

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ERANDIO (PARTE SEGUNDA) INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

1.-PRESCRIPCIONES GENERALES

El objeto del presente Pliego es definir las prescripciones técnicas particulares que regirán el contrato de servicios para los trabajos de redacción del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ERANDIO (PARTE SEGUNDA) INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, definiendo y concretando los trabajos a desarrollar.

2.- OBJETO DEL CONTRATO.

El objeto del presente contrato de servicios es la realización de un trabajo de asistencia técnica necesario para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Erandio (PMUS) parte segunda, para un horizonte temporal de cinco años.

A dicho plan se le pretende incorporar la perspectiva de género ya que en la actualidad no cabe movilidad sostenible si ésta no es inclusiva e igualitaria, siendo además esta cuestión una preocupación compartida por la mayoría de las urbes que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea la movilidad urbana.

Se busca y se apuesta por una mayor calidad en el transporte público, y por la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) en ciudades y, en definitiva, políticas públicas donde el transporte es más eficiente desde una perspectiva energética y medioambiental.

Además, la incorporación de la perspectiva de género favorecerá a la obtención de un modelo de movilidad que favorezca la seguridad de las mujeres y la prevención de la violencia machista.

Actualmente es más que sabido que las mujeres se mueven de manera más sostenible, compleja y diversa durante el día, pero esta puede llegar a paralizarse por la noche a causa del miedo; esta sensación de inseguridad puede disminuir mejorando el entorno e incluyendo una visión que se detenga a analizar esta realidad y proponga medidas para su transformación, reduciendo al máximo las desigualdades de mujeres y hombres en relación con el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad.

Parece importante incorporar al análisis la vulnerabilidad física y económica de ciertos grupos y colectivos de manera que la perspectiva de género sea transversal, no sólo mirando a mujeres, ni sólo a mujeres de un tipo de clase, de un origen, de una cultura o de unas capacidades físicas determinadas, sino a todas ellas.

El modelo de movilidad que se persigue no solo favorecerá la productividad; centrará también sus esfuerzos en las personas y las actividades “no consideradas tradicionalmente como productivas” allí donde se encuentra el cuidado de las personas y la vida.

Para ello es fundamental conocer y analizar las pautas de movilidad de las mujeres y de los hombres, (y de forma interseccional) y sus diferencias en lo que se refiere al trabajo, al ocio, a la conciliación, a los cuidados, etc. y, en consecuencia, conocer la relación entre la movilidad cotidiana y el género para garantizar a las mujeres un acceso a bienes y servicios en las mismas condiciones de igualdad que los hombres.

Hasta la fecha la configuración urbana y el modelo de movilidad imperante, difícilmente se adapta a las necesidades cotidianas de los sectores sociales más alejados del prototipo de usuario de la ciudad que ha primado hasta la fecha. El usuario descrito como: varón motorizado, con solvencia económica, plenamente capacitado física e intelectualmente y sin responsabilidades familiares. Es por ello más que necesaria la incorporación de la perspectiva de género en el diseño y planificación de los sistemas de transporte y movilidad del municipio para que el diseño urbano futuro responda realmente a las necesidades de toda la población.

Es por lo tanto objeto del presente contrato la elaboración del Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible (parte segunda), entendida como aquella forma global de desplazamiento en el municipio más beneficiosa tanto desde el punto de vista social, y económico, como del ambiental, entendiendo como más beneficiosa aquella que priorice las personas y la calidad de vida de todos y todas las vecinas del municipio.

3.-ANTECEDENTES Y REFERENCIAS LEGALES.

Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco, (BOPV N° 42 de 28 de febrero de 2019), en su artículo 24. que versa sobre los Planes de Movilidad, en su apartado 1, establece que “En el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente ley, los municipios con más de 5.000 habitantes deberán contar con un plan de movilidad urbana”.

Indica a su vez que “la vigencia del plan será de cinco años, transcurridos los cuales se deberá efectuar una evaluación de los resultados alcanzados por él e iniciarse una modificación de sus objetivos y medidas”.

Además, establece que “la tramitación del plan de movilidad urbana contará con una aprobación inicial y otra definitiva, y deberá garantizarse la participación e información ciudadana una vez adoptado el acuerdo de tramitación del plan”.

Al objeto de dar cumplimiento a lo indicado en párrafos anteriores se han llevado a cabo las siguientes actuaciones en años anteriores:

- Año 2020
Análisis de Aparcamiento en Erandio.
- Año 2021
Redacción del Diagnóstico de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Erandio.

Y por tanto queda colmatar con la contratación que nos ocupa el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

4.-ALCANCE DEL TRABAJO.

El alcance de los trabajos pretendido será el necesario para llevar a cabo las tareas y elaborar los trabajos que se describen en la cláusula octava de este Pliego.

En resumen, el trabajo pretendido analizará el diagnóstico sobre la situación actual realizado y el estudio de aparcamiento actualmente realizado, para posteriormente elaborar el plan, incluyendo la definición de unos indicadores para su seguimiento, los procesos de participación pública y el cronograma de actuaciones siguiendo estrictamente lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco (art.24-.2.b y 3) que se transcribe a continuación:

“b) Parte 2. Medidas, que incluirá los siguientes aspectos:

- *Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.*
- *Incentivación del transporte público.*
- *Fomento de vehículos de uso compartido (car-sharing).*
- *Alternativas para la reducción progresiva del transporte privado.*
- *Mejora de la logística para la distribución de mercancías.*
- *Fomento del uso de bicicletas y, en general, de los desplazamientos no motorizados.*
- *Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones.*
- *Fomento del uso de vehículos que utilicen combustibles alternativos.*

3. El plan deberá indicar con claridad los objetivos que persigue, las inversiones comprometidas por la administración adoptante del plan, los indicadores anuales de seguimiento y el horizonte temporal para su consecución, y deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 46 de la Ley 4/2005. El plan y los estudios precisos para su realización se redactarán teniendo en cuenta los diferentes usos de la ciudad y del espacio que hombres y mujeres realizan, e incluirán propuestas para disminuir las posibles brechas de género, con la finalidad de avanzar hacia el diseño de una ciudad integradora y corresponsable. “

5.-DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La dirección, tutela y seguimiento de los trabajos por parte del Ayuntamiento se realizará a través del equipo municipal designado por el propio Ayuntamiento, y estará encabezado por una persona técnica municipal que asumirá las funciones de coordinación y dirección técnica, velará por el cumplimiento del presente pliego, expedirá las certificaciones que procedan, formulará la liquidación y resolverá las incidencias y/o controversias de carácter técnico que eventualmente pudieran surgir y/o suscitarse durante el desarrollo de los trabajos.

6.-LA PERSONA ADJUDICATARIA, EQUIPO Y MEDIOS

La persona adjudicataria del contrato designará una persona de su equipo, que asumirá las funciones de responsable técnico de los trabajos encomendados. Esta persona será la interlocutora entre la persona adjudicataria y el personal técnico municipal encargado de la dirección de los trabajos. Será responsable directo de la ejecución de los trabajos en tiempo y forma, y su presencia será obligatoria en todas las reuniones a celebrar.

La persona adjudicataria designará, además, una persona de su organización con titulación adecuada que asumirá la dirección del Plan, siendo autor/a y redactor/a del mismo. Será quien coordine las distintas materias objeto de análisis que integran el mismo, pudiendo coincidir o no con la figura del Responsable técnico/a.

La persona adjudicataria realizará todos los trabajos contratados con rigor suficiente y aportará los medios personales y materiales adecuados para afrontar los trabajos contratados.

Se facilitará, en el Sobre C, la relación del personal que vaya a intervenir en los trabajos, con indicación de las funciones específicas de cada persona y de sus titulaciones, incluyendo una breve reseña del historial profesional del personal técnico.

La persona adjudicataria tendrá libre acceso a toda la documentación disponible que sea necesaria para la realización de los trabajos.

Las peticiones de documentos o expedientes a los diferentes servicios municipales se canalizarán a través de la persona designada como Coordinador municipal.

La persona designada como directora de los trabajos tendrá el título adecuado: Arquitecto/ao Ingeniero/a Superior.

7.- RELACIONES ENTRE PERSONA ADJUDICATARIA Y ADMINISTRACIÓN.

Durante el desarrollo de los trabajos del Contrato todas las relaciones directas de la persona adjudicataria con el Ayuntamiento se desarrollarán a través de la persona designada como Coordinador municipal nombrada por el Consistorio.

Al iniciar los trabajos la persona adjudicataria presentará un programa detallado de su desarrollo que, una vez aprobada por el Coordinador municipal, servirá para realizar su seguimiento y control.

Y en cualquier momento, se podrá exigir la revisión del estado de los trabajos, a requerimiento del Coordinador municipal, el responsable técnico del consultor informará (por escrito si así se solicitase) sobre cualquier aspecto técnico o de gestión de los trabajos.

8.-DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO “PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ERANDIO”.

8.1.- OBJETIVOS PRINCIPALES

El municipio de Erandio se ha visto afectado por los problemas derivados de la creciente dependencia de la sociedad actual del uso del transporte privado motorizado, ocasionado por un crecimiento y desarrollo urbanístico de densidad media-baja, necesitado de una mayor cohesión funcional entre barrios, y por el consiguiente aumento del parque automovilístico. Esta realidad está ocasionando problemas de distinta índole: ocupación del suelo, congestión del tráfico, problemas medioambientales y otras afecciones negativas sobre la calidad del entorno urbano.

Además, existe la obligatoriedad legal de realización de un Plan de Movilidad urbana establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Es por ello que el Ayuntamiento de Erandio pretende completar las actuaciones realizadas a este respecto completando el Plan de Movilidad Urbana Sostenible diferenciada en dos fases, la primera, la que engloba los análisis y estudios previos realizados hasta la fecha con las aportaciones que estime oportuno la persona

adjudicataria tras su análisis y que incluirá:

- El Análisis de Aparcamiento en Erandio.
- El Diagnóstico de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Erandio.

Y una segunda fase que se completará con el resto de las cuestiones que se citan en el presente apartado.

Se indican a continuación los objetivos generales que persigue el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

1. La transición energética con la descarbonización de la movilidad a través de vehículos y trasportes que utilizan alternativas a combustibles fósiles, desde una perspectiva de neutralidad tecnológica y de inclusión social, y con un enfoque de transición justa con los colectivos y territorios vulnerables.
2. La Gobernanza y financiación de proyectos de movilidad urbana sostenible, incluyendo la participación ciudadana y la provisión de servicios públicos a nivel local.
3. La digitalización e innovación de personas y mercancías más eficientes, seguros, inclusivos e inteligentes con la integración de las nuevas tecnologías, así como la perspectiva de género.

Y en un plano más concreto, los siguientes objetivos específicos:

1. Integración de políticas de desarrollo urbano y territorial con políticas de movilidad, de modo que se propicie la accesibilidad de la ciudadanía a sus actividades, con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.
2. Elaboración de un plan de movilidad que guíe al municipio en las actuaciones futuras de cara conseguir un modelo de movilidad más saludable, igualitario, inclusivo y seguro donde se tenga en cuenta las necesidades específicas de colectivos desfavorecidos así como la accesibilidad cognitiva sensorial y que a su vez sirva para reducir las desigualdades existentes entre mujeres y hombres en relación con el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad atendiendo a las necesidades e intereses de las mujeres en su heterogeneidad y diversidad (edad, origen, situación económica, etc...).
3. Mejora de la accesibilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad mediante el vehículo privado, favoreciendo aquellas condiciones que propicien la movilidad en transporte público colectivo, y mediante modos no motorizados (a pie y en bicicleta).
4. Formulación de propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.
5. Análisis de necesidades reales y formulación de propuestas de gestión del aparcamiento, en sus diferentes aspectos: residentes, rotación y servicios de carga y descarga dentro de Erandio.
6. Implantación de la red de movilidad ciclista creando una red real que sea atractiva e induzca a su utilización, con enlaces que acorten las distancias a recorrer. Proponer y cuantificar la inversión de los servicios más adecuados para su implementación (bicicletas municipales, aparcabicis, servicio de limpieza, etc.)
7. Estudio de las Zonas 30 y posibles ampliaciones.
8. Fomento de vehículos de uso compartido.
9. Mejora de la logística para la distribución de mercancías.
10. Estudio de posibles peatonalizaciones o super manzanas.
11. Estudio de acciones de urbanismo táctico para llevar a cabo las medidas recogidas de forma temporal.

La persona adjudicataria del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, basándose en estos objetivos, y otros que considere oportunos, elaborará indicadores anuales de su cumplimiento para valorar el seguimiento de los mismos.

8.2.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR.

Los trabajos a desarrollar y la redacción del Plan Movilidad Urbana Sostenible se ajustará al esquema que se desarrolla a continuación.

PARTE PRIMERA (actualmente redactada)

- Diagnóstico de la situación de partida y proyección previsible de las variables de movilidad, incluyendo como mínimo los siguientes aspectos:
 - Gestión del estacionamiento.

- Oferta de transporte público.
- Ordenación de la red viaria principal.
- Reparto modal de la movilidad.
- Existencia de entornos o barreras a la movilidad.
- Gestión del transporte a grandes centros de actividad.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a centros de actividad.
- Reparto de mercancías en el entorno urbano.
- Disponibilidad de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
- Disponibilidad de sistemas públicos de préstamo de bicicletas (bicisharing municipal).
- Y otros indicadores como los son los socioeconómicos, la movilidad con carácter general y también por género y peatonal, la red viaria, el aparcamiento, la carga y descarga, el transporte público, siniestrabilidad y medio ambiente.

PARTE SEGUNDA (pendiente de redactar)

- Definición de los objetivos generales, debiendo contemplar la movilidad eficiente, tanto de carácter energético como la relativa a la eliminación de barreras a la movilidad, la accesibilidad de todos los barrios a las redes de transporte colectivo, la peatonalización de los cascos urbanos y la creación de espacios seguros para el esparcimiento de colectivos vulnerables al tráfico.
- Definición de objetivos específicos, los cuales, además de estar alineados con los objetivos generales del plan, deberán ser cuantificables, medibles y tendrán un ámbito temporal definido. Cada objetivo específico tendrá un indicador asociado que, a través de su dato de partida, permitirá conocer con certeza su grado de cumplimiento.
- Plan de Acción. Se describirán las acciones, o proyectos, a llevar a cabo para el logro de los objetivos específicos definidos, detallando tanto los plazos para su realización como los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

Las acciones se englobarán en los siguientes ámbitos:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en centros urbanos y otras medidas para la reducción progresiva del transporte privado.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público y de la explotación de las infraestructuras de transporte de competencia municipal.
- Desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de los centros urbanos o en el ámbito metropolitano.
- Potenciación de los combustibles alternativos mediante puntos de recarga y repostaje accesibles al público.
- Ordenación y explotación de la red principal viaria, en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción o reserva, de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, de manera que el peatón y la bicicleta dispongan de un entorno adecuado, seguro y agradable.
- Fomento de vehículos de uso compartido.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a centros de actividad, existentes o previstos.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en el centro urbano.
- Conclusiones.

Servirá de referencia, además, la Guía práctica para la elaboración de Planes Municipales de Movilidad Sostenible de IHOBE y cualquier otro instrumento y/o estudio que haya versado sobre el tema objeto de contrato y pueda servir de apoyo.

8.3.- ELABORACION DEL PLAN DE MOVILIDAD.

Del análisis de los datos recopilados de la fase de diagnóstico, se extraerán las conclusiones precisas para establecer una visión del conjunto de la movilidad en el municipio en diferentes escenarios temporales a corto y medio plazo.

A partir de dichos resultados y conclusiones obtenidas se procederá a la redacción del Plan de Movilidad, que se diseñará tanto en función de los puntos fuertes detectados como de las deficiencias del municipio en materia de movilidad, potenciando los primeros y corrigiendo los segundos.

Por tanto, el trabajo se desarrollará en tres fases diferenciadas:

- 1.- Definición de un marco estratégico que recoja los objetivos principales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, teniendo en cuenta en el mismo la transversalidad de género.
- 2.- Elaboración y evaluación de las propuestas que conformarán el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, incluyendo la definición de su proceso de implantación y selección de los indicadores para su seguimiento. Los indicadores propuestos deberán ser válidos para analizar los efectos de las medidas propuestas sobre las emisiones de CO₂ y el cambio climático. Se deberán de incluir nuevos indicadores que posibiliten un mayor conocimiento de las diferentes realidades, situaciones, necesidades y condiciones de mujeres y hombres en este ámbito.
- 3.- Confección de escenarios de futuro para contrastar la evolución previsible de las recomendaciones anteriores.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible transversalizará la perspectiva de género, tanto en los objetivos como en las actuaciones. En consecuencia, en todas las actuaciones que se propongan se indicará expresamente como afectará éstas a mujeres y a hombres de forma diferenciada.

El plan contemplará los siguientes aspectos:

- a) Estudio del tráfico actual en el municipio y propuestas de mejora desde un punto de vista sostenible, seguro y saludable teniendo en cuenta los siguientes puntos:
 - Circulación y estructura de la red viaria.
 - Gestión del aparcamiento.
 - Gestión de la Movilidad.
 - Acceso a los Servicios públicos municipales (sociales, deportivos, etc).
 - Zonas 30.
 - Plan de Seguridad Vial, teniendo en cuenta la perspectiva de género.
 - Modos de canalizar el tráfico de los vehículos privados.
 - Confección de indicadores de seguimiento de la Movilidad.
 - Elaboración de un Plan de Comunicación.
- b) Estudio y propuestas de mejora de la movilidad peatonal y de los espacios públicos desde un punto de vista igualitario e inclusivo.
 - Análisis de los recorridos peatonales y creación de itinerarios universales teniendo en cuenta la accesibilidad cognitiva-sensorial y la perspectiva de género.
 - Posibles ampliaciones de zonas peatonales.
 - Accesibilidad, seguridad y supresión de barreras arquitectónicas en las vías de uso público y acceso a los servicios.
 - Señalización vial adaptada a personas con diversidad funcional (sensoriales y cognitivos).
- c) Completar una red segura y funcional de movilidad ciclista, dando relevancia a:
 - Los espacios compartidos bici – vehículo motorizado.
 - Modos de fomentar el uso de la bicicleta y nuevos modelos de transporte sostenible.

- Posibles uniones dentro de la red acortando las distancias a recorrer.
- Servicios necesarios para su implementación (alquiler, aparcamientos, limpieza, etc.)

d) Estudio, mejora, y fomento de la línea del autobús urbano, definiendo estrategias a seguir. Se deberá precisar:

- Número de líneas, descripción y vehículos.
- Análisis de itinerarios, paradas y horarios.
- Organización del servicio, kilometraje, tiempo de rodadura.
- Conexión con otros medios de transporte o sistemas intermodales.

e) Plan de Movilidad Escolar Segura contemplando:

- Entornos y trayectos escolares seguros.
- La reducción de situaciones de riesgo del colectivo infantil.
- Posibles alternativas desde un punto de vista de movilidad sostenible a la actual.
- Situación del tráfico y aparcamiento.

f) Plan para una movilidad segura, atendiendo a las diferencias de género en cuanto a la percepción de seguridad por parte de mujeres y de hombres y en cuanto al fomento de espacios que favorezcan esa percepción de seguridad y la eliminación de riesgos reales para ambos sexos.

A continuación, se indican con más detalle algunos objetivos que se pretenden:

FOMENTO Y MEJORA DE LA MOVILIDAD ACTIVA PEATONAL

La persona adjudicataria tendrá que proponer y desarrollar distintas medidas tendentes a mejorar la movilidad activa el municipio, fomentando los desplazamientos a pie o en bici.

En este sentido habrá de contemplarse el efecto barrera que suponen determinadas infraestructuras y proponer actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en todo el municipio.

MOVILIDAD CICLISTA Y OTRO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Partiendo de la situación actual analizando detalladamente el uso y la problemática asociada a inexistencia de itinerarios,

- Propuesta de una red segura y funcional de movilidad ciclista, conectando en lo posible los principales barrios del municipio y proponiendo medidas concretas y detalladas para integrar la movilidad ciclista en la calzada y en la red de tráfico general.
- Estrategias y medidas concretas para fomentar el uso de la bicicleta, convirtiendo este modo de movilidad más atractivo que el motorizado para los recorridos urbanos.
- Este estudio contemplará y propondrá soluciones para los nuevos modelos de movilidad, como las bicicletas eléctricas, patinetes, patinetes eléctricos, etc.

TRANSPORTE PÚBLICO

Se considerará los desplazamientos de la población, y se analizará de forma desagregada por sexo, teniendo en cuenta las variables socio-demográficas, las distintas pautas de movilidad para las actividades cotidianas tanto de hombres como de mujeres, las franjas horarias y las frecuencias, así como los desarrollos futuros, respecto a:

- Las actuales estaciones de transporte público, tanto Eusko Tren, como BizkaiBus, autobús urbano.
- Transporte público adaptado a personas con diversidad funcional (sensoriales y cognitivos).

Con todo ello, se propondrán las actuaciones que se consideren necesarias para la mejor adecuación de este modo de transporte a las necesidades de movilidad del municipio.

VIALIDAD

Se analizarán planes de actuación urbanística aprobados en el Ayuntamiento a fin de analizar de manera conjunta, y con visión de futuro, la incidencia que tendrá en el viario actual la movilidad generada por los nuevos desarrollos previstos, con especial incidencia del carril bici previsto en el eje de la ría a lo largo de todo el municipio para el año 2022 y conexión con la margen izquierda en el barrio de Altzaga.

Se deberá analizar la funcionalidad de la vialidad prevista en dichos Planes y su adecuación a los nuevos desarrollos al objeto de realizar las propuestas que fuesen necesarias para adecuar la vialidad prevista con la movilidad futura estimada a corto plazo en los escenarios que se confeccionen.

APARCAMIENTO

La ocupación que el vehículo privado realiza de la vía pública cada vez ha sido mayor; esto interfiere con la implantación de otros usos a los que se puede dedicar dicho espacio, tanto a nivel de creación de espacios públicos como de infraestructuras para otros modos de transporte.

La persona adjudicataria deberá elaborar las líneas estratégicas de futuro y definir propuestas concretas de actuación a corto y medio plazo para gestionar las plazas dedicadas a este uso del aparcamiento.

Fundamentalmente se realizarán propuestas coordinadas para la gestión del aparcamiento para residentes, rotación y carga/descarga.

SEGUIMIENTO

Se diseñarán indicadores de seguimiento para evaluar los logros obtenidos en cuanto a:

- Gestión de la movilidad.
- Transporte público municipal.
- Movilidad peatonal y otros medios de transporte.
- Accesibilidad urbana.
- Movilidad Escolar Segura.
- Indicadores de género:
 - Superación/perpetuación de las desigualdades de género que provoca la movilidad.
 - Reducción de espacios no seguros (Prevención de violencia machista y reducción de la percepción subjetiva de peligro).
 - Mejora de las condiciones objetivas para la movilidad de las mujeres (de forma interseccional).

Entre otras cuestiones, se definirán los indicadores a medir, las fuentes de información a emplear, la metodología de cálculo y la frecuencia de medida (cronograma de medición).

Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a medio y largo plazo y al menos permitirán realizar una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, social económico y funcional. Estos indicadores se diseñarán teniendo en cuenta la perspectiva de género y se completarán con informes anuales sobre el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Se configurará una comisión de seguimiento.

8.4.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA

En la actualidad y dado que la parte primera del plan ya ha sido elaborada, cabe señalar que durante la elaboración del Diagnóstico ya fueron realizadas las entrevistas individuales de distintos agentes y entidades, y que, una vez configurado el documento, éste también fue explicado a las entidades locales.

Ahora, y con la elaboración de la parte segunda de los trabajos aquí descritos, deberá configurarse una sesión participativa donde deberá asistir el personal técnico de la empresa adjudicataria para hacer una exposición de los diferentes estudios realizados, así como para asistir al técnico/a.

Así mismo, en base al ejercicio de visión compartida que se realice, las personas participantes deberán realizar una propuesta de criterios y objetivos de actuación posibles de cara a la elaboración del plan de movilidad. Éstos

serán definitivamente fijados y aprobados por parte del Ayuntamiento.

Además, y una vez que se encuentre avanzado el plan de movilidad deberá ser presentado y contrastado nuevamente con agentes, entidades y/o colectivos locales identificados, así como con el personal técnico municipal correspondiente, para que puedan realizar las aportaciones correspondientes.

El equipo redactor deberá realizar las actas derivadas de las reuniones del Proceso de Participación. Deberá prestar su asistencia en todos aquellos procesos informativos y/o de participación ciudadana que el Ayuntamiento de Erandio lleve a cabo.

8.5.- CRONOGRAMA DE ACTUACIONES

La persona adjudicataria concretará las fechas y/o plazos para la ejecución de las diferentes medidas y propuestas recogidas en el Plan.

Asimismo, se establecerá la relación de inversiones económicas necesarias y cronograma para acometer las principales acciones del Plan, y se realizará un plan de presupuesto por fases.

La planificación temporal de las distintas medidas resultantes del Plan de Movilidad, así como las actividades de comunicación se concretarán teniendo en cuenta el horizonte fijado (5 años) para la consecución de los objetivos del Plan.

8.6 EVOLUCIÓN FUTURA DEL PLAN DE MOVILIDAD.

La persona adjudicataria deberá realizar confeccionar y analizar distintos escenarios de futuro para evaluar las propuestas que recoja el Plan, teniendo en cuenta que se trata de completar las actuaciones realizadas hasta la fecha para culminar el trabajo en la definición de las líneas estratégicas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Erandio que permita consolidar su futuro de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad anteriormente apuntados.

La persona adjudicataria deberá describir la metodología a aplicar en el desarrollo del Plan de Movilidad avalada por su demostrada aplicación con éxito en trabajos similares.

La definición de dicho escenario de futuro a un horizonte temporal futuro que se acordará con el Coordinador Municipal se realizará teniendo en cuenta:

- La evolución de las variables de movilidad
- El previsible crecimiento del municipio en todas sus variables
- Los Planes de Ordenación vigentes, tanto municipales como de otro orden y que pudieran afectar al trabajo que nos ocupa.
- Indicadores para medir el potencial impacto diferenciado en mujeres y en hombres.

9.-DISPONIBILIDAD Y TRANSFERENCIA DE LOS TRABAJOS.

Una vez finalizada la elaboración y aprobación del Plan Municipal de Movilidad Sostenible, toda la documentación de los trabajos realizados pasará a ser propiedad del Ayuntamiento de Erandio.

Se entregarán una copia en papel de la documentación solicitada en euskara y castellano.

Además, la persona adjudicataria entregará una copia de la documentación citada en soporte CD, utilizando formatos estándar, preferiblemente de Libre Office, y los planos en formato DXF y en formato DWG de AutoCAD, así como en PDF, y compatible con GIS. Se entregará un listado indicando el nombre de los ficheros y/o archivos que conforman la documentación junto a una descripción de su contenido.

10.-DOCUMENTACIÓN TÉCNICA QUE DEBE CONTENER LA OFERTA.

La documentación que debe contener la oferta es la que a continuación se describe:

MEMORIA TÉCNICA del trabajo que se propone desarrollar, de los estudios que forman parte del mismo, metodología propuesta definiendo los procedimientos, modelos u otras herramientas técnicas que se propone emplear en cada parte del mismo. Incluirá al menos los siguientes apartados:

- Exposición del contenido y metodología.
- Conclusiones de trabajos ejecutados hasta la fecha (diagnóstico, estudio de aparcamiento).
- Estrategias.
- Propuestas de actuación.
- Programa de participación pública.
- Programa de trabajos.
- Medidas a adoptar.
- Seguimiento, medición e indicadores.

MEDIOS TÉCNICOS. Se adjuntará una relación de los medios materiales y la capacidad tecnológica, debidamente justificados, del que estarán dotados durante las diversas fases de la redacción y tramitación.