



**IRAUNKOR HIRI-MUGIKORTASUNeko 2021-2025eko PLANAREN KONTRATAZIOA
CONTRATACIÓN DEL PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2021-2025**

– PRESKRIPZIO TEKNIKOEN PLEGUA / PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS –

ARLO SUSTATZAILEA ÁREA PROMOTORA	HIRIGINTZA ETA GARAPEN IRAUNKORREKO ARLOA AREA DE URBANISMO Y DESARROLLO SOSTENIBLE
ESPEDIENTE KODEA CÓDIGO EXPEDIENTE	2020ZAUN0035

I. OBJETO DEL CONTRATO

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Irun fue redactado en el año 2011 y las acciones ejecutadas desde entonces han cambiado la movilidad en Irun, al haberse actuado en transporte público, calmado de tráfico, recuperación del espacio público, mejora de la accesibilidad peatonal y movilidad ciclista.

El objeto del presente Pliego es definir las características, condiciones y criterios técnicos que han de servir de base para la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Irun, para el marco temporal 2021-2025, para que continúe siendo una herramienta estratégica de planificación y desarrollo de los diferentes tipos de movilidad dentro del municipio, y sirva para mejorar aspectos energéticos, medioambientales, económicos, sociales y de accesibilidad del municipio.

Y, de manera específica, para que diseñe una estrategia que impulse medidas de ahorro y eficiencia energética en el transporte motorizado mediante la promoción e implantación de energías renovables y cree alternativas de desplazamiento no motorizadas, basadas en itinerarios ciclables vinculados a la recuperación de la ciudad por el peatón.

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACION

Después de casi 10 años de desarrollo en la ciudad del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, los **cambios producidos** en la movilidad del municipio y la **evolución de la perspectiva y expectativas**, tanto de los agentes implicados en la movilidad, como de la ciudadanía, obligan a redefinir y reformular algunos de los aspectos del mismo.



- Por una parte, para **impulsar más la vialidad peatonal**, especialmente los desplazamientos peatonales atractivos, inclusivos y seguros.
- Por otra parte, para **moderar el tráfico** mediante el **Estímulo de los medios de transporte alternativos a los vehículos motorizados, como la bicicleta** u otros similares, y **disuasión** del mal uso del **vehículo privado** o de algunas de las formas de utilización actual.
- Y por último, para **caminar hacia un transporte sin emisiones GEI** (gases efecto invernadero), sustituyendo aquellos cuyo consumo deriva del petróleo por coches eléctricos, biodiesel, ... **Potenciar intermodalidad e integrar criterios de adaptación al cambio climático en infraestructura de transporte.**

El simple hecho de transvasar viajeros del automóvil al transporte colectivo realimentaría el círculo virtuoso de la mejora peatonal, pues con dicho transvase se produciría también una mejora ambiental de las calles y una reducción de la peligrosidad de las mismas para el peatón. En ese sentido, el transporte colectivo, la bicicleta y el peatón forman parte de una misma estrategia de cambio en el modelo de movilidad; las oportunidades aprovechadas por unos han de servir para fortalecer a los otros.

Esa revisión concretará los pasos a seguir en el ámbito de la movilidad en los próximos años. Para ello se deberá tener en cuenta los siguientes documentos y trabajos:

- Planificación y Normativa:
 - Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PGOU)
 - Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2011-2020 (PMUS)
 - II Plan de Acción por la Sostenibilidad 2015-2025 (II PAL)
 - Agenda 21 Local (AL21)
 - Mapa de Ruido y Plan de Acción contra el ruido
 - Diagnóstico, Evaluación y Adecuación del PGOU en Igualdad mujeres/hombres
- Actuaciones desarrolladas en materia de movilidad:
 - Proyecto de implantación de la bicicleta en la movilidad (año 2000 y 2001)
 - Estudio de calmado del tráfico
 - **Irun 30**
 - Nuevas líneas de autobús
 - Transporte a la demanda (Taxi bus, Bus rural)
 - Metrominuto
 - Camino escolar
 - Código Urban Sasoi
 - **Estudio de la movilidad del cuidado**
 - Movilidad vertical
 - Campañas de supresión de barreras arquitectónicas

Y en coherencia con la necesaria promoción de aquellas transformaciones que permitan la consecución de los Objetivos ambientales de Desarrollo Sostenible (ODS) y de mitigación y adaptación al cambio climático (CC), así como su alineación con metas definidas en la



Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco y en la Estrategia Guipuzcoana de Lucha Contra el Cambio Climático 2050 (EGLCC).

Y en cumplimiento de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco y en previsión de la próxima Ley de Cambio Climático y Transición Energética, **el municipio de Irun debe revisar y reprogramar su Plan de Movilidad Urbana del 2.011 para adecuarlo al escenario actual, accesible para todas las personas, respetuoso con el medio ambiente y que valga la pena económicamente.**

Para ello, analizará los cambios que se están produciendo a nivel tecnológico y establecerá los principios que regirán el desarrollo de la movilidad en los próximos años, con la meta de crear un “ecosistema” donde peatones y ciclistas sean los protagonistas como medios de movilidad activa.

III. OBJETIVOS DEL PLAN

Se pretende la promoción y el fomento de una movilidad más racional y sostenible, que incluya las alternativas de desplazamiento no motorizadas, así como los modos de transporte que utilicen combustibles alternativos.

Es prioritario caminar hacia un transporte sin emisiones (coches eléctricos, biodiesel, ...) para facilitar la transición hacia un escenario de emisiones cero e impulsar el caminar o montar en bicicleta como la mejor opción en trayectos urbanos cortos.

Partiendo de los resultados del PMUS del 2011, analizadas sus luces y sus sombras, pueden agruparse en 4 las líneas de actuación precisas para adecuarse al escenario actual: con perspectiva de género, movilidad cero emisiones y más saludable y segura.

✓ **Movilidad peatonal. Recuperar al peatón como protagonista del modelo de ciudad.**

Conformar una estrategia **peatonal** que dote al espacio público de **calidad y la seguridad** de los trayectos andando, superando distancias, barreras, obstáculos, ... Es decir, que defina un conjunto de líneas de actuación y medidas localizadas para que, de un modo ordenado durante los años de vigencia del Plan, se logre una **nueva vialidad peatonal** articulada en vías y sistemas de cruce que vinculen un origen y un destino en aceptables condiciones de rapidez, comodidad y seguridad para la marcha a pie.

Se trata de diseñar e implementar líneas de intervención de distinto rango y de diferente metodología de aplicación, pero que se concreten en actuaciones encaminadas a tejer una **red continua de acceso peatonal a toda la ciudad**, una malla de itinerarios peatonales planificados que incluya desde aceras cómodas y agradables en calles con calzada para el tráfico motorizado, hasta calles peatonales, articuladas por cruces pensados y diseñados para la seguridad y la facilidad del cruce de los peatones.

Se trata de eliminar de la ciudad los elementos que resten atractivo al espacio peatonal, generando un modelo de ciudad que suavice los entornos hostiles, elimine los factores de



inseguridad y aporte a los itinerarios peatonales “vectores de influencia” en la calidad de aire, eliminación de ruido, actividad deportiva y/o social, etc.

✓ **Movilidad ciclista. Itinerarios concebidos para un modo de transporte saludable, limpio (sin GEI) y seguro.**

Acompañar y complementar la vialidad peatonal con la promoción y fomento de alternativas no motorizadas, siendo prioritario el impulso de la movilidad ciclista, cubriendo sus necesidades (aparcabicis, alquileres, limpieza, ...) y priorizando su uso frente a la circulación de los vehículos a motor.

✓ **Moderación del tráfico a fin de reducir el uso indiscriminado del vehículo motorizado privado en la ciudad, mediante dos criterios: la oferta de alternativas al automóvil y la disuasión del uso de dicho vehículo.**

Se trata de adoptar criterios restrictivos que impidan el mal uso del vehículo, criterios funcionales que impongan enlaces y aparcamiento en aquellos lugares precisos para controlar el atractivo del acceso inmediato a las actividades, instalaciones, y/o equipamientos localizados y pensados desde la lógica del automóvil.

Asimismo, criterios medioambientales permiten restringir el acceso a vehículos que consumen derivados del petróleo o, a aquellos que sobrepasen determinados niveles de emisión, y permiten primar el estacionamiento de vehículos con combustibles alternativos.

✓ **Encauzar la demanda de movilidad privada en un transporte público que utilice combustibles alternativos a los derivados del petróleo.**

La autopista AP-8 al sur del núcleo urbano, al norte la red general de carreteras GI-636 y N-121-A y el trazado ferroviario en el centro, son infraestructuras de transporte que han modelado y que condicionan la configuración del modelo de Irun, no sólo al servir de soporte para el acceso de los vehículos a los diferentes espacios urbanizados, sino también al constreñir o interrumpir las relaciones de unos lugares con los colindantes.

Sobre esa trama de espacios urbanizados e infraestructuras de transporte es sobre la que se plantean, de una manera obviamente sesgada o condicionada, las distintas opciones en la elección del medio de transporte para cada individuo. Lo que ocurre es que cada obstáculo y cada condicionante es percibido de manera distinta por los diferentes grupos sociales; la edad, la condición física, el patrón de actividades cotidianas, los hábitos, la motorización y la renta del hogar son determinantes para optar en un trayecto y con un motivo particular por la marcha a pie.

En todo caso, es labor del transporte público recomponer esos eslabones perdidos en la conectividad entre los diferentes barrios, suplementando la falta de permeabilidad creada por las grandes infraestructuras de transporte. Y, aún más, el transporte público puede contrarlar la dependencia del coche no sólo para conectar con la ciudad periférica y con sus municipios colindantes, sino para que, desde una perspectiva de intermodalidad, acercar los lugares de trabajo, los centros comerciales, los espacios de ocio, paseo y/o recreo, aquellos donde, hoy en día, el peatón no alcanza por problemas estructurales (inexistencia de un viario peatonal completo).



Interiorizadas las claves de trabajo para los 4 escenarios anteriores, el PMUS 2021-2025 deberá desarrollar una serie de **tareas y trabajos, en diferentes fases y etapas**, que permitan con carácter general definir una política de movilidad en la ciudad **económicamente viable**, proponiendo **medidas correctoras** para las deficiencias detectadas en cada uno de los escenarios analizados, así como una serie de **propuestas** encaminadas a lograr una mayor humanización de la ciudad y regida por los siguientes **objetivos generales**:

- Mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Irun, apostando por una ciudad segura, accesible y en igualdad para todas las edades y género, disminuyendo el ruido y la contaminación.
- Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los modos de transporte no motorizados y el transporte público y en último término el vehículo privado.
- Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad.
- Planificar la movilidad con criterios sostenibles.
- Incentivar y promocionar el transporte público eficaz y eficiente y desincentivar el vehículo privado.

IV. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

La elaboración del PMUS se abordará en distintas fases, generando los correspondientes documentos de análisis, diagnóstico, participación pública, propuestas, plan de actuación, plan de seguimiento y evaluación, que formarán parte del plan.

Los objetivos y contenido de cada una de las fases de trabajo serán los siguientes:

FASE I: TOMA DE DATOS Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Esta fase tiene como objetivo conocer el estado actual de la movilidad en la ciudad, el grado de cumplimiento del PMUS 2011, en el ámbito fundamentalmente urbano, para establecer posteriormente las actuaciones a realizar para mejorar la accesibilidad y movilidad municipal de forma sostenible y económicamente viable, definiendo tanto su cometido o finalidad, como su programación temporal.

Para ello, deberá recopilarse toda la documentación e información básica existente, así como obtener y tomar los datos necesarios para poder abordar los aspectos del documento análisis.

El documento de análisis deberá contemplar al menos los siguientes aspectos:

1. **Análisis socio-económico, territorial y urbanístico:** estructura y evolución de la población, nivel de motorización, zonas donde se localiza la residencia, el empleo, así como la localización de las diferentes dotaciones generadoras de desplazamientos (hospital, escuelas, actividades industriales, centros comerciales, equipamientos, etc). Se caracterizarán las zonas de desarrollo urbano pendiente y sus dotaciones, indicando usos previstos, densidades y conexiones contempladas en el planeamiento.



El análisis socio-económico incluirá el análisis de riesgos de exclusión social, analizando la integración de todos los barrios, atendiendo a sus necesidades de acceso al resto del municipio; así como a las necesidades de grupos con problemas o riesgo de exclusión por tener mayores dificultades de adaptación por movilidad reducida (discapacitados, personas mayores, etc).

Se considerará el trabajo realizado sobre "Pautas de movilidad para el cuidado" para realizar un estudio de evaluación de impacto de género y de edad, cuyas conclusiones se integrarán en el diagnóstico general, y que analizará de manera específica la movilidad urbana de Irun desde esas dos perspectivas, determinando si las mecánicas de movilidad conllevan "brecha de género o edad", identificando tanto los objetivos específicos de estas dos variables (género y edad), como los indicadores o modos de medición del impacto a considerar en las propuestas, y la evolución prevista.

2. Usos del suelo. Información de usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos (automóviles, transporte colectivo, bicicletas, peatones, etc.): usos residenciales, comerciales, terciarios, equipamiento, etc.

Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano, indicando usos previstos, densidades y conexiones viarias contempladas en el planeamiento general y parcial.

3. Inventario y análisis viario. Tráfico privado y circulación: comprenderá la estructura y jerarquización de la red viaria, viales congestionados, sentido de circulación, anchura de calzada y aceras, y usos como aparcamiento en calle y entradas y/o vados a aparcamientos públicos o privados, incluyendo las condiciones de accesibilidad peatonal y para personas con movilidad reducida y los viales de uso exclusivo (peatonal y/o ciclista). Se realizará igualmente un inventario de las intersecciones existentes y su funcionamiento, así como de los semáforos instalados en el municipio.

El inventario viario será exhaustivo en todas las calles que se identifiquen como de primer y segundo orden en cuanto su jerarquización. En el resto de calles se referirá a sentidos, carriles y características básicas de las aceras.

Se deberá realizar "foto de funcionamiento" de la red viaria urbana principal, con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.) y el análisis de la implantación de Irun 30 realizada en la ciudad.

Asimismo, se realizarán aforos de tráfico en troncos e intersecciones de la red viaria urbana principal, en el viario exterior urbano y en el de conexión entre los diferentes núcleos poblacionales del municipio, con información del tráfico exterior del municipio, bien mediante encuestas de pantalla, o aforos de otros organismos.

4. Inventario y análisis itinerarios peatonales. Se elaborará el inventario de la red existente para el peatón y la bicicleta: calles peatonales, semaforización, itinerarios, etc, así como los datos relativos a la peligrosidad vial y puntos conflictivos tanto entre coches como para los peatones.



Se identificarán las deficiencias o carencias en relación a los itinerarios peatonales o ciclistas (cruces, puentes, pasos inferiores, escaleras, rampas, obstáculos, etc), así como las condiciones de conectividad entre los distintos barrios, zonas industriales y actividades económicas con importante afluencia de público. Se tratará en el inventario, como mínimo, los siguientes ámbitos:

- El estudio de itinerarios peatonales teniendo en cuenta las condiciones de accesibilidad, orografía, distancias, anchos de acera, arbolado, etc
 - Las señales de tráfico adaptadas a las personas con diversidad funcional (sensitiva y cognitiva).
 - Se identificarán los efectos muralla que originan ciertas infraestructuras.
5. Inventario nocturno y diurno y análisis del aparcamiento: se recogerá la información de los aparcamientos en vía pública, subterráneos o en estructura, con especificación de su tipo (libre o de pago, público o privado), número de plazas y régimen de uso, aparcamiento en doble fila; así como de los aparcamientos reservados (organismos oficiales, usuarios, motos y bicicletas, etc.), con especial referencia a los destinados a personas con movilidad reducida. También se recogerán los aspectos relativos a su señalización y adecuación.
Se analizará diferenciadamente la incidencia en las zonas industriales la problemática del aparcamiento de camiones y la demanda de aparcamiento.
6. Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento y de los establecimientos con necesidad de carga y descarga: se identificarán los establecimientos o agrupaciones con necesidades de carga y descarga de mercancías, y los principales itinerarios hacia los mismos, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados a esta función. Se incluirá una propuesta para llevar a cabo esta medición.
7. Inventario y análisis del transporte público: oferta de transporte público en el municipio (ferrocarril, autobús urbano ya utobuses interurbanos, discrecionales de todo tipo y transporte escolar) recogiendo los itinerarios, áreas servidas, horarios y paradas, plataformas y zonas reservadas. Accesibilidad a las paradas de transporte público para personas de movilidad reducida.
8. Inventario y análisis de la siniestralidad o seguridad vial: se recopilarán y localizarán los accidentes de tráfico habidos en los últimos 5 años en el municipio, señalando su siniestralidad (muertos y heridos) con la finalidad de determinar la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre vehículos a motor, como entre éstos y los usuarios no motorizados (peatones y ciclistas), identificando tipos y puntos conflictivos.
9. Taxi: Se realizarán trabajos de análisis del estado actual del taxi dentro del municipio y su influencia en el conjunto de viajes urbanos. Es necesario cifrar la evolución de uso, licencias y localización del conjunto de infraestructuras relacionada con el sector del taxi.



10. Estructura municipal y presupuestos de movilidad: se estudiará la estructura municipal de las diferentes áreas relacionadas con la movilidad sostenible, su coherencia, eficacia y funcionalidad.
11. Recogida de información mediante trabajo de campo: deberá proporcionar una completa caracterización del estado actual de la movilidad, matrices origen-destino, reparto modal de residentes y visitantes y estacionalidad. Dicha información deberá permitir la elaboración de modelos de demanda que relacionen las cantidades y modalidades de transporte con las características de la población, lo que, a su vez, permitirá realizar proyecciones de movilidad en escenarios futuros.
12. Microsimulaciones de intersecciones: como herramienta de análisis adicional, el adjudicatario deberá configurar un modelo de microsimulación de las principales intersecciones del núcleo urbano, que permita elaborar diferentes hipótesis de resolución de conflictos de tráfico. La localización de las intersecciones propuestas deberán ser aprobadas por la Dirección de los trabajos atendiendo al cumplimiento de los objetivos establecidos, a la vista de la información y caracterización general previamente obtenida (inventarios).
13. Participación ciudadana: con el fin de fomentar la participación ciudadana, se recogerán las peticiones de asociaciones y colectivos que se consideren de mayor interés. A título enunciativo, se destacan las siguientes: Asociaciones de Vecinos, Asociaciones Ecologistas, Comerciantes, Asociaciones de Consumidores, taxistas y Operadores de Transporte
14. Cualquier otro que los licitadores consideren necesarios para el cumplimiento de los objetivos generales del estudio.

En los análisis se estudiarán variables tales como las sociales, económicas y demográficas y su repercusión en la movilidad municipal. Será necesario ampliar el ámbito de estudio a municipios colindantes, analizando, entre otros factores, los modos de transporte, los motivos e índices de repetición y las facilidades de transporte público existentes. Es necesario realizar encuestas a pie de calle, domiciliarias, en empresas... para, con esos datos, obtener resultados acerca del número de familias motorizadas, la distribución de viajes en función del transporte utilizado, número de viajes en función del motivo para realizar el viaje.

Para la caracterización de la situación actual de la movilidad en el municipio, el adjudicatario podrá utilizar cuantas herramientas considere necesarias para realizar una mejor diagnóstico (programas de simulación, encuestas a pie de calle, domiciliarias, empresas...).

El licitador en su oferta deberá reflejar las herramientas a utilizar, el número y tipo de encuestas a realizar, las zonas que delimitará para la realización de los estudios así como la metodología a aplicar.

FASE 2: DIAGNOSTICO

A partir de los datos obtenidos en la fase de análisis anterior, en cada uno de los sectores y aspectos señalados, se procederá a efectuar un diagnóstico integrado de la situación actual y la problemática de la movilidad urbana en el municipio de Irun.

El diagnóstico no se limitará a una mera exposición de los datos y conclusiones de la fase anterior, sino que tendrá que explicar las causas que determinan las pautas de movilidad de los ciudadanos, las interacciones entre los distintos elementos que condicionan el tráfico no sólo el interno en la ciudad, sino el derivado consecuencia de su posición en el territorio (paso fronterizo) y el transporte en Irun, y las previsibles tendencias en la evolución de los principales indicadores de movilidad, identificando tanto la problemática común asociada como las oportunidades existentes.

Este diagnóstico no debe implicar solamente a un acercamiento descriptivo de la problemática; además debe poner en evidencia las disfunciones del sistema de transporte, contribuir a explicarlas, evaluar su gravedad e identificar su origen.

El diagnóstico incluirá expresamente un análisis DAFO del sistema de movilidad actual, valorándose su presentación en formatos creativos (animaciones, diagramas, videos, etc.) que permita su utilización en sesiones de participación, debate o comunicación.

En este sentido el diagnóstico deberá dar a conocer al menos los siguientes aspectos:

A. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y OTROS INSTRUMENTOS SECTORIALES

- Análisis del modelo territorial que propugna el PGOU y la incidencia de las infraestructuras actuales y futuras en la movilidad del municipio.
- Análisis de la Integración de la movilidad sostenible en el PGOU; centro urbano, periferia, municipios del entorno y el otro lado de la frontera.
- A partir de la documentación obtenida en la fase anterior, se estudiará como incide la incorporación o no de la movilidad sostenible en los espacios urbanos a reordenar, los actuales barrios y en los nuevos desarrollos, en base a criterios de densidad, diversidad de usos, diseño del viario y el espacio libre, etc.
- Identificación de déficit de accesibilidad que pueda afectar a zonas concretas del término municipal o a la planificación de los nuevos desarrollos urbanos.
- Tendencias demográficas y económicas. Se analizarán las tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial. Asimismo, se hará un diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de la localización de centros comerciales, grandes centros de trabajo, etc.
- Análisis de intensidades de concentración de actividades y su incidencia en movilidad.
- Estudio sobre la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos, y fórmulas para la reserva de suelo, potenciación de densidades e, incluso, financiación de políticas de movilidad sostenible. Identificación de déficit de accesibilidad a zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.



B. ITINERARIOS PEATONALES

- Calidad de los itinerarios peatonales. Ocupación de acera, incidencia del mobiliario urbano (bolardos, alcorques, maceteros, semáforos, marquesinas, kioscos, bancos, etc.) cruces, circulación y estacionamiento en calles peatonales. Analizando los problemas de accesibilidad de discapacitados, ancianos, coches de niños, etc
- Diseño de red básica. Atractivo del espacio peatonal, aceras, paseos, escaleras, ascensores, rampas, arbolado, calidad del aire, ruido, ...
- Accesibilidad de los principales itinerarios. Distancias, barreras naturales y artificiales, obstáculos e interrupciones en el itinerario peatonal.
- Inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.
- Líneas de permeabilidad transversal para peatones, barreras topográficas, naturales y artificiales (viarias, ferroviarias, etc).
- Génesis de las calles peatonales y semi-peatonales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-peatones y peatones-ciclista.
- Planificación futura. Red General de Itinerarios Peadonales y su coordinación con el PGOU y su planeamiento de desarrollo.

C. ITINERARIOS CICLISTAS

- Determinación de necesidades a partir de la demanda actual y potencial.
- Calidad de los itinerarios ciclistas. Diseño de una red básica municipal. Aparcabicis.
- Integración en la red básica de las vías ciclistas de rango supramunicipal: Eurovelo 1, Camino de Santiago, itinerarios de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, etc.
- Continuidad y permeabilidad de los trazados, barreras topográficas, naturales y artificiales (viarias, ferroviarias, etc).
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-ciclistas y peatones-ciclistas.

D. VIARIO

- Jerarquía de toda la red viaria urbana, clasificación según capacidad, anchos de vía, organización de la sección, incluidas las vías peatonales e itinerarios ciclistas.
- Análisis de los conflictos generados con viario de la red general y con la infraestructura ferroviaria. Barreras, pasos y puentes.
- Análisis de la implantación y funcionamiento de las **Areas 30**.
- Análisis de los conflictos generados con peatones y ciclistas.
- Génesis de las calles peatonales y semi-peatonales..
- Ubicación de gasolineras. Electrolíneas. Puntos de recarga para vehículos eléctricos.

E. TRANSPORTE PÚBLICO

- Análisis del funcionamiento actual de la red, tras la reordenación integral promovida por el PMUS 2011, de las modificaciones posteriores en líneas de autobús, de la implantación de autobuses eléctricos y de las actuaciones pendientes (carril-bus, preferencias semafóricas, paradas).





- Detectar posibles déficits y afianzar logros conseguidos.
- Grado de Intermodalidad.
- Demanda de transporte público actual. Necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, carriles bus, etc.
- Potencialidad de la nueva ordenación en el espacio ferroviario como punto de intercambio modal.
- Diseño de red básica.
- Accesibilidad de los principales itinerarios.
- Inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.
- Líneas de permeabilidad transversal para peatones, barreras físicas y viarias.

F. TRÁFICO PRIVADO Y CIRCULACIÓN

- Detección de los problemas de congestión del viario urbano, identificación de vías, hora punta.
- Problemas específicos asociados al transporte público, tránsito peatonal y bicicletas.
- Detección de áreas con insuficiencia o saturación en accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.
- Análisis del reparto modal existente en el municipio y su tendencia.
- Índice de ocupación de los vehículos.
- Disfuncionalidad entre el vehículo privado de paso y el residente.

G. APARCAMIENTOS

- Aparcamientos diurnos y nocturnos en el centro y los distintos barrios.
- Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de zonas congestionadas.
- Congestión y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas a los usos que los generan.
- Posibilidades de ubicación y capacidad de los aparcamientos para residentes y en rotación que sean necesarios en el conjunto municipal. Estacionamientos de vehículos con combustibles alternativos.

H. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

- Análisis de los aspectos relacionados con esta actividad y que generen impactos negativos en colapsos, horarios de carga y descarga.
- Distribución de mercancías de la ciudad, especialmente casco antiguo, barrio de Behobia y centro, abordando cuestiones como horarios, flujos, estacionamientos.
- Sostenibilidad de los polígonos industriales y empresariales actuales y en planificación (ubicación, accesibilidad, política de transporte).
- Alternativas al consumo de gasóleo, ... GLP



I. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

- Se realizará un balance energético sobre la base de los aforos, índices de ocupación de los distintos modos, velocidades medias y características del parque.
- Se realizará un diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible, proponiendo medidas para la reducción de impactos.

FASE 3: DEFINICION DE OBJETIVOS ESPECIFICOS Y ESCENARIOS

3.1.-DEFINICIÓN DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Una vez finalizado el diagnóstico, el adjudicatario incorporará como documento de referencia el documento de análisis y diagnóstico obtenido del Proceso de Participación Pública (ver apartado “OTROS CONTENIDOS A DESARROLLAR) para definir el Modelo de Movilidad de Irun. Este modelo incluirá tanto los objetivos generales o líneas estratégicas, como los objetivos específicos y su justificación, ajustándose a la situación del municipio y dirigidos a la implantación de medidas correctivas de las problemáticas identificadas en la fase de diagnóstico, atendiendo al conocimiento obtenido de los condicionantes de la movilidad en Irun, a las características de la oferta-demanda y a las potencialidades existentes en el municipio.

En la definición de dichos objetivos deberá tenerse en cuenta las relaciones de dependencia existentes entre ellos, estableciendo una jerarquía adecuada para detallar aquellos objetivos más concretos, de mayor facilidad de consecución y de los que dependen objetivos de mayor alcance o jerarquía. Estos objetivos deben resultar igualmente concordantes con las políticas generales en materia de movilidad, y adaptarse a la realidad estructural y organizativa del Ayuntamiento de Irun, a sus programas estratégicos o planes de ordenación urbanística y al II PAL y AL21 resultando por tanto factibles.

Los objetivos deben ser cuantificables, para permitir en lo posible, comprobar los avances conseguidos de manera objetiva, definiendo en cada uno de ellos los indicadores a contemplar en su futuro seguimiento y evaluación.

3.2.DEFINICIÓN DE ESCENARIOS DE MOVILIDAD

Se propondrá un nuevo esquema de tráfico para la ciudad que ordene la movilidad y el espacio público según este orden: peatones, otros modos no motorizados (bicicletas), transporte público (autobuses y taxi), vehículo privado y vehículos pesados, intentando en lo posible la reducción del uso y circulación de estos últimos en el interior de la ciudad. Para ello, se trabajará con un modelo de simulación (generación-asignación de tráfico) que permita evaluar los cambios en la red viaria urbana y estimar las cargas de tráfico en diversos escenarios de ordenación. Asimismo, se utilizarán las herramientas adecuadas para realizar los cálculos de capacidad en troncos e intersecciones de la red viaria y evaluar el nivel de congestión esperado de la misma.

Se reconsiderarán los itinerarios de acceso, las intensidades de vehículos y los conflictos de transitabilidad, así como los conflictos en las intersecciones.





Se valorarán los aspectos medio-ambientales: niveles de agresión ambiental y ruido en el espacio viario.

Se tratarán los aspectos de capacidad vial, nuevas propuestas precisas y trazados, ordenación de sentidos de circulación, ordenación de intersecciones, semaforización, etc, ligados a las nuevas propuestas de sistemas generales incluidos en el PGOU.

El adjudicatario propondrá varios escenarios en función de la variabilidad de las condiciones del entorno analizadas, contrastando a continuación las diferentes medidas propuestas, definiendo:

- Escenario cero, tendencial o “do nothing”, que será la imagen de la movilidad en el horizonte temporal establecido en el Plan suponiendo que todas las variables analizadas continúan su evolución actual y que no se implementan medidas de movilidad.
- Por lo menos dos escenarios más, perfectamente distinguibles, a partir de las variables principales que condicionan el sistema de movilidad y que estén basados en el marco de posibilidades que ofrecen los objetivos establecidos, mostrando un avance en la dirección señalada por los mismos. Estos escenarios deben adoptar una opción urbanística-territorial basada en cambios reales del complejo urbano y situarse en el horizonte temporal 2022-2025.

En la definición de dichos escenarios habrá que incluir:

- La estructura urbana y las transformaciones urbanísticas previstas en los próximos años en el planeamiento urbanístico.
- La evolución de la calidad de los servicios, la transformación cultural, el respeto al medio ambiente, etc.
- La transformación de la trama urbana derivada de la implantación de restricciones al uso del vehículo privado, de la creación de una red de itinerarios peatonales inclusiva y atractiva, de la potenciación del uso de la bicicleta, del impulso de nuevos medios de transporte (car sharing, planes de transporte al trabajo, etc), del transporte público sin emisiones GEI, de la mejora del ruido ambiental y calidad del aire, etc.
- Los movimientos y evolución de la población derivados de las transformaciones urbanísticas, las nuevas infraestructuras o dotaciones, características de la pirámide poblacional, nuevos hábitos de movilidad, etc.

FASE 4: PROPUESTAS O PLAN DE ACTUACIÓN

Se elaborarán las diferentes propuestas de actuación que configuran el PMUS 2021-2025 de Irún, y se desarrollarán conforme al siguiente esquema:

- Objetivo general o Línea Estratégica.
- Objetivos específicos a alcanzar, que estarán incluidos en los ya determinados en la fase anterior.
- Definición del paquete de medidas propuestas.
- Agentes implicados en el desarrollo de la propuesta.
- Horizonte temporal (inmediato -hasta 2 años-, corto -2-4 años-, medio ->4 años-).



- Coste económico o Presupuesto.
- Estimación de las emisiones de CO₂ equivalentes y elementos de contaminación (ruido).

El conjunto de las diferentes propuestas de actuación se reflejará en una Planificación de Implantación, formado por un calendario de implantación de las medidas propuestas.

Estas propuestas se organizarán por categorías o programas, diferenciando como mínimo:

- **Programa de mejoras peatonales.** Prioridad peatonal como rasgo urbano de movilidad sostenible. Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones.

Se considerará la calidad de los itinerarios peatonales, incorporando en las reflexiones los espacios peatonales exclusivos (trazado del Camino de Santiago).

Las propuestas de peatonalización y creación de calles de coexistencia deberán ser analizadas desde una óptica funcional y de compatibilidad con la circulación de vehículos. Básicamente, las propuestas se centrarán en las tipologías siguientes:

- Mejora de los itinerarios peatonales (corto, medio y largo recorrido)
- Espacios peatonales exclusivos.
- Red de itinerarios ciclistas y fomento del uso de la bicicleta.

Propuestas eficaces para la reducción de excesos de velocidad en las vías urbanas.

- Imposición de **medidas de discriminación positiva al uso de la bicicleta.** Bicicletas eléctricas. Aparcabicis. Alquiler, limpieza, Areas 30 y red de bidegorris.

Asimismo, se incluirán propuestas de intermodalidad bicicleta-transporte público y se fomentarán prácticas que prioricen el uso peatonal del espacio público, estableciendo que las bicicletas deberán evitar utilizar los espacios reservados para uso peatonal (especialmente cuando éstos son solamente una parte de la vía: aceras) y se implementarán otras tantas que reflejen inequívocamente una jerarquía de la estructura viaria para que, en el "área 30", las bicicletas tengan prioridad en el uso de la calzada rodada sobre el resto de vehículos motorizados.

Al hilo de lo anterior, la propuesta incorporará una jerarquía de espacios de circulación para la bicicleta, y aunque se cree a efectos únicamente orientativos y no obligatorios, será un instrumento válido para ordenar la circulación viaria de bicicletas en la ciudad (incluyendo patinetes) con la frase "los ciclos circularán preferentemente, y por este orden...".

Y, por último, se elaborará una guía con las normas municipales para desplazarse en bicicleta que pudiera redactarse siguiendo las instrucciones recogidas en el documento e Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las Ordenanzas Municipales, elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

- **Programa de mejora e incentivación del transporte público con energías alternativas.**

Se estudiarán todos los aspectos ligados a la accesibilidad al transporte colectivo y a la adecuación de la red de autobuses dentro del municipio y su área de influencia.

Asimismo, se estudiarán las diversas alternativas de transporte colectivo en cuanto a tipología a adoptar, propuestas de trazado, estación de autobuses, ubicación de paradas y



puntos de intercambio modal. Se realizará una somera evaluación sobre la potencialidad del espacio ferroviario como lugar de intercambio modal.

Dentro del estudio de movilidad, las propuestas sobre el transporte público se dirigirán a definir su trazado, a mejorar la accesibilidad de los usuarios (paradas y puntos de intercambio), así como a optimizar la velocidad comercial de los transportes de superficie en la ciudad.

Propuestas de medidas para evitar los estacionamientos de vehículos privados obstaculizando el transporte colectivo.

- Programa de **regulación de control y acceso de estacionamiento en el centro**. Aparcamientos disuasorios para vehículos con emisiones GEI.

Se recogerán las estrategias de aparcamiento para residentes, rotación y control de aparcamiento en superficie (OTA, reservas especiales, carga y descarga). Se valorará la utilización, uso y problemas de los aparcamientos públicos y privados, así como el uso de los aparcamientos libres en superficie.

- Programa de regulación del tráfico privado. Alternativas para la reducción progresiva y/o restricción a vehículos con emisiones GEI. Programa de fomento de otros tipos de vehículos para transporte privado: motos eléctricas en el reparto de paquetería, uso compartido (car sharing),...
- Programa de fomento de vehículos que utilicen combustibles alternativos. Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
- Programa de distribución urbana de mercancías.

FASE 5: PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.

El PMUS 2021-2025 y los programas propuestos deberán ser objeto de evaluación y seguimiento de la planificación prevista, el impacto de sus medidas y medir su ejecución, posibilitando establecer, con carácter anual, y conforme a lo establecido en el Art. 24.3 de la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética, el grado de avance de las actuaciones propuestas, así como la programación prevista para el siguiente ejercicio.

Para ello, el Plan de Seguimiento y Evaluación deberá definir unos indicadores que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos del PMUS 2021-2025.

Los indicadores utilizados en el diagnóstico serán la base para el planteamiento de los indicadores de evaluación. Los indicadores de seguimiento, que serán también definidos, podrán ser diferentes a los de evaluación, debiendo indicarse por tanto su idoneidad, forma de medida, periodicidad y responsables de la misma. Todos los indicadores propuestos deberán ser de fácil medición, con objeto de evitar sobrecoste de las medidas, concretos y cuantificables, con la finalidad de permitir la comparación y el seguimiento eficaz.

OTROS CONTENIDOS A DESARROLLAR: PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el desarrollo del PMUS 2021-2025 deberá darse una fundamental importancia a la participación ciudadana. Para ello, el adjudicatario deberá diseñar y desarrollar a lo largo de todo el proyecto un "Plan de Participación Ciudadana", que contemplará tanto las fases



previas del trabajo, con la divulgación de su puesta en marcha, la recopilación de inquietudes de la ciudadanía y principales anhelos o deseos en las fases análisis y diagnóstico, como la recogida de sugerencias o propuestas a considerar en la definición de los objetivos a establecer en la redacción final del PMUS.

Dicho Plan de Participación deberá detallar las tareas a desarrollar en las que se contará con la colaboración del Ayuntamiento de Irun.

La participación pública deberá incorporarse en las fases previas del trabajo con la divulgación de su puesta en marcha, justificación y objetivos. Se deberán programar reuniones con los órganos de participación que se definan de forma que permitan identificar inquietudes y principales líneas de deseo ya desde la fase de análisis y diagnóstico.

V. PRESENTACION DE LOS TRABAJOS

Los trabajos se presentarán en dos versiones: una versión preliminar o provisional del PMUS 2021-2025, para su sometimiento a exposición pública, y una versión definitiva, que incluirá las correcciones o modificaciones pertinentes para su aprobación definitiva y publicación.

El adjudicatario deberá presentar tres copias de dichas versiones en soporte papel, que contendrá toda la documentación escrita y gráfica necesaria para la completa comprensión del Plan elaborado, acompañadas de una copia del mismo en soporte electrónico PDF, junto con el resto de información obtenida y generada durante la redacción del Plan en su soporte original y editable, en su caso. Los archivos digitales se entregarán en extensiones PDF, DOC/ODT, XLS/ODS, DBF/ODF, JPG/TIFF, DWG/DXF y SHP.

Los planos, esquemas y figuras se representarán a escala adecuada, que permita su análisis, lectura y/o reproducción.

El adjudicatario elaborará un documento resumen de cada una de las versiones referidas, de extensión no superior a 30 páginas donde se destaquen las conclusiones y propuestas más significativas del Plan, primando la claridad y concreción de la información recogida de cara posibilitar su edición y difusión. Se presentarán tres copias en soporte papel y otra en soporte electrónico PDF.

Los avances, informes previos o documentos parciales que se elaboren, conforme a la programación de fases establecida o a requerimiento del Ayuntamiento de Irun, se presentarán conforme a las condiciones (soporte, formato y número de copias) que establezca la Dirección de los trabajos, conforme en cualquier caso a las condiciones generales de presentación.

VI. DIRECCION Y SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS

El Ayuntamiento de Irun designará a un funcionario como director de los trabajos, que se encargará del control y seguimiento de los procesos de ejecución de los trabajos, estableciendo las actuaciones a realizar en este sentido. Asistirán a dicho director los técnicos

que éste estime convenientes para el mejor seguimiento y dirección de los trabajos en cada momento.

La Dirección del trabajo asumirá, al menos, las siguientes funciones:

- Prestar conformidad al Programa de Trabajo.
- Dirigir y supervisar la realización y desarrollo de los trabajos.
- Proponer, en su caso, la aceptación de las modificaciones propuestas por el adjudicatario durante el desarrollo de los trabajos.
- Formular la liquidación de los trabajos realizados.

Por otra parte, la Mesa de Movilidad tendrá parte activa en la toma de decisiones, debiendo convocarla cuando menos en el momento coincidente con la finalización de cada una de las fases del trabajo.

La Mesa podrá solicitar al adjudicatario, en cualquier momento, información sobre el desarrollo del mismo, así como la asistencia a reuniones, la elaboración de informes o documentación técnica que se consideren necesarios, con la finalidad de coordinar y supervisar el estado general de los trabajos, resolviendo colegiadamente cuantas cuestiones de coordinación técnica sean necesarias.

VII. PLAZOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de elaboración del documento se establece en 12 MESES, plazo que se incrementará, necesariamente, a causa de los sucesivos hitos a superar según avanza la tramitación del PMUS hasta alcanzar la aprobación definitiva (incluyendo el periodo de 45 días de exposición pública). Por ello, se fija en **2 AÑOS** el plazo total para ejecutar el servicio, a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato, estableciendo los siguientes plazos parciales, en función de cada una de las fases de trabajo que se establecen en este Pliego:

- a. Presentación del Programa Trabajo, dentro del MES siguiente a la firma del contrato.
- b. Redacción de los "Documentos de Análisis y Diagnóstico" con el contenido establecido en el Pliego (Fase 1 y Fase 2) que incluirá los documentos relativos al "Trabajo de Campo" realizado, al análisis y diagnóstico de la "Información obtenida del Trabajo de Campo" y al "Proceso de Participación Ciudadana" propuesto, dentro del plazo de los TRES MESES siguientes a la firma del contrato.
- c. Redacción de una versión preliminar del PMUS 2021-2025, que incluirá la "Definición de objetivos específicos y escenarios de movilidad" (Fase 3), conforme a los objetivos y contenido establecidos en el Pliego, dentro del plazo del MES siguiente desde la notificación del pronunciamiento municipal al "Documento de Análisis y Diagnóstico" descrito en el epígrafe anterior.
- d. Redacción de una versión inicial del PMUS 2021-2025, que incluirá además de los objetivos específicos y escenarios de movilidad aprobados por el Ayuntamiento y descritos en el epígrafe anterior, las "Propuestas o Plan de Actuación" (Fase 4) y el Plan de Seguimiento y Evaluación (Fase 5), para su sometimiento a información pública, dentro del plazo de los TRES MESES siguientes desde la notificación del pronunciamiento municipal a la "versión



preliminar”, descrita en el epígrafe anterior, y con el alcance y contenido suficiente para obtener la aprobación inicial.

- e. Redacción de la versión definitiva del PMUS 2021-2025, que incluirá los “Resultados de la Participación Ciudadana” y la “Redacción de informe sobre las alegaciones” e informes sectoriales formulados en el período de participación pública, dentro del plazo de los TRES MESES siguientes desde el final del periodo de exposición pública, tras la aprobación inicial.

VIII. PROPIEDAD INTELECTUAL

La prestación del servicio contratado conllevará la cesión de la propiedad intelectual del resultado de dicho servicio al Ayuntamiento, en su totalidad o en cualquiera de sus fases, así como de los datos, documentos y procedimientos empleados durante la elaboración de los trabajos, que deberán ser entregados al Ayuntamiento en su soporte original.

IX. PRESUPUESTO DE LICITACIÓN

El importe del presente contrato asciende a la cuantía de 99.174 € + 21% de IVA (20.826 €), lo que asciende a un valor de 120.000 €. El citado precio de licitación podrá ser mejorado (a la baja) por los participantes en su oferta, siendo éste uno de los criterios de adjudicación.

X. FORMA DE PAGO

El pago se realizará conforme al siguiente detalle, en base a los siguientes hitos documentales, previa conformidad de la Administración con la documentación aportada y presentación de las correspondientes facturas:

- Primer pago: 10 % del importe total del precio del contrato, tras la presentación y aprobación del Plan de Trabajo Definitivo.
- Segundo pago: 30% del importe total del precio del contrato, tras la presentación de los “Documentos de Análisis y Diagnóstico”, conforme a lo establecido en las cláusulas IV y VII del presente pliego.
- Tercer pago: 40% del importe total del precio del contrato, tras la presentación del documento de aprobación inicial del PMUS 2021-2025, conforme a lo establecido en las cláusulas IV y VII.
- Quinto pago: 20 % del importe total del precio del contrato, tras la presentación del documento de aprobación definitiva del PMUS 2021-2025, conforme a lo establecido en las cláusulas IV y VII.