



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA EL CONTRATO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LASARTE-ORIA

INDICE

1. ANTECEDENTES
2. OBJETO DEL CONTRATO
3. MARCO LEGAL
4. OBJETIVOS DEL PMUS
5. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS
6. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR
 - 6.1. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
 - 6.2. DEFINICIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO.
 - 6.3. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA
 - 6.4. REDACCIÓN DEL PMUS
 - 6.5. DOCUMENTO DE SÍNTESIS
 - 6.6. INDICADORES DE SEGUIMIENTO
 - 6.7. METODOLOGÍA.
7. CONDICIONES AMBIENTALES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO
8. OBLIGACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA
9. PLAZO DE EJECUCIÓN



1. ANTECEDENTES

Los hábitos actuales de movilidad en las ciudades se caracterizan por una gran utilización y dependencia del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía y con un impacto negativo medioambiental y en la calidad urbana.,

La expansión urbana en Lasarte-Oria ha incrementado las distancias entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos) favoreciendo estructuras urbanas dedicadas a un solo uso, aumentando la fragmentación del territorio y la dependencia del vehículo particular para satisfacer las necesidades de la ciudadanía.

Desde el Ayuntamiento se han implementado medidas sobre la movilidad peatonal -habilitando itinerarios peatonales-, sobre la movilidad ciclista -implantando carriles bici- sobre el transporte público -poniendo en marcha el autobús urbano- y desarrollando el plan de accesibilidad para facilitar la movilidad de las personas.

Para lograr los objetivos de sostenibilidad en la movilidad urbana, avanzando hacia un modelo de bajas emisiones y menor consumo energético es preciso además cambiar la tendencia actual de movilidad, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transporte y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma una mejor calidad de vida para los ciudadanos, lo que hace necesaria la concienciación e implicación de toda la ciudadanía

Por otra parte, son varios los estudios que demuestran las desigualdades de mujeres y hombres en relación con el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad. De este modo, se hace necesaria la incorporación de la perspectiva de género en el diseño y planificación de los sistemas de transporte y movilidad del municipio.

Por todo ello la realización de un Plan de movilidad urbana sostenible es una herramienta eficaz para conseguir un nuevo patrón en la movilidad del municipio, integrando prácticas de planificación existentes y los principios de participación y evaluación.

2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del trabajo a desarrollar por la asistencia técnica será la redacción de **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lasarte-Oria** (en adelante PMUS), incorporando la perspectiva de género,



3. MARCO LEGAL

La Ley 21/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 101 contempla los Planes de Movilidad Sostenible como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El artículo 24 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco, recoge que los municipios de más de 5.000 habitantes deben contar con un plan de movilidad urbana en el plazo de dos años a partir de su entrada en vigor.

Asimismo, es preciso que en la redacción del PMUS se tenga en cuenta la perspectiva de género, resultando de aplicación la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres.

4. OBJETIVOS DEL PMUS

El objetivo general del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad. Incluyendo desde la manera en que nos desplazamos -caminar, bicicleta, transporte público - hasta el tipo de combustible que utilizamos para impulsar estas formas de transporte. Es decir, la implantación de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

Dentro del objetivo general, el PMUS tendrá los siguientes objetivos específicos:

- 1) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental, persiguiendo la disminución de emisiones contaminantes y los niveles de contaminación acústica, así como la reducción del impacto paisajístico de la movilidad motorizada.
- 2) Elaborar un plan de movilidad que guíe al municipio en las actuaciones futuras de cara conseguir un modelo de movilidad más igualitario, inclusivo y seguro donde se tenga en cuenta las necesidades específicas de colectivos desfavorecidos y que a su vez sirva para reducir las desigualdades existentes entre mujeres y hombres en relación con el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad.



- 3) Reducir la necesidad de movilidad mediante el vehículo privado, favoreciendo aquellas condiciones que propicien la movilidad en transporte público colectivo, y mediante modos no motorizados (a pie y en bicicleta), aplicando en paralelo actuaciones disuasorias de la utilización del automóvil.
- 4) Formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.
- 5) Aumentar la caminabilidad urbana e interurbana, introduciendo medidas concretas para favorecer la regulación de los espacios peatonales y espacios de preferencia peatonal.
- 6) Formular propuestas de gestión del aparcamiento, en sus diferentes aspectos: residentes, rotación y servicios de carga y descarga dentro de Lasarte-Oria.
- 7) Mejorar la red de movilidad ciclista existente creando un anillo ciclista real que sea atractivo e induzca a su utilización, con enlaces que acorten las distancias a recorrer.
- 8) Implantación y/o ampliación de Zonas 30.

Para conseguir los objetivos señalados, la empresa adjudicataria deberá desarrollar una serie de trabajos que permitan, con carácter general:

- a) Conseguir un conocimiento cuantitativo y cualitativo de la realidad del municipio con relación a la movilidad y accesibilidad.
- b) Estructurar herramientas de análisis que puedan ser útiles en las demás fases del desarrollo del PMUS, en distintos ámbitos: territorio, tráfico, transporte público, transporte de mercancías, aparcamientos, modos de transporte no motorizados, etc.
- c) Elaborar una diagnosis técnica de los elementos más significativos del sistema de movilidad, que explique los motivos y causas que conducen al modelo actual existente.
- d) Definir una serie de Programas de Actuación a seguir por el Ayuntamiento de Lasarte-Oria en los próximos años, que sean económicamente viables, proponiendo medidas correctoras para las deficiencias detectadas en cada uno de los ámbitos analizados, así como una serie de propuestas encaminadas a lograr una mayor humanización de la ciudad, mejora de la calidad de vida y respeto ambiental.
- e) Teniendo en cuenta los objetivos, concretar cada uno de los indicadores que permitan evaluar los resultados en las distintas fases de la evolución de las propuestas que surjan del plan.

5. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La dirección y seguimiento de los trabajos por parte del Ayuntamiento de Lasarte-Oria se realizará a través del equipo municipal designado por el propio Ayuntamiento.



El equipo municipal estará encabezado por un técnico municipal que asumirá las funciones de coordinación y dirección técnica, velará por el cumplimiento del presente Pliego, y resolverá las incidencias y/o controversias de carácter técnico que eventualmente puedan surgir y/o suscitarse durante el desarrollo de los trabajos.

Durante el desarrollo de los trabajos del contrato todas las relaciones directas de la empresa adjudicataria con el Ayuntamiento de Lasarte-Oria se desarrollarán a través del Coordinador municipal nombrado por el Ayuntamiento.

Sin perjuicio de la facultad conferida al coordinador municipal de poder exigir en cualquier momento la revisión del estado de los trabajos, a requerimiento del Coordinador municipal, el responsable técnico de la empresa adjudicataria informará (por escrito si así se solicitase) sobre cualquier aspecto técnico o de gestión de los trabajos.

6. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

El Plan de movilidad urbana sostenible se redactará conforme a lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco y con el contenido y procedimiento de elaboración de la "Guía práctica para la elaboración del PMUS" del IDAE.

El equipo redactor del PMUS deberá coordinarse con los redactores del Plan General de Ordenación Urbana de Lasarte-Oria, actualmente en redacción, para acordar aquellas actuaciones que tengan un componente urbanístico.

6.1. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El Diagnóstico sobre la Movilidad de Lasarte-Oria deberá contemplar la incidencia del modelo urbanístico sobre la movilidad y el transporte y además contemplará todos los aspectos que inciden directa o indirectamente sobre el tipo de movilidad y las opciones seleccionadas por los residentes y visitantes del municipio. Los datos se recogerán en la medida de lo posible desagregados por sexo.

Como mínimo se deberá recopilar la siguiente información:

- Información y análisis socio-económico, territorial y urbanístico
- Inventario y análisis del viario. Tráfico y Seguridad Vial
- Características generales de la movilidad urbana
- Inventario y análisis del aparcamiento
- Inventario y análisis del transporte público
- Inventario y análisis del flujo de mercancías

Así como otros análisis que sean necesarios para la redacción del PMUS con arreglo a las determinaciones normativas exigibles.



6.2. DEFINICIÓN DE MARCO ESTRATÉGICO

A la vista del resultado del diagnóstico inicial, se definirá un marco estratégico que recoja los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que serán tanto generales como específicos, y teniendo en cuenta la perspectiva de género.

6.3.- PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

En el desarrollo del Plan de Movilidad deberá darse una especial importancia a la participación pública. Los documentos del Plan deben ser puestos a disposición del público mediante distintos medios (Internet, foros y asociaciones, jornadas informativas, exposiciones, etc.) y se deben prever los cauces para la recogida de sugerencias o modificaciones que puedan incorporarse a la redacción final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En la elección de los métodos de comunicación ha de tenerse en consideración que sean eficaces, que permitan una comunicación bidireccional, y que sean prolongados en todo el proceso de participación.

Paralelamente, durante todo el proceso de elaboración del PMUS se concienciará a la población sobre la importancia de adquirir hábitos asociados a la movilidad sostenible, y las consecuencias de las formas actuales de movilidad en diversos aspectos (salud, economía, medio ambiente...). Esta información puede facilitarse mediante edición de folletos, página web, etc.

La participación pública debe incorporarse en las fases previas del trabajo con la divulgación de su puesta en marcha, justificación y objetivos. Se deben programar reuniones con distintos colectivos (vecinos, usuarios, etc.) que permitan identificar sus inquietudes y principales líneas de deseo ya desde la fase de análisis y diagnóstico. Asegurar una implicación de los ciudadanos permitirá diseñar propuestas con perspectivas de éxito. Se deberá realizar una campaña de divulgación, noticias en prensa, etc., así como elaborar contenidos para su difusión a través de la web municipal donde se informe de la evolución de los trabajos, se recojan sugerencias y se asuma una promoción continuada de la movilidad sostenible.

Una vez elaboradas las propuestas del PMUS (versión inicial) deberá ser presentado a la ciudadanía para que puedan realizar las aportaciones correspondientes previas a la redacción del documento definitivo.

El equipo redactor del PMUS deberá realizar las actas derivadas de las reuniones del proceso de participación y deberá prestar su asistencia en todos los procesos informativos y/o de participación ciudadana que el Ayuntamiento de Lasarte-



Oria lleve a cabo, así como diseñar, elaborar y distribuir todo el material divulgativo (folletos, carteles, información para la web municipal) para mantener un canal de comunicación continuado durante todas las fases de la elaboración del PMUS.

6.4. REDACCIÓN DEL PMUS

Elaboración y evaluación de las propuestas que conformarán el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lasarte-Oria, incluyendo la definición de su proceso de implantación y selección de los indicadores para su seguimiento. Los indicadores propuestos deberán ser válidos para analizar los efectos de las medidas propuestas sobre las emisiones de CO₂ y el cambio climático. Se deberán incluir nuevos indicadores que posibiliten un mayor conocimiento de las diferentes realidades, situaciones, necesidades y condiciones de mujeres y hombre en este ámbito.

El PMUS integrará la perspectiva de género en las actuaciones y contendrá al menos los siguientes aspectos:

- a) Estudio del tráfico actual en el municipio y propuestas de mejora desde un punto de vista sostenible, seguro y saludable teniendo en cuenta lo siguiente: circulación y estructura de la red viaria, gestión del aparcamiento, gestión de la movilidad, Zonas 30, seguridad vial teniendo en cuenta la perspectiva de género, modos de canalizar el tráfico de vehículos privados, elaboración de indicadores de seguimiento de la movilidad de Lasarte-Oria y elaboración de un plan de comunicación.
- b) Estudio y propuestas de mejora de la movilidad peatonal y de los espacios públicos desde un punto de vista igualitario e inclusivo: análisis de los recorridos peatonales y creación de itinerarios universales teniendo en cuenta la accesibilidad cognitiva-sensorial y la perspectiva de género, y posibles ampliaciones de zonas peatonales.
- c) Fomento y mejora de los desplazamientos en modos no motorizados, con desarrollo de medidas tendentes a mejorar la movilidad de los peatones en el municipio, debiendo contemplar el efecto barrera de las infraestructuras lineales existentes y proponiendo actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en todo el ámbito urbano.
- d) Completar una red segura y funcional de movilidad ciclista dando relevancia a los espacios compartidos bici-peatón, a los modos de fomentar el uso de la bicicleta y nuevos modelos de transporte sostenible y a las posibles uniones dentro de la red acortando las distancias a recorrer.
- e) Propuesta de soluciones para los nuevos modelos de movilidad como las bicicletas eléctricas, patinetes y skates eléctricos, etc.
- f) Estudio, mejoras, fomento y posibles ampliaciones de la red de autobús urbano, definiendo estrategias a seguir.



- g) Plan de movilidad escolar segura contemplando entornos y trayectos escolares seguros y la reducción de situaciones de riesgo del colectivo infantil.
- h) Sostenibilidad de los polígono industriales y empresariales actuales y en planificación (ubicación, accesibilidad , política de transporte).
- i) Análisis de los aspectos relacionados con la distribución de mercancías en el municipio, y que generen impactos negativos, horarios de carga y descarga, estacionamientos.
- j) Análisis de Vialidad futura. Se analizará la incidencia que tendrá en el viario actual la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos previstos y se realizarán propuestas para la integración de la movilidad de las políticas urbanísticas en las previsiones de desarrollos futuros y recomendaciones desde la movilidad sostenible hacia estos nuevos desarrollos.
- k) Puntos de recarga de vehículos eléctricos
- l) Evolución futura del PMUS, debiendo confeccionar y analizar distintos escenarios de futuro para evaluar las propuestas que recoja el Plan.

6.5. DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Se deberá redactar un **Documento de síntesis** en el que se indicarán los programas de actuación, las actuaciones y los costes estimados de las mismas y su prioridad. Este documento contendrá una estimación de ahorros de energía y disminución de emisiones de cada uno de los programas, frente a la situación de partida, como consecuencia de la implantación del Plan de Movilidad.

6.6. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Se diseñarán Indicadores de seguimiento, que permitirán ver cómo se van cumpliendo los objetivos del plan y estarán en consonancia con las recomendaciones europeas para planes de movilidad urbana. (indicadores de la demanda de transporte, movilidad interna y externa, cobertura de red ciclista, cobertura del transporte público, de calidad urbana y social, movilidad, movilidad escolar segura, etc.)

Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a corto, medio y largo plazo y permitirán realizar una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, social, económico y funcional, y tendrán en cuenta la perspectiva de género.

6.7. METODOLOGÍA

La empresa adjudicataria deberá describir la metodología aplicar en el desarrollo del PMUS.



7.- CONDICIONES AMBIENTALES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En coherencia con los principios de sostenibilidad, la empresa adjudicataria deberá aplicar las siguientes condiciones de ambientalización del trabajo:

- Seguir el criterio de ahorro de papel: todos los documentos de trabajo generados durante el proyecto se entregarán en soporte digital en formato pdf por correo electrónico o si no en CD, PENDRIVE o similar regrabables y abiertos para poder reutilizarlos posteriormente.
- Los documentos finales se entregarán en soporte digital en formato pdf y office (planos en formato dwg) por correo electrónico o si no en CD, PENDRIVE o similar regrabables y abiertos para poder reutilizarlos posteriormente. Aún así y debido al carácter oficial de los documentos se considera necesario entregar dos copias en formato papel.
- Programar las visitas y las reuniones de la Comisión de Seguimiento con anticipación, para facilitar el máximo aprovechamiento y evitar desplazamientos innecesarios.

En caso de que se considere necesaria la impresión de documentos se realizará cumpliendo con los siguientes requisitos:

- Reducir en lo posible el número de impresiones ajustándolas al máximo a las necesidades (número de participantes en una reunión, etc.) para que no haya copias sobrantes.
- Imprimir los documentos a doble cara, en blanco y negro (el color sólo se utilizará en casos en los que no se pueda interpretar en blanco y negro), a 2 páginas por cara (siempre que se garantice su inteligibilidad), con la mínima encuadernación posible y sin tapas de plástico (para facilitar su reciclaje).
- El papel ha de cumplir los siguientes requisitos:
 - Ser 100% reciclado. Sólo se podrá utilizar papel no reciclado para planos no imprimibles en DIN A4 o DIN A3, u otros usos que requieran tipos de papel para los que no existe papel en calidad reciclado en el mercado. En estos casos, el papel deberá contener por lo menos un 30% de fibra de madera proveniente de explotaciones forestales sostenibles certificadas (FSC, PEFC o equivalente) y/o fibras recicladas.
 - Ser totalmente libre de cloro (TCF)
 - Tener un grado de blancura máxima del 80% según ISO 11475:2004 o equivalente.

8. OBLIGACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

La empresa adjudicataria dispondrá de recursos humanos cualificados para el proyecto y de los materiales necesarios para la óptima prestación de los servicios objeto del contrato, siendo a su cargo la totalidad de los costes que origine esta obligación, incluyendo los de transporte.



Deberá destinar para la ejecución del contrato un equipo técnico multidisciplinar de profesionales, integrados o no en la empresa, que estará integrado como mínimo por:

- Una/un técnica/o directora/o del PMUS: Ingeniera/o de caminos, Ingeniera/o Civil, Arquitecto/a o Geógrafa/o, o con titulación competente, que le faculte para la firma del PMUS como autor del mismo.
- Una/o técnica/o especialista en aspectos medioambientales: tituladas/os universitarios o de grado especializados en medio ambiente, Ingeniera/o Medioambiental o titulación competente.
- Una/un técnica/o medio: Ingeniera/o de Obras públicas o Arquitecta/o Técnico.
- Una/o topógrafa/o, o cartógrafa/o

Asimismo, uno de los perfiles requeridos deberá tener conocimientos y experiencia en procesos de comunicación y participación ciudadana.

Se deberá especificar la participación concreta de los medios humanos y materiales que intervengan. En caso de las personas, deberán adscribirse los técnicos concretos y su grado de dedicación, identificando las personas que vayan a intervenir en los trabajos, por lo que a tal efecto, en la documentación a aportar para la licitación, deberá de incluirse la concreción de dichos técnicos, acreditándose su titulación.

Los trabajos objeto de esta licitación (redacción de documentos, proceso de participación ciudadana, etc.) se realizarán tanto en euskera como en castellano, con el fin de que se garanticen los derechos lingüísticos en relación con la ciudadanía.

Asimismo, se utilizará un lenguaje no sexista en la documentación, publicidad, imágenes y demás material resultante del contrato., y se tendrá en cuenta la perspectiva de género en los informes, escritos, recopilación de datos, estadísticas...que resulten de la ejecución del contrato.

Todos los documentos entregados estarán escritos en las dos lenguas oficiales de la CAPV, e incluirán el logo del Ayuntamiento de Lasarte-Oria y el de la Diputación Foral de Gipuzkoa.,

La empresa adjudicataria hará entrega de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del PMUS que no se adjunte en el documento final, incluidos base cartográfica, soportes informáticos, planos, bases de datos, etc,

La documentación elaborada por la empresa adjudicataria para la ejecución del presente contrato, será de exclusiva propiedad el Ayuntamiento de Lasarte-Oria.

9. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

El adjudicatario deberá presentar todos los trabajos en el plazo de NUEVE (9) MESES, a contar desde la formalización del contrato.

Dentro de este período de 9 meses se establece un cronograma para tres entregas parciales:



LASARTE-ORIA

UDALA-AYUNTAMIENTO

- Primera entrega: plazo de 2,5 meses, a partir del inicio del contrato para presentar el Diagnóstico de la situación actual.
- Segunda entrega: plazo de 4,5 meses, a partir de la entrega del documento anterior para la entrega de la versión inicial del PMUS de Lasarte-Oria.
- Tercera entrega: plazo de 2 meses desde la entrega anterior para la redacción del documento final del PMUS de Lasarte-Oria.