue as diferentes especialidades técnicas necesarias para a súa correcta elaboración. A listaxe destas persoas e as súas capacidades e adicación deberán figurar na oferta.

No Equipo de Traballo estarán incluídas, polo menos, as seguintes persoas, todas elas tituladas superiores:

- Unha con experiencia en Xestión e Operación de redes de transporte urbano en autobús.
- Unha con experiencia en Modelización de sistemas de transporte.
- Unha con experiencia en realización de estudos de demanda.
- Unha con experiencia en análise e determinación de custes de transportes.
- Unha con experiencia en integración urbano de políticas de mobilidade.

O adxudicatario deberá propoñer á Dirección do Estudio a unha persoa como Xefe do Equipo de Traballo; o seu nomeamento requirirá a aprobación previa da Dirección do estudio.

O Xefe do Equipo de Traballo deberá acreditar unha experiencia en planificación da mobilidade, o transporte urbano e o tráfico.

O Xefe o Equipo de Traballo exercerá as seguintes funcións:

- Ostentar a representación do Equipo de Traballo nas súas relación coa Dirección do Estudio, no tocante á execución dos traballos.
- Propoñer á Dirección do Estudio as modificacións no contido e realización dos traballos necesarios para o desenvolvemento dos mesmos.

<i>Dependencia</i> CON.- Negociado de Contratación de Obras e Servicios 54.- PLOBA		
<i>Documento</i> CONUI0X0	<i>Expediente</i> CON/124/2010	<i>Fecha</i> 26-07-10 11:33

Corresponderá ao Equipo de Traballo, xunto co Excmo. Concello, a exposición dos traballos ás entidades e colectivos cidadáns, cando a Dirección do Estudio así llo requira.

### **3.3. PARTICIPACIÓN PÚBLICA E INFORME PERIÓDICO**

O xefe do equipo técnico informará por escrito, durante os cinco primeiros días de cada mes, á Dirección Técnica, da marcha dos traballos encomendados e manterá polo menos unha xuntanza mensual coa persoa ou persoas designadas por aquela, aos efectos de informarlle puntualmente do desenvolvemento dos traballos.

### **3.4. COMISIÓN DE PARTICIPACIÓN CIDADÁ**

Así mesmo crearase unha comisión cidadá que estará composta polos seguintes membros:

- O concelleiro delegado de Mobilidade e Transportes
- A concelleira delegada de Seguridade Cidadá, Protección Civil, Extinción de Incendios e Circulación Viaria
- A concelleira delegada de Urbanismo e Vivenda
- A concelleira delegada de Medioambiente e Desenvolvemento Sostíbel
- 1 representante de cada grupo político municipal
- Un número máximo de 7 representantes designados polos seguintes sectores: Universidade, Cámara de Comercio, Asociación Empresaria e Asociacións de Veciños

Nesta comisión de participación haberá unha comisión de seguimento e outra de participación cidadá presidida polo Alcalde ou concelleiro en quen delegue. Os membros da Comisión Técnica asistirán con voz pero sen voto.

### **CONDICIÓN TÉCNICAS**

Na realización do Plan de Mobilidade teranse en conta as directrices contidas no Plan Xeral de Ordenación Urbana.

Igualmente terá en conta os datos, previsións e plans dos organismos ministeriais e autonómicos contando coa colaboración do Concello para a obtención destes. En particular, consideraranse as ordenanzas de circulación, medioambiente, etc.

Si durante a realización dos traballos incluídos neste plan realízanse estudos por parte dalgún Organismo que afecten dalgún xeito á Mobilidade Urbana, terán que ser tidos en conta.