



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA EL CONTRATO DE SERVICIOS: REDACCIÓN DEL CUARTO PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO 2029-2040

1 ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PLIEGO

Establecido el marco competencial para la redacción del Plan General de Carreteras del País Vasco en el *Estatuto de Autonomía* y en la *Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones comunes de la Comunidad Autónoma y los órganos forales de sus Territorios Históricos*, el *Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de carreteras ha elaborado y aprobado tres planes generales de carreteras*.

El Plan General de Carreteras del País Vasco tiene, de acuerdo con la *Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco*, el carácter de Plan Territorial Sectorial, que elabora el Departamento competente en materia de carreteras del Gobierno Vasco, cuyo contenido y formulación se regula por la citada Ley de Ordenación del Territorio, por cuanto deben de estar correctamente insertados en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación Territorial, y por la *Ley 2/89 reguladora del plan general de carreteras del País Vasco*. Es por ello, que su redacción es coordinada e informada favorablemente, previa a la tramitación regulada por la ordenación territorial, en la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, integrada por el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales.

Se encuentra ahora próxima a finalizar la vigencia del III. Plan General de Carreteras 2017-2028, por lo que procede la formulación del cuarto plan por un periodo de vigencia de 12 años, 2029-2040.

El cometido final del plan es determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan (ROP) en el periodo 2029-2040, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

No obstante es importante la consideración del plan, no sólo como un listado y ordenamiento de obras, sino como un documento estratégico para la configuración de futura red de carreteras de la Comunidad, para lo cual es necesario situarse en lo que será dicha red en el año horizonte.

Este posicionamiento a futuro conlleva que las actuaciones incluidas en el plan serán necesarias para la consolidación y adecuación de la red de carreteras con una serie de *objetivos estratégicos*.

El programa de actuaciones del plan general de carreteras vigente se definió de acuerdo con estos objetivos estratégicos:

- Ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.



- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

En este sentido, se definieron como *objetivos propios* del plan:

- Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.
- Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.
- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.
- Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.
- Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc.

El Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco asumía además el objetivo principal de mejorar la integración de la red de carreteras actual y futura en los procesos del medio ambiente. Este objetivo principal ambiental se planteaba en función de los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.
- Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.
- Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.
- Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.
- Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.
- Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

Sin embargo, el desarrollo del plan vigente se realizó en un escenario de cambios, incluyendo las afecciones provocadas por el COVID 19, tanto en las sociedad como en los modos de desplazamiento, que han supuesto una alteración en el desarrollo de las actividades planificadas.

Para la consolidación y adecuación de la red de carreteras como modo de transporte fundamental para la economía, se debe mantener la referencia de estos objetivos estratégicos, condicionados para el nuevo plan, a los recursos económicos disponibles y a la gestión de las administraciones competentes para la coordinación en el marco de un sistema de transportes complementario y eficiente.

También se deberán tener en cuenta los objetivos definidos en la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi y en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

El nuevo plan, si bien únicamente programará las actuaciones en carreteras, debe abordar el estudio dentro del contexto de un sistema global de transporte, en el marco de las directrices de ordenación y planificación territorial y teniendo en cuenta los objetivos generales para el transporte de la comisión europea, que incide en aspectos que afectan al transporte en su conjunto: eficiencia energética de los vehículos, logística, modos más sostenibles y gestión, cara a reducir la contaminación atmosférica, la congestión, la siniestralidad y el impacto ambiental.

El objeto del presente pliego es establecer las condiciones que deben regir la contratación de la asistencia técnica para la redacción del nuevo plan.

2 OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato es la prestación de servicio de asistencia técnica para la redacción del cuarto plan general de carreteras del País Vasco 2029-2040, a fin de definir las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la red objeto del plan (ROP).

3 TRAMITACIÓN DEL PLAN

4º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN

REDACCIÓN DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA, AVANCE DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO Y DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
REDACCIÓN DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA
CONSULTA PÚBLICA
DOCUMENTO DE AVANCE DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO: ANÁLISIS PREVIO.
INFORME DE LA COMISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS
PARTICIPACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO DE AVANCE DEL PLAN GENERAL Y DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO DE LA EAE.
ORDEN DE INICIO
INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA DOCUMENTACIÓN DEL AVANCE, ASÍ COMO AUDIENCIA A MUNICIPIOS Y DEMÁS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS por un periodo de dos meses
SOLICITUD DE INICIO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA (dos meses para informar)
REMISIÓN A LA ATE PARA INFORME PRECEPTIVO (3 meses para informar)
PRESENTACIÓN DE SUGERENCIAS Y PROPUESTAS DE LA FASE DE AUDIENCIA Y EL DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL ÓRGANO AMBIENTAL
INFORME DE LA COMISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS
PRESENTACIÓN DEL INFORME DE LA ATE (AUTORIDAD DE TRANSPORTE DE EUSKADI)
ESTUDIO DE SUGERENCIAS Y PROPUESTAS
REDACCIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN GENERAL Y DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL CUARTO PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO
DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
PARTICIPACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL
APROBACIÓN INICIAL
REMISIÓN A LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO (3 meses para informar)
INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA DOCUMENTACIÓN DE APROBACIÓN INICIAL, ASÍ COMO AUDIENCIA A MUNICIPIOS Y DEMÁS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS por un periodo de 45 días hábiles
EMISIÓN DEL INFORME DE RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES E INCORPORACIÓN AL PLAN DE LAS ESTIMADAS
ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL Y SU TRAMITACIÓN Y OBTENCIÓN DE LA DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL DEL CUARTO PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO
DOCUMENTO DE ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
APROBACIÓN PROVISIONAL
REMISIÓN A LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO
REMISIÓN AL ÓRGANO AMBIENTAL COMPETENTE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA LA EMISIÓN DE LA DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (dos meses para informar)
INFORME DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO (tres meses para informar)
ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO FINAL PARA SU APROBACIÓN DEFINITIVA
ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO FINAL, QUE INCORPORARÁ EL INFORME DE LA COTPV Y LA DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
PROPUESTA A CONSEJO DE GOBIERNO DEL PAÍS VASCO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

4 DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La persona directora del contrato y responsable del mismo, será designada por la Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible del Departamento de Movilidad Sostenible, y desempeñará una labor coordinadora y establecerá los criterios y líneas generales de actuación de la empresa consultora. Asimismo supervisará los trabajos desarrollados por la empresa consultora, introduciendo las variaciones que entienda pertinentes o dando las instrucciones necesarias para que aquella lo realice a su instancia.

La contratista designará una persona responsable que le represente ante la administración durante el desarrollo del contrato y actuará ante ésta como interlocutora única.

Esta persona será la coordinadora del equipo de trabajo y encargada de mantener las reuniones periódicas mensuales de seguimiento con los o las responsables del Gobierno Vasco, sin que ello impida la presencia de otros miembros del equipo, cuando así se estime oportuno y siempre que sea solicitado por la dirección del contrato.

La empresa contratista elaborará un informe escrito los lunes de las semanas pares de cada mes con el detalle del trabajo realizado desde el informe precedente y su tarea para la quincena que sigue, donde se incluyen a la vez los acuerdos adoptados y las que fuere preciso adoptar, informe que será remitido a la dirección del contrato.

De igual manera se realizarán informes periódicos sobre la marcha de los trabajos de cada una de las actuaciones previstas, que supondrán una actualización del programa de trabajo con el reflejo de las incidencias surgidas en su desarrollo.

En cualquier fase de desarrollo de los trabajos, podrá la persona directora del contrato indicar a la contratista la realización de las labores complementarias que estime conveniente sobre los aspectos incompletos o deficientes.

La consultora, bajo la coordinación de la dirección del estudio, participará en las reuniones de las mesas de coordinación institucional con las administraciones competentes en la Comisión del Plan General de Carreteras, creada al efecto para garantizar la coordinación en materia de planificación viaria y regulada por la Ley 2/89.

Para este cometido la consultora preparará la documentación que sea requerida y necesaria para las reuniones y redactará las actas correspondientes, haciéndose cargo de las modificaciones a realizar en el estudio como consecuencia de los acuerdos adoptados en el ámbito del proyecto.

5 PERSONAL, MEDIOS Y OTRAS OBLIGACIONES DE LA EMPRESA CONSULTORA

Los trabajos deberán ejecutarse con estricta sujeción al pliego de prescripciones técnicas aprobado, a la normativa general de aplicación y, en todo caso, a las reglas técnicas de buenas prácticas propias de las labores contratadas.

La persona designada por la empresa contratista como delegado o delegada será la responsable de la correcta ejecución de las tareas necesarias para el logro del fin objeto del contrato. A tal fin asumirá la iniciativa de los trabajos y coordinará a los diferentes equipos que intervengan, asumiendo por sí misma, cuantas tareas no estén específicamente asignadas a alguno de ellos.

La empresa consultora designará igualmente a los técnicos y técnicas, que bajo la dependencia del delegado, sean las y los responsables que se encarguen de la revisión y realización de los diferentes trabajos

6 DESARROLLO DEL ESTUDIO

El proceso de redacción del plan general de carreteras consiste básicamente en el análisis y diagnóstico de la situación actual y las tendencias de futuro, la definición de los criterios y objetivos de actuación, la definición de las actuaciones y su evaluación y priorización:

Fase I: Elaboración de una base de datos con la información actualizada de las carreteras objeto del estudio, que se refiere a la red funcional de carreteras de la CAV, que servirá para la realización del análisis y diagnóstico de la situación actual de la red viaria en el contexto del sistema general del transporte.

Fase II: Redacción del Avance del Plan, a partir del diagnóstico de la situación actual, en el que se definan los programas de actuación

Fase III: Asistencia durante las fases de participación pública, de tramitación de ordenación territorial y ambiental del Plan y realización de los informes de alegaciones

Fase IV: Redacción del texto definitivo y maquetación del libro resumen.

Fase V: Seguimiento del Plan General de Carreteras

7 DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Si bien el plan determina las actuaciones y su priorización en la red principal de carreteras, es decir, en la ROP, que incluye la red de interés preferente y gran parte de la red básica, el estudio considerará la red funcional de la Comunidad Autónoma en su análisis y diagnóstico, por su capacidad de influir en la demanda.

La consultora, para la realización de los trabajos, se encargará de la recopilación de toda la información necesaria.

7.1 Fase I: Elaboración de una base de datos con la información actualizada de las carreteras objeto del estudio, que se refiere a la red funcional de carreteras de la CAV, que servirá para la realización del análisis y diagnóstico de la situación actual de la red viaria en el contexto del sistema general del transporte.

Consiste en identificar los problemas de funcionamiento de la red funcional viaria en el contexto de un sistema general de transportes

Previamente a la definición de actuaciones se realizará un análisis de la oferta y demanda de la red funcional viaria, y del sistema general del transporte en la CAV así como de la evolución prevista del sistema general del transporte en el periodo de vigencia del plan y de la planificación territorial parcial y sectorial de la CAV en base a las DOT.

Para el análisis de la situación actual la empresa consultora realizará un inventario documental y gráfico de la oferta y demanda de infraestructura de transporte a nivel general. Con mayor detalle se realizará el inventario correspondiente a la red viaria y se organizará la información de forma que se puedan determinar los siguientes indicadores y su comparativa, cuando proceda, de la evolución interanual y con el plan general vigente:

- Análisis general de la oferta: red funcional y ROP de acuerdo con su jerarquización y distribución territorial
- Geometría de las carreteras por tramo (anchos de calzada y plataformas, nº de carriles, radios de curvatura) y elementos singulares, discontinuidades de tráfico, prohibición de adelantamiento
- Velocidades (velocidades específicas, caídas de velocidad)
- Tráfico (intensidad, composición, niveles de servicio)
- Movilidad
- Indicadores de accesibilidad
- Accidentalidad (TCA)
- Travesías (conflictividad)

Se realizará una revisión completa del plan general vigente, en cuanto a actuaciones en servicio y ejecución y grado de cumplimiento en la ROP, así mismo se incorporarán las actuaciones en ejecución y previsiones en el resto de la red funcional.

Con la información recopilada y analizada se realizará un diagnóstico de la red funcional de carreteras en su estado actual. El diagnóstico deberá abarcar los siguientes puntos:

- Problemas de transitabilidad de las carreteras: características geométricas estrictas
- Problemas de tráfico: capacidad, congestión, circulación de pesados, mercancías peligrosas
- Problemas derivados de la conservación
- Movilidad territorial
- Problemas específicos de tramos urbanos: permeabilidad territorial, coordinación con el planeamiento,
- Falta de homogeneidad en la accesibilidad proporcionada al territorio
- Problemas de peligrosidad en la red
- Conflictividad de travesías

El estudio contendrá informes independientes sobre cada uno de los indicadores estudiados.

Por otra parte, cada itinerario o tramo de la ROP de carreteras, a partir de las conclusiones del análisis efectuado, será evaluado para representar su adaptación a la función de transporte realizada, como parte de un sistema general de transporte en el que se integra y con el que se complementa, en función de:

- Eficiencia desde el punto de vista del transporte
- Eficiencia desde el punto de vista del tráfico
- Eficiencia de la oferta en un red jerarquizada,
- Eficiencia de la demanda, atendiendo a formulas de gestión
- Equilibrio de la accesibilidad comarcal
- Mejora de accesibilidad a áreas de expansión económica y puntos de intermodalidad, principalmente, puertos, aeropuertos, ferrocarril, centros de transporte y logística
- Siniestralidad
- Conflictividad urbana

Esta valoración deberá suficientemente general como para permitir una aplicación al conjunto de la red en el marco de este estudio.

Para la elaboración del diagnóstico, la consultora, a través de la Comisión del Plan General de Carreteras dispondrá de la información existente y recogida en los inventarios de carreteras. Si bien la consultoría se encargará de la recopilación y tratamiento de la información necesaria.

7.2 Fase II: Redacción del Avance del Plan, a partir del diagnóstico de la situación actual, en el que se definan los programas de actuación

Los estudios a realizar en la segunda fase de desarrollo del plan tiene como objeto la eliminación de los problemas detectados en la fase I, mediante el análisis, definición y selección de alternativas en la ROP, hasta constituir un conjunto de programas que servirán inicialmente como documento técnico de debate para la elaboración del Avance, y en una fase posterior, de la memoria del plan.

El documento de diagnóstico permite conocer sectorialmente los distintos problemas que afectan a la red. Para establecer un escenario de situación de las carreteras en el año horizonte, escenario que servirá de base para la definición de actuaciones, es necesario determinar previamente el valor de los indicadores que van a caracterizar la red, para definir los criterios de diseño y umbrales óptimos a aplicar a la red.

Para ello se definirán propuestas alternativas de infraestructuras para poder evaluarlas comparativamente. A partir de este análisis se define una propuesta de red que debe ser coordinada con las propuestas vigentes o en estudio con el resto de planes territoriales y sectoriales concurrentes con este.

Cuando las administraciones de carreteras de la CAV (Comisión del Plan General) no hayan realizado estudios específicos de alternativas, se analizarán en el marco de este trabajo sólo los aspectos generales y preliminares que permitan sentar las bases de un estudio posterior.

Como elemento básico deberá tenerse en cuenta la planificación sectorial y territorial de la CAV y en especial, por su complementariedad con el transporte, la planificación ferroviaria. Este es un aspecto de gran importancia para construir un escenario futuro dada la capacidad de la infraestructuras viarias, la coexistencia con otros modos de transporte y la proyección de dinámicas económicas y procesos urbanísticos con ámbitos temporales diversos.

Se analizará el encaje de la red en el marco de la planificación de infraestructuras de la UE, de la administración del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Para aquellos Planes Territoriales Sectoriales de Carreteras que se encuentran en fase de elaboración más avanzada o de reciente aprobación, la Diputación Foral correspondiente, si lo considera oportuno, pondrá toda la información a disposición del redactor una vez solicitada por este.

En el supuesto anterior, el redactor del plan, recogerá en el Plan General de Carreteras del País Vasco, de cara a una gestión más eficaz y eficiente, de manera coherente, la información elaborada en el propio PTS (fase diagnóstico, priorización actuaciones,...).

7.2.1 Selección de indicadores

Los indicadores representaran la adaptación a futuro de la ROP a la función de transporte realizada en el contexto de un sistema general de transporte, para cada uno de los itinerarios. La función transporte puede determinarse a partir de los conceptos siguientes:

- Eficiencia desde el punto de vista del transporte
- Eficiencia desde el punto de vista del tráfico
- Eficiencia de la oferta en un red jerarquizada,
- Eficiencia de la demanda, atendiendo a formulas de gestión
- Equilibrio de la accesibilidad comarcal
- Mejora de accesibilidad a áreas de expansión económica y puntos de intermodalidad, principalmente, puertos, aeropuertos, ferrocarril, centros de transporte y logística
- Siniestralidad
- Conflictividad urbana

7.2.2 Criterios de diseño de la red

La realización del diagnóstico de la situación actual en cuanto a características físicas y geométricas de la red, exige el establecimiento de unos estándares tolerables para los diferentes parámetros, que permitan determinar aquellos tramos cuyas características deben ser corregidas por el planeamiento, por no alcanzar el mínimo exigido

Una vez analizado el estado actual de la red de carreteras y conocidas las obras realizadas en los últimos años, se procederá a determinar las necesidades actuales en base a unos criterios de intervención, que atañen a las características geométricas, capacidad, peligrosidad, accesibilidad y travesías.

La empresa consultora revisará los criterios actualmente existentes y propondrá las modificaciones conceptuales que considere necesarias para su adaptación a los condicionantes actuales. Los criterios de diseño se aplicarán a los distintos tipos de red, debiendo considerar criterios diferenciados para tramos urbanos e interurbanos.

7.2.3 Definición de umbrales de aplicación

Aquí se determinarán los umbrales para los criterios anteriores. La definición de los umbrales de basará en la situación actual de la ROP de carreteras, proponiendo un nivel de mejoras que pueda ser justificado tanto en su alcance económico como en sus aspectos funcionales.

Se analizará la interrelación con otros planes de infraestructura a nivel del TH, CAPV, España y la UE, teniendo presente un rendimiento global energético óptimo.

7.2.4 Modelo de transporte

En esta fase de redacción del avance, paralelamente al desarrollo de la misma se deberá realizar un análisis de la movilidad territorial mediante un modelo que permita la cuantificación y caracterización de la demanda del sistema de transporte a escala de

planificación, en la fase de partida, al principio de la vigencia del plan, y en el periodo de vigencia del plan con proyección de la demanda a medio y largo plazo (a 6 y 12 años) con las alternativas planteadas. Los escenarios serán una combinación de diversas posibilidades de actuación definidos a nivel estratégico. Se elaborará un informe de conclusiones del análisis comparativo de las alternativas planteadas.

Esta prognosis se incorporará a la fase de avance del plan. De la misma manera las conclusiones del modelo en la fase de partida se incorporarán a la fase de diagnóstico de la red.

La metodología del modelo de transportes será propuesta por la persona consultora en su oferta y se estructurará de la siguiente forma:

- Trabajos previos:

- *Análisis de la información existente.*

Para ello se tendrán en cuenta los datos de tráfico en la red viaria a partir de los aforos de las Diputaciones Forales y otros modos de transportes, en especial el ferroviario. De los estudios de demanda realizados se deberán consultar al menos:

- Estudios de la movilidad de la CAV, año 2021
- Panorámica del transporte en Euskadi, 2024
- Imagen de la demanda del transporte en la CAV, 2021
- Estudios de movilidad de viajeros y viajeras y mercancías de ámbito estatal y del observatorio transpirenaico
- Los estudios de prognosis de demanda de la Y vasca y resto de la red ferroviaria,
- Publicación del Informe Anual del OTLE 2024

Asimismo se tendrán en cuenta los instrumentos de ordenación del territorio aprobados, con especial atención a la red principal viaria

- *Formulación de los modelos.* Definición conceptual y analítica de los modelos que se utilizarán.
- *Determinación de la movilidad actual.* Cálculo de las matrices origen destino actuales para vehículos ligeros y pesados, en relaciones internas del País Vasco, externas y de paso. Incorporación de los efectos de otros modos de transporte, especialmente el ferroviario
- *Construcción de escenarios futuros.* Proyección de las variables que caracterizan estos escenarios

- *Implementación del modelo*

- *Calibración del modelo.* Obtención de los parámetros de la formulación de los modelos, y validación de los modelos por comparación de sus resultados frente a los observados.

- *Determinación de la movilidad futura.* Cálculo de las matrices origen destino futuras para vehículos ligeros y pesados en las relaciones internas, externas y de paso del País Vasco. Incorporación de los efectos de la red ferroviaria y la entrada en servicio de la Y-Vasca.
- *Ejecución del modelo*
 - *Cálculo de la demanda futura.* Ejecución del modelo para obtener las demandas futuras para los escenarios que se establezcan
- *Procesamiento de los resultados*
 - *Análisis y procesamiento de los resultados.* Tráficos en escenarios futuros, isocronas y variables condicionantes de la accesibilidad

7.2.5 Evaluación socioeconómica de las alternativas del plan

Se realizará una evaluación coste beneficio del plan por comparación de escenarios con y sin ejecución del plan, mediante la estimación de los beneficios del plan (personas usuarias y externalidades) y de los costes, en función de las inversiones previstas, con lo que se determinarán los indicadores económicos de rentabilidad. La empresa consultora propondrá en su oferta una serie de criterios y metodologías para la evaluación de escenarios.

7.2.6 Contenido de los programas del plan y determinación de prioridades

Una vez establecidas las necesidades de actuación, se procederá a estudiar su contenido. Para ello, deberán establecerse las fases siguientes:

- Selección de las alternativas de actuación

Se seleccionarán las soluciones de mejora más adecuada desde la perspectiva funcional y ambiental en el marco territorial, que sean acordes con los objetivos y escenarios planteados en el plan. La selección de estas alternativas se realizará atendiendo a los siguientes criterios:

- *Idoneidad de la alternativa para atender los problemas de demanda de transporte del tramo donde se plantea*
 - *Compatibilidad con los objetivos del plan y con el resto de las actuaciones previstas en su escenario final, y de otras planificaciones sectoriales del transporte, en el itinerario o conjunto de la red, y que pudieran verse afectados por la actuación propuesta*
 - *Implicaciones territoriales y ambientales*
- Determinación de prioridades

La priorización de la inversión se realizará estudiando la contribución de las diferentes propuestas a la mejora de los objetivos del plan en el horizonte 2029-2040

Los criterios de priorización serán coherentes a los criterios de intervención definidos y las necesidades de actuación

Se establecerán criterios técnicos para determinar el momento de intervención en una carretera, de forma que permitan sistematizar y priorizar actuaciones en base a las deficiencias en la red relativas a sus características geométricas, nivel de servicio y características del tráfico y seguridad. Teniendo en cuenta además la repercusión económica de las actuaciones en base a la evolución socioeconómica, la movilidad territorial, la permeabilidad territorial y compatibilidad con el planeamiento, el equilibrio territorial y la accesibilidad.

7.2.7 Programación

La valoración presupuestaria de las actuaciones del plan se realizará en base a los presupuestos de los proyectos o estudios correspondientes cuando los haya, y al análisis del coste de actuaciones realizadas en los últimos años.

Condicionada por la capacidad inversora de las administraciones de carreteras de la CAV y por las necesidades del plan, se establecerá la programación de actuaciones para el periodo 2029-2040, en función del nivel de prioridad que se establezca de forma objetiva para cada actuación y que permita el ajuste de anualidades en los distintos horizontes presupuestarios plurianuales.

La consultora, a los efectos de tener una visión completa del desarrollo del plan elaborará las tablas correspondientes de actuaciones propuestas, debidamente organizadas por programas, con especificación de los objetivos técnicos y funcionales, y los de inversión y programación.

La consultora realizará la recopilación de la información relativa a inversiones y capacidad presupuestaria a través de la Comisión del Plan General y los análisis correspondientes.

7.2.8 Seguimiento del plan

Con objeto de facilitar el control de ejecución del plan y su actualización, se diseñará un plan de seguimiento y actualización mediante un programa informático para la edición de documentos y tablas que permitan la visión completa de las actuaciones y las modificaciones derivadas del seguimiento anual, tanto de los objetivos técnicos y funcionales como los de inversión y programación.

7.2.9 Documento resumen del avance del plan

La empresa consultora se encargará de la creación, diseño y maquetación del documento síntesis del avance del plan con incorporación documental y gráfica, al menos, de los objetivos del plan, propuesta de red funcional y ROP, resumen y conclusiones del

diagnóstico, criterios de intervención y necesidades y programas de actuación, así como la síntesis de la Evaluación Ambiental. Estratégica

7.3 Fase III: Asistencia durante las fases de participación pública, de tramitación de ordenación territorial y ambiental del Plan y realización de los informes de alegaciones

Se dará asistencia a las distintas fases de participación pública, elaborando los informes de resolución de alegaciones correspondientes.

Una vez elaborado el avance, éste, de acuerdo con la legislación vigente, se someterá a información pública y ambiental. En este proceso se producirán alegaciones. La empresa consultora deberá proporcionar la documentación para su respuesta y redactar un informe que soporte la resolución de las mismas.

Una vez elaborado el Documento de Aprobación Inicial, se procederá a un segundo período de participación pública, para la que se elaborarán de igual modo los informes necesarios.

Además de estos preceptivos procesos de participación pública, por parte de la dirección del estudio, podría considerarse oportuno la participación en algún proceso de divulgación, debate o participación ciudadana, sobre la marcha o el alcance de los trabajos, o la divulgación de la totalidad o parte del plan en el proceso de tramitación, ante agentes diversos que pudieran verse afectados por las determinaciones del plan. Para ello la persona consultora, dentro del alcance del contrato, deberá preparar las presentaciones correspondientes con criterios divulgativos.

7.4 Fase IV: Redacción del texto definitivo y maquetación del libro resumen.

Finalizado los periodos de información pública, y consultas de ordenación de territorio y ambientales, se reelaborarán y reeditarán todos y cada de los documentos, resultado de la estimación de las alegaciones.

Si durante el proceso de aprobación en la Comisión de Ordenación del Territorio, Declaración Ambiental Estratégica y en el Consejo de Gobierno, se procediera a la elaboración de alegaciones que se deban estimar, se revisará y reeditará el documento.

La consultora se encargará de la creación, diseño y maquetación del documento síntesis del plan, en las mismas condiciones del avance

7.5 Fase V: Seguimiento del Plan General de Carreteras

Se diseñará una aplicación informática consistente en un cuadro de mando interactivo para el seguimiento de las actuaciones previstas en el Plan General de Carreteras, de tal manera que los datos sean accesibles de manera visual y sencilla.

La aplicación del cuadro de seguimiento deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La aplicación permitirá visualizar la información correspondiente a las actuaciones del Plan General de Carreteras y su grado de ejecución de forma jerarquizada y esquemática.
- La aplicación se diseñará incluyendo tablas y gráficos que favorezcan la usabilidad, la sencillez, la accesibilidad y la navegación intuitiva.
- Para cada actuación, permitirá la visualización de los proyectos y fases, que permitan una fácil visualización de los costes vinculados a dicha actuación, plazos y grado de ejecución.
- La aplicación permitirá agrupar las actuaciones en diferentes bloques predefinidos en función de sus clasificación por grupos y subgrupos.
- La aplicación permitirá la generación de informes en formato electrónico (al menos pdf).

También permitirá la actualización de los datos de una manera sencilla.

8 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

En cumplimiento de la legislación ambiental vigente, a lo largo de todo el proceso de redacción y tramitación del cuarto plan general de carreteras del País Vasco, se redactarán y tramitarán de forma coordinada con el documento del plan, con el objeto de integrar los aspectos ambientales en su contenido, los diferentes documentos ambientales, de acuerdo con el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística. Los diferentes documentos ambientales necesarios en el proceso de redacción y tramitación ajustarán su contenido a lo establecido en el Decreto 46/2020.

Asimismo, para la elaboración de los documentos, la empresa consultora tendrá en cuenta la metodología desarrollada en el Volumen 1 de la *Colección de recomendaciones ambientales para las actuaciones de carreteras en el País Vasco. Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental*, 2006, Comisión del Plan General de Carreteras, donde se plantea el desarrollo de la EAE a partir del conocimiento del medio mediante la caracterización del ámbito. Cuando el territorio afectado es amplio, como sucede en este trabajo de planificación de carreteras, se organizará el estudio de atributos ambientales considerando los grandes bloques del medio inerte, biótico y humano, que se representarán cartográficamente. Esta primera categorización servirá para conocer las condiciones ambientales en las que se inserta la red viaria actual en su conjunto y los tramos que la forman. La presentación de las áreas sensibles y de valor y su relación con los distintos tramos de la red permitirán el análisis ambiental de la red viaria y el establecimiento de categorías ambientales tipificando los tramos según la predominancia de los valores ambientales: urbano, rural, de fondo de valle, etc. El diagnóstico ambiental de la red viaria existente, considerando sus elementos funcionales, determinará su integración en los grandes sistemas ambientales y permitirá concluir un programa de actuaciones de integración ambiental de la red existente. Este diagnóstico previo servirá de referencia para la evaluación de las actuaciones propuestas, la comparación y selección de alternativas y las directrices ambientales a considerar en actuaciones de desarrollo del plan a escala de mayor detalle.

9 EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO.

En cumplimiento de la legislación vigente en materia de igualdad, a lo largo de todo el proceso de redacción y tramitación del cuarto plan general de carreteras del País Vasco, se realizará una evaluación de impacto de género que incluirá un análisis diferenciado de la situación de mujeres y hombres en el ámbito de actuación al que se refiere el Plan.

Ésta incluirá desde la fase de diagnóstico, la elaboración de una evaluación previa del impacto potencial del plan en la situación de las mujeres y en la de los hombres, que se someterá a los procesos de información pública previstos con el resto de documentación, que den como resultado. en la fase de aprobación definitiva de Plan, el informe correspondiente que será evaluado por Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer.

Para ello, se analizarán y presentarán los datos teniendo en cuenta indicadores desagregados por sexo, cuando sea aplicable. y en el caso de detectarse desigualdades, se procederá a la elaboración de propuestas de medidas dirigidas a corregir las desigualdades.

10 INFORMACIÓN GEOREFERENCIADA.

10.1 Información Geográfica de Referencia (IGR_RT)

La Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible pondrá a disposición de la consultora la Información Geográfica de Referencia más actualizada correspondiente a la Red de Transportes (IGR_RT) del sector público de la CAE, que constituirá la base de referencia para el desarrollo de los trabajos objeto del contrato.

10.2 Cumplimiento Normativo

La información geográfica resultante de los trabajos deberá ajustarse a las Normas Cartográficas del Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi (CAE), disponibles en el portal oficial <https://www.geo.euskadi.eus/normas-cartograficas>, en el marco del Decreto 68/2021, de 23 de marzo, por el que se regulan las normas cartográficas en el sector público de la CAE.

A partir de la información recopilada y tratada para la elaboración del Plan General , la empresa consultora preparará la información digital en los soportes informáticos donde se pueda consultar el detalle de la información georeferenciada que se refiera a cada tramo del conjunto de red, con datos referidos al menos a:

- Identificación del tramo
- Municipio, provincia
- Planeamiento afecto y promotor y responsable de la gestión
- Red jerarquizada y denominación
- Estado actual
- Tipo de vía
- Coordenadas y pks
- Recorrido, accesos

- Elementos de análisis y diagnóstico: geometría y velocidades, accidentalidad, tráfico, conflictividad de travesías, accesibilidad,...)
- Criterios de intervención y actuaciones propuestas
- Orografía
- Elementos singulares
- Fotos
- Observaciones

10.3 Definición del modelo de datos e Integración

Será obligación de la consultora analizar la información geográfica resultante de los trabajos, de forma que se defina un modelo de datos válido para poder cargar en la plataforma GeoEuskadi toda la información generada, así como garantizar la máxima integración y armonización de dicha información con la IGR_RT.

11 ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN

La documentación se elaborará en los dos idiomas oficiales de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Los costes de traducción de dicha documentación corresponderán a la empresa adjudicataria.

Las entregas de documentación serán las siguientes:

11.1 Avance del plan y documento de síntesis:

- 6 ejemplares de cada documento en formato digital editable
- 6 ejemplares de cada documento en ADOBE ACROBAT
- Una presentación en POWER POINT o similar

11.2 Plan General y documento de síntesis:

- 3 ejemplares de cada documento en papel
- 6 ejemplares de cada documento en formato digital editable
- 6 ejemplares de cada documento en ADOBE ACROBAT
- Una presentación en POWER POINT o similar

11.3 Seguimiento

- Una aplicación de seguimiento basada en POWER BI o similar

La consultora entregará toda la información necesaria para que la imprenta pueda editar los documentos con toda exactitud, de forma que la tirada de ejemplares pueda ser realizada por cualquier empresa ajena a la empresa contratista, y toda la información digital en soporte informático en los formatos utilizados por el Gobierno Vasco y que se concretará por las personas técnicas correspondientes para su posterior utilización en posibles tratamientos de la documentación producida en las distintas fases de los trabajos.

Concretamente se entregarán la información en los siguientes formatos, según corresponda:

- Formato imprenta.
- Formato CAD (dwg)
- Formato GIS (shape)
- Proyecto de GvSIG
- Formato PDF
- Formato imagen ECW
- Formato imagen JPG
- Formato BI PBIX