

## **ACLARACIONES A LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN RELATIVA AL CONTRATO A/SER-002250/2020 TRABAJOS DE CONTROL DE OCUPACIÓN DE VIAJEROS EN HORA PUNTA EN DÍA LABORABLE DE LA RED DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (2020)**

En respuesta a la solicitud de aclaración de una empresa interesada sobre los Pliegos de Prescripciones Técnicas del expediente A/SER-002250/2020 denominado “Trabajos de control de ocupación de viajeros en hora punta en día laborable de la red de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid (2020)” se procede a la publicación de dicha cuestión, así como de la aclaración proporcionada por los técnicos del expediente para los posibles interesados:

*“Cuál es el número de autobuses a aforar. Aunque no estén decididos cuáles. Confirмен si tomamos como referencia el 131 que viene en anexo I y II (aforo mañana + tarde) y luego 20 más en horas punta de la mañana (3,5 horas) y 10 en franja horaria “no punta” (nos tendrían que decir el número de horas de aforos al menos)”*

**El número de expediciones (autobuses) a aforar será el indicado en la tabla del anexo como Nexp HP. En general el sentido más cargado de las líneas en hora punta de la mañana es el de entrada a Madrid, por lo que se habría de tomar el campo Nexp HP s2 para el dimensionamiento. En el caso de hora punta de tarde, en general, se considera el sentido salida de Madrid: Nexp s1. Así se deben aforar cada una de las 130 líneas relacionadas (considerando este listado orientativo, ya que continuamente se producen modificaciones en las líneas), todas las expediciones (autobuses) en hora punta en el sentido más cargado en un día determinado.**

**Por ejemplo, para la línea 281, habría que aforar en un día las 36 expediciones en sentido 2 (que es el más cargado) que se realizan en hora punta de la mañana....**

**Respecto a las 20 líneas adicionales en hora punta de la mañana que se han de aforar según el Pliego, se refiere igualmente al número de expediciones en hora punta de la mañana de las líneas que se determinen en el sentido contrario al más cargado (en general el s1). Estas líneas serán aquellas cuyo sentido menos cargado se considera igualmente relevante según número de expediciones y/o demanda en hora punta.**

**Respecto a las 10 líneas que se han de aforar en franja horaria no punta: Las citadas líneas se determinarán posteriormente, según indica el pliego. Se ha de tener en cuenta que en periodo valle la oferta es menor que en hora punta y que el objetivo de estos aforos complementarios es contrastar la información obtenida en el resto de periodos así como en las otras fuentes disponibles (Sistema de billetaje, SAE...) El periodo que se considere tendrá amplitud similar en horas a los periodos punta de mañana o tarde.**

*“ ¿Cada línea se afora 3 días?: De martes a jueves no festivos excluyendo los que precedan o sigan a festivo). Porque entiendo que no será sólo un día pero tampoco los tres meses.”*

**Cada línea se afora un día, excepto en los casos en que se detecte alguna incidencia que se habrían de repetir los aforos para obtener datos representativos.**

*“¿Se afora entonces un sentido sólo? Y se vuelve en el mismo autobus (ya sin anotar nada) Esta pregunta viene por esta instrucción a campo:*

*“Los viajeros subidos, viajeros bajados y determinación de la intensidad de viajeros en la hora punta de mañana , en el sentido más cargado””*

**Se afora en el sentido más cargado, que en línea generales suele ser, en hora punta de mañana, el de entrada a Madrid. El aforador volverá o no en el mismo autobús, según la planificación que el adjudicatario prepare y presente.**

*“¿Cómo y cuando se facilitan los datos de cancelación y validación del conductor para comparar con los resultados del aforo?. ¿Es en el momento y lo puede recoger el entrevistador?”*

**Los datos de cancelación y validación de los viajeros se obtienen posteriormente a través de los sistemas de SAE y billética. Estos datos serán proporcionados por el CRTM al adjudicatario con la periodicidad necesaria para que pueda hacer sus comprobaciones.**

*“Se busca, según los pliegos ,medir la evolución respecto a 2015-2016. ¿Para qué parámetros se quiere evolución y en que formato o con que herramienta se recogió la información en 2015/2016?”*

**La información en esos años se recogió en formato Excel y Access. Los parámetros que se midieron fueron los que se indican en el pliego para su medición: Identificación de la línea, coche y expedición (con indicación de la hora de inicio teórica y real), Número de viajeros que suben y/o bajan en cada una de las paradas del itinerario, Hora de paso real por cada parada. A partir de estos datos medidos se calculará la evolución de los viajeros, intensidad, tiempos de recorrido, etc.**

*“Consta en los pliegos también, que el consultor deberá facilitar los datos correspondientes para representar en el sistema de información geográfica del CRTM, al menos, la demanda por parada, viajeros subidos, viajeros bajados e intensidad. ¿qué características tiene ese sistema de información?”*

**Los datos facilitados habrán de seguir la codificación única (IDFs) definida por el CRTM para los elementos de la red (líneas, paradas, etc.) para que sea compatible con las bases de datos y el sistema de información geográfica del organismo. Se admitirán formatos FGDB, SHP, Excel o CSV georreferenciados en el sistema de coordenadas de referencia oficial UTM ETRS84 Zona 30N.**



**Comunidad  
de Madrid**

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS



*“En la aplicación informática se valora su imbricación con las herramientas informáticas de las que dispone el CRTM (paquete office, ArcGIS).*

*¿Se podría especificar más? ¿Cómo interactuaría la aplicación con office y ArcGIS? Generando ficheros compatibles con las mismas en formato? Como por ejemplo ppt, csv, excel...? ¿Algunos en particular?”*

**La aplicación informática habrá de dar respuesta a las consultas que sean necesarias para analizar los datos obtenidos y su evolución, por lo que la utilización de formatos compatibles con los sistemas del CRTM es necesaria. Los datos facilitados habrán de seguir la codificación única (IDFs) definida por el CRTM para los elementos de la red (líneas, paradas, etc.) para que sean compatibles con las bases de datos y el sistema de información geográfica del organismo, así como con otras aplicaciones del paquete Office (Excel, Access). Se admitirán formatos FGDB, SHP, MDB, XLS o CSV georreferenciados en el sistema de coordenadas de referencia oficial UTM ETRS84 Zona 30N. En determinados casos también en formato PDF.**

*“¿Qué tipo de output se espera de la aplicación? ¿Ficheros en formatos determinados para poder cargar en otros programas? ¿Se puede especificar el tipo de fichero esperado? ppt, csv, excel, pdf,...”*

**La aplicación habrá de presentar los resultados en formatos compatibles con otras aplicaciones. Los datos facilitados habrán de seguir la codificación única (IDFs) definida por el CRTM para los elementos de la red (líneas, paradas, etc.) para que sean compatibles con las bases de datos y el sistema de información geográfica del organismo, así como con otras aplicaciones del paquete Office (Excel, Access). Se admitirán formatos FGDB, SHP, MDB, XLS o CSV georreferenciados en el sistema de coordenadas de referencia oficial UTM ETRS84 Zona 30N. En determinados casos también en formato PDF.**

*“Se especifica que "Asimismo, la información más representativa de la línea se representará gráficamente." --> ¿Qué quiere decir concretamente? Gráficos estadísticos? Mapas?”*

**Se representará gráficamente la información relativa al grafo de la línea, así como, al menos, los valores indicados en el Pliego: la demanda por parada, viajeros subidos, viajeros bajados e intensidad, en mapas. Se entregarán en formato PDF, además de en otro formato editable, MXD o AI.**

*“¿Se necesitará la visualización en mapas?”*

**Si, se entregarán en formato PDF (maquetado para impresión), además de en otro formato editable, MXD o AI.**

*“La aplicación requeriría inicio de sesión restringido de alguna forma? O sería abierta?”*

**No es necesario que el acceso a la aplicación sea restringido.**



**Comunidad  
de Madrid**

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS



*Al indicarse que la aplicación se entregaría en un CD, ¿quiere decir que se espera un programa de escritorio que se pueda usar en cualquier ordenador?*

**La aplicación ha de poder usarse en cualquier ordenador, por lo que se ha de entregar la información en un formato físico (CD) no obstante, se podría utilizar adicionalmente algún otro soporte si se considera adecuado. Puede ser tanto una aplicación independiente como el desarrollo de un módulo integrado en Excel, Access o ArcGIS.**

#### **ÁREA DE CONTRATACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO**

Consortio Regional de Transportes Públicos  
Regulares de Madrid