

**PLIEGO DE CONDICIONES TECNICAS
PARA LA CONTRATACIÓN, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, DE LA
REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BASAURI**

- PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARTICULARES-

- Concurso -

ÁREA PROMOTORA

ÁREA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y CONTRATACIÓN

* OBJETO DEL CONTRATO: **Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Basauri 2023-2027.**

* PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN: **Abierto con varios criterios de valoración.**

* PLAZO DE EJECUCIÓN DEL TRABAJO: **12 meses**

* PRESUPUESTO: **72.600 euros. (IVA incluido)**

EXPOSICIÓN DEL EXPEDIENTE: **Dependencias municipales del Área de Política Territorial- Departamento de Contratación. Casa Consistorial- 3ª Planta.**

C/ Kareaga Goikoa, nº 52- **48970 BASAURI.**

**PLIEGO DE CONDICIONES TECNICAS
PARA LA CONTRATACIÓN, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, DE LA
REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BASAURI**

1.- OBJETO

La finalidad de este Pliego es contratar los servicios para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2023-2027 (en adelante PMUS) del Municipio de Basauri.

2.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Las políticas de movilidad suponen uno de los elementos centrales de la agenda política del Ayuntamiento de Basauri, de manera alineada con los preceptos que se vienen marcando desde otros niveles administrativos, tanto en el europeo, estatal, autonómico o foral. La política de movilidad posibilita el desarrollo del resto de actividades que tienen lugar en un determinado territorio, además de dar estructura al mismo y condicionar aspectos tan importantes como la capacidad de atracción o la calidad de vida de las personas que en él viven.

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS – Naciones Unidas)

De acuerdo a las Naciones Unidas, la movilidad es una “*cuestión fundamental para el desarrollo*”. Por esta razón, sus delegaciones están desarrollando proyectos para utilizar la movilidad como herramienta que permita alcanzar los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible – Iniciativa aprobada en 2015 por Naciones Unidas que consta de 17 objetivos-).

Un ejemplo puntual es la agenda impulsada por la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa (UNECE). Esta comprende una serie de iniciativas de tres tipos: analíticas, regulatorias y de creación de capacidades para guiar el desarrollo de la movilidad hacia el logro de los ODS. En sus iniciativas, la UNECE considera que apostar por elementos de la movilidad sostenible como la transición energética, la infraestructura para una logística eficiente, la regulación vehicular, los modelos de inversión en infraestructura, la educación en seguridad vial y la planificación urbana orientada a la movilidad tendrían un gran impacto en 13 de los 17 ODS.

Otro claro ejemplo de este enfoque es el trabajo desarrollado por el Banco Mundial, el cual considera que para lograr los ODS es necesario minimizar los impactos negativos de la movilidad. Para ello, han desarrollado *Sustainable Mobility for All* (Sum4All), una plataforma que reúne a múltiples actores influyentes en la movilidad. Dicha iniciativa se basa en cuatro ejes estratégicos, planteando que la movilidad sostenible deber ser (1) equitativa, (2) eficiente, (3) verde y (4) segura. Sum4all considera que conseguir que la movilidad reúna estas características es imprescindible para alcanzar al menos 7 de los ODS.

La movilidad sostenible es una herramienta transversal para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y su relevancia destaca especialmente en el **Objetivo Número 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles**.

Emisiones y efecto invernadero

Según la Organización Mundial de la Salud, **la contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud**. Disminuir los niveles de polución reduciría notablemente la carga de morbilidad derivada de enfermedades cerebrovasculares, cánceres de pulmón, así como neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.

Solo el coche es responsable de más de tres cuartas partes del total de las emisiones del sistema de movilidad urbana (75,5%).

De cara a una mejora en la calidad del aire, deben considerarse aspectos como la evaluación del impacto en sentido positivo que tendría sobre la emisión de gases de efecto invernadero la aplicación de medidas de cara a potenciar una movilidad sostenible en el municipio.

PNIEC

Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030: define los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de penetración de energías renovables y de eficiencia energética. Determina las líneas de actuación y la senda que, según los modelos utilizados, es la más adecuada y eficiente, maximizando las oportunidades y beneficios para la economía, el empleo, la salud y el medio ambiente; minimizando los costes y respetando las necesidades de adecuación a los sectores más intensivos en CO₂.

Según el estudio realizado, las medidas contempladas en el PNIEC permitirán alcanzar los siguientes resultados en 2030:

- 23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.
- 42% de renovables sobre el uso final de la energía.
- 39,5% de mejora de la eficiencia energética.
- 74% de energía renovable en la generación eléctrica.

Dado que tres de cada cuatro toneladas de gases de efecto invernadero se originan en el sistema energético, su descarbonización es la piedra angular sobre la que desarrollar la transición energética y la descarbonización de la economía, si bien el PNIEC también dedica una gran atención y medidas para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del resto de sectores.

El sector de la movilidad-transporte aportó en el año 2017 el 26% de las emisiones. Con la reducción de 27 Mt CO₂ equivalente entre 2020 y 2030, se consigue una reducción del 33%. La principal fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector de la movilidad-transporte es un cambio modal que afectará según el Plan al 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. Para ello se prevé que a partir de 2023 se generalice a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de zonas de bajas emisiones con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes, medidas en las que serán claves las administraciones autonómicas y locales. Otra fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector será la presencia de renovables en la movilidad-transporte que alcanza en 2030 el 28% por medio de la electrificación (5 millones de vehículos eléctricos en ese año) y el uso de biocarburantes avanzados.

Estrategia Klima 2050

Debido a la propia naturaleza del cambio climático, tanto en la vertiente de mitigación como especialmente en la de adaptación, es necesario trabajar y conjugar horizontes temporales lejanos con acciones en el cortomedio plazo.

En esta línea, los objetivos y las metas definidos para Euskadi buscan fijar el punto final que es necesario alcanzar en el largo plazo (año 2050). Para llegar a este horizonte se deben concretar actuaciones en periodos de tiempo más cortos que puedan ser actualizadas con los avances científicos y tecnológicos en desarrollo. De esta forma, la hoja de ruta marcada a 2050 se irá concretando en periodos de tiempo más reducidos (por décadas), lo que permitirá especificar las acciones que deberán llevarse a cabo en las diferentes líneas de actuación.

En este sentido, el primero de estos periodos de desarrollo de la Estrategia, hasta el año 2020, se alinea con el primer horizonte de compromiso establecido a nivel europeo. Para este primer periodo al año 2020 se han definido 70 acciones derivadas de los siguientes procesos:

- el contraste con diferentes estrategias y planes de otros países y regiones punteras en materia de cambio climático;
- el trabajo coordinado entre los diferentes departamentos del Gobierno Vasco; y
- el proceso participativo llevado a cabo con municipios, Diputaciones Forales y agentes socio-económicos (en el documento KLIMA 2050 se recoge una síntesis del proceso participativo en el Anexo IV).

Con ello, a 2020 se concreta un conjunto de acciones que suponen los primeros pasos hacia los objetivos establecidos a 2050. Como se especifica en el capítulo de seguimiento, este primer conjunto de acciones deberá ser revisado y actualizado cada diez años, en los sucesivos periodos de desarrollo de la Estrategia a 2050.

En relación al transporte, se recoge lo siguiente:

META 2 Caminar hacia un transporte sin emisiones

Línea de actuación 4:

Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI (Gases Efecto Invernadero)

- 12.** Desarrollo de la nueva Red Ferroviaria del País Vasco para el transporte de pasajeros y mercancías.
- 13.** Potenciación del corredor atlántico de mercancías (Red Trans-European Transport Networks – TENT-T).
- 14.** Implantación de plataformas logísticas que fomenten el uso del ferrocarril y el transporte marítimo de mercancías (comenzando por Jundiz, Pasaia-Irun y Arasur).
- 15.** Creación y/o ampliación de redes de metro, tren, tranvía y autobús logrando la consecución del billete único para el transporte público municipal e interurbano de toda Euskadi.
- 16.** Fomentar el desarrollo de planes de movilidad sostenible a nivel comarcal, urbano y en los diferentes centros de actividad.

Línea de actuación 5:

Sustituir el consumo de derivados del petróleo

17. Generalización de modos de transporte con menos emisiones de GEI (vehículo eléctrico, vehículos a gas natural, bicicleta, etc.) a través de apoyo económico y de medidas de discriminación positiva como la exención en el pago de OTA a vehículos que no sean de combustión interna, reducción del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, etc.

Línea de actuación 6:

Integrar criterios de vulnerabilidad y de adaptación en infraestructuras de transporte

18. Identificar y monitorizar las infraestructuras de transporte vulnerables para detectar necesidades de redimensionamiento y mantenimiento.

19. Impulsar la innovación en el diseño de soluciones para aumentar la resiliencia de las infraestructuras de transporte.

Plan de lucha contra el Ruido 2018/2020 Basauri

Para conocer cuáles son las fuentes sonoras que generan molestia y a las que se debe atender complementariamente a las evaluadas en el Mapa de Ruido, se efectuó un estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri. En este estudio, realizado en base a consultas ciudadanas, se abordaron cuestiones como cuál es la importancia relativa de la contaminación acústica frente a otras cuestiones de ciudad, cómo es la percepción de ruidosidad del municipio y los barrios, cuáles con las fuentes dominantes en la configuración del ambiente sonoro de la ciudad y en la molestia, así como cuáles son las zonas tranquilas y las actuaciones contra el ruido que, a juicio de la ciudadanía se pueden desarrollar.

Del trabajo realizado se desprende que las zonas más expuestas se relacionan con el ruido del tráfico urbano, fundamentalmente en las calles Kareaga Goikoa, Nagusia y Lehendakari Aguirre.

El Plan de Movilidad, por tanto, también deberá atender a cuestiones relativas a la lucha contra el ruido y tenerlas en consideración, como un aspecto transversal más a trabajar en el referido Plan.

Territorio

A su vez la movilidad representa uno de los ejes más significativos en la estructuración de los territorios, áreas y municipios, siendo su desarrollo motivo de impactos positivos como negativos en la medida que no se realice bajo criterios de sostenibilidad y equidad de género. De este modo, un PMUS es un compendio de actuaciones que contribuye a la consecución de unos objetivos climáticos, energéticos y sociales (género, edad, cohesión del territorio, etc.), incidiendo o actuando sobre las políticas de movilidad del territorio.

Para que sea un Plan Sostenible debe cumplir los siguientes requisitos:

- Garantizar que a todos los ciudadanos se les ofrece opciones de transporte que permiten el acceso a los destinos y servicios clave, es decir, garantizar la accesibilidad universal.

- Mejorar la protección y seguridad vial en el conjunto de la trama urbana buscando el objetivo de cero víctimas.
- Reducir la contaminación del aire y del ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.
- Mejorar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de personas y mercancías.
- Contribuir a mejorar el atractivo y la calidad ambiental, en el ámbito urbano y el diseño urbano en beneficio de los ciudadanos, la economía y la sociedad en su conjunto.

Atendiendo a lo recogido en la Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética, el municipio de Basauri debe privilegiar las zonas peatonales y los carriles bici frente a los espacios reservados a la circulación de vehículos a motor.

El nuevo PMUS deberá, por tanto:

- Dar continuidad a las bases sentadas en el recientemente aprobado Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) publicado en el BOB (26 de enero de 2021) en lo que a movilidad sostenible se refiere.
- Estudiar y caracterizar el tráfico y la movilidad en las principales arterias y barrios de Basauri.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las 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.
- Conseguir que los modos no motorizados se conviertan en un modo de transporte habitual.
- Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía.
- Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.
- Guiar al municipio en las actuaciones futuras de cara a conseguir un modelo de movilidad más igualitario, más inclusivo y seguro donde se tenga en cuenta las necesidades específicas de diferentes colectivos así como la accesibilidad cognitiva.
- Favorecer aquellas condiciones que propicien la movilidad en transporte público colectivo, y mediante modos no motorizados (a pie y en bicicleta).
- Formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.
- Formular propuestas de gestión del aparcamiento, en sus diferentes aspectos
- Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante

Basauri cuenta además con Planes de Movilidad tanto municipal como comarcal redactados en el año 2010 que servirán como antecedente para valorar el grado de cumplimiento de los mismos y para tenerlos como base para el futuro Plan de Movilidad Municipal 2022-2027.

3.- ALCANCE DEL CONTRATO

El alcance del contrato para la redacción del PMUS será el siguiente:

- Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2023-2027 del municipio de Basauri
- Programa de Participación Ciudadana
- Plan de Comunicación
- Plan de Seguimiento y Evaluación

4.- FASES Y CONTENIDOS DEL TRABAJO

Tal y como recoge la **Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética** en su **artículo 24.2.**, los planes de movilidad urbana constarán de:

“...

2.- Los planes de movilidad urbana constarán de:

a) *Parte 1. Diagnóstico, que abarcará los siguientes puntos:*

La incidencia del modelo territorial y urbanístico sobre la movilidad y, en general, en el transporte.

Los distintos modos de transporte existentes en el municipio y su incidencia en el uso de la energía. Este diagnóstico deberá indicar, entre otras cuestiones: vías de transporte, aforos, rutas estratégicas para la movilidad no motorizada, lugares de estacionamiento para los distintos tipos de vehículos, sistemas públicos de recarga de combustibles y centros de actividad económica, laboral o de servicios con afluencia pública relevante.

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.*

4.- *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. Si, tras su aprobación inicial, las modificaciones del plan resultasen sustanciales, se habrá de garantizar una segunda fase de información pública. En ambos casos, el plazo de presentación de alegaciones no podrá ser inferior a 45 días.*

El plan y la documentación que le acompañe durante su tramitación serán públicos.

5.- *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. Tales resultados serán públicos.*

...”

Por lo tanto, los trabajos a desarrollar deben contemplar, como mínimo, los siguientes ítems:

4.1.- Diagnóstico de la situación actual

En el PMUS deberá realizar un estudio completo de la movilidad en Basauri bien a partir de documentación existente o de los estudios de campo que proponga la consultora. Este Plan deberá conceptualizar la visión de la movilidad de Basauri a largo plazo y su implementación en el periodo 2023-2027, de manera que se defina el reparto de la movilidad entre los diversos modos de transporte.

Se realizará un estudio completo de la movilidad en Basauri a partir de documentación existente (Plan de Movilidad Comarcal y Municipal del año 2010...etc) y de estudios de campo que considere la empresa adjudicataria, con el objetivo de obtener los flujos y formas de movilidad en el municipio.

Este Diagnóstico sobre la Movilidad Municipal deberá contemplar todos aquellos aspectos que inciden directa o indirectamente sobre el tipo de movilidad y las opciones seleccionadas por las personas residentes y visitantes de Basauri.

Se tendrán en cuenta todos los modos de transporte público que transportan viajeros en Basauri (autobuses, trenes, ascensores, taxi), así como los privados con sus circunstancias (turismos, carga y descarga) y los alternativos (peatonal y bicis, patinetes, etc.).

Entre los elementos a analizar, destacan, como mínimo los siguientes:

- Información **y análisis socio-económico** y territorial de Basauri y, en particular, la incidencia del modelo territorial y urbanístico sobre la movilidad y, en general, en el transporte.
- **Inventario y análisis de la red viaria, tráfico y circulación:** incluye la estructura de la red viaria, sentido de circulación, anchura de calzada y aceras, intersecciones, semáforos, etc. También se incluye el estudio de la red de infraestructura para peatones y ciclistas y la valoración de su estado.
- **Análisis de la demanda general de movilidad:** factores de desplazamiento, volumen y medios utilizados, frecuencias de desplazamiento, origen y destino, análisis de la demanda de aparcamiento y zonas de aparcamiento, análisis de demanda respecto a distribución de mercancías, etc.
- **Equipamientos y servicios públicos.** Se tendrán en cuenta los edificios más importantes que alberguen equipamientos públicos o privados, servicios sociales y de salud.
- **Inventario y análisis del aparcamiento:** aparcamiento en vía pública y subterránea, número de plazas y régimen, etc. Análisis de demanda.
- **Análisis de la oferta de transporte público:** inventario de la oferta y demanda de transporte colectivo, itinerarios, frecuencia, valoración y necesidades de la ciudadanía, etc.

- **Inventario y análisis del flujo de mercancías (Distribución Urbana de Mercancías DUM):** principales flujos y zonas de reparto, oferta de espacios de carga y descarga, etc.
- **Análisis de variables externas:** políticas europeas, estatales y autonómicas en materia de movilidad sostenible, identificación de buenas prácticas a nivel local, normativa de referencia, descarbonización, etc.
- Estimación de emisiones que repercuten en la **calidad del aire y en el cambio climático y niveles de ruido.**
- **Se deberá incorporar al diagnóstico una reflexión sobre la movilidad desde la perspectiva de la edad.** Si existe diferencias entre edades con respecto a la movilidad y si estas diferencias suponen algún tipo de discriminación
- Se deberá incorporar al diagnóstico **una reflexión sobre la movilidad desde la perspectiva de género**, con el fin de determinar si existen diferencias entre sexos respecto a la movilidad y si estas suponen algún tipo de discriminación, para llevar a cabo acciones dirigidas a neutralizar su posible impacto negativo.

El género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

Quizás esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día.

La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici. mujeres en la toma de decisiones, la planificación y la operación del transporte, así como las políticas públicas de movilidad, energía y medio ambiente, la infraestructura y la ejecución de proyectos orientados al desarrollo de la movilidad sostenible.

Escenarios de prospección

El objetivo de las simulaciones de los sistemas de transporte es servir de soporte al análisis de movilidad urbana. Su papel es el de proporcionar descripciones cuantitativas de un conjunto de magnitudes relevantes tales como, volúmenes de pasajeros, flujos, ocupaciones, tiempos de viaje etc. El análisis de movilidad urbana debe garantizar que el transporte sea utilizado de forma eficiente y responda a las necesidades para las que ha sido creado, relacionando las actividades humanas sobre un territorio determinado.

Será importante poder evaluar en este Plan de Movilidad simulaciones de escenarios para la modelización de la movilidad en función de las iniciativas que pudieran tomarse:

- Recopilación de datos y delimitación del área de estudio. Definición de los objetivos del estudio y definición del conjunto de situaciones futuras o escenarios a los que debe darse respuesta.
- En función de los datos disponibles y habiéndose analizado éstos, deben decidirse los modelos más adecuados a emplear para reproducir las interacciones entre la oferta y la demanda de transporte. Debe procederse a reproducir la situación actual del ámbito mediante los modelos escogidos como garantía de la capacidad de respuesta de éstos frente a los escenarios futuros.
- Construcción de los escenarios futuros tanto en la oferta como en la demanda de transporte. Explotación de los modelos de demanda.
- Evaluación de los escenarios propuestos (explotación de los modelos). Análisis de las situaciones futuras y cambios en las propuestas iniciales si ha lugar.

4.2.- Elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

A partir de los resultados y conclusiones obtenidas en la fase anterior, se procederá a la redacción del Plan de Movilidad Urbana, 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.

En este Plan deberán recogerse planteamientos y medidas que afecten, al menos, a los siguientes ámbitos:

a) Circulación y estructura de la red viaria

Se debe recoger la ordenación del tráfico y la jerarquización del viario urbano, plan de semaforización, propuesta de cambio de sentidos de circulación en vías y viales, etc.

b) Estacionamiento

Se deberá determinar una estrategia de aparcamientos que dé respuesta a los retos que se deriven del diagnóstico realizado:

- Reordenación del estacionamiento en superficie.
- Nuevas zonas de aparcamiento en el municipio.
- Aparcamientos de disuasión y fórmulas para favorecer la rotación de aparcamiento en las zonas principales de aparcamiento.
- Señalización de aparcamientos.
- ...

c) Potenciación del uso del transporte público

Se deberán acometer propuestas de mejora e incentivación del sistema de transporte público, respecto a aspectos como:

- Itinerarios
- Frecuencias
- Accesibilidad y paradas
- ...

Se estudiarán medidas en el viario de apoyo al transporte público, como limitación de aparcamiento, coordinación semafórica, prioridad de paso, carriles bus, etc.

También se definirán 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...

Para el caso de Basauri además, uno de los aspectos importantes a valorar será el de la **Lanzadera** que una periódicamente una San Miguel con el centro de Basauri.

d) Mejoras del espacio público urbano y ciudadano

Se deberán recoger aspectos ligados al uso del espacio público con carácter prioritario por parte de peatones y ciclistas:

- Propuestas de peatonalizaciones y creación de calles de coexistencia
- Zonas 30 y calmado de tráfico
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida y otras diversidades funcionales y sensoriales. Supresión de barreras.
- Redefinición de la red de bidegorris. El PMUS deberá incluir una propuesta de una red segura y funcional de movilidad ciclista, aprovechando en lo posible la actual infraestructura y proponiendo medidas concretas y detalladas para integrar la movilidad ciclista en la calzada y en la red de tráfico general. Se deberá recoger una propuesta de carril ciclista que cruce el municipio de un extremo a otro.
- Incorporación de la perspectiva de género a la movilidad
- ...

e) Seguridad vial y movilidad peatonal:

Se deberá recoger un conjunto de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial en Basauri. En concreto, se deberá incluir en este sentido la mejora de la seguridad en el entorno de los colegios.

El desplazamiento peatonal, por el hecho de ser el modo con menor impacto en el medio, por su prácticamente nulo consumo de recursos y por su alcance universal, se configura como el eje prioritario del PMUS. Además, resulta ser complementario al resto de modos de desplazamiento, ya que, incluso la persona usuaria de los viajes motorizados, realiza una parte de su viaje -en los extremos del mismo- como transeúnte. Debe por tanto considerarse también recorridos peatonales de menos de 300 metros.

Las medidas que el Plan de Movilidad recogerá deberán abarcar sobre todo la adecuación física de la red peatonal del municipio de Basauri a todo tipo de transeúntes que circulen por ella. La importancia que el Ayuntamiento de Basauri da a este tipo de medidas se puede observar no solo en las actuaciones que se han venido realizando a lo largo de los años, sino también en la previsión de modificación de aquellos pasos de peatones de la ciudad para adaptarlos a las condiciones de ese sector de la población más vulnerable por sus problemas de movilidad.

Habrán de analizarse escenarios con calles donde se reduzca la velocidad máxima de los vehículos a motor, aplicar políticas de mejora de la circulación peatonal por encima de los de vehículos a motor...etc.

f) Mejoras de la distribución de mercancías:

Se incluirán actuaciones específicas para mejorar el reparto de mercancías en el municipio:

- Zonas de carga y descarga
- Horarios
- Tipología de vehículos
- ...

g) Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético:

El Plan contendrá medidas y programas dirigidos a reducir las emisiones ambientales, que afectan a la calidad del aire, al cambio climático y a los niveles de ruido, y relativas al consumo de energía eficiente. Se estudiarán propuestas para reducir la contaminación y aumentar la eficiencia energética, incluyendo la instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos, la incentivación de nuevos modelos de transporte no contaminantes, el fomento de vehículos de uso compartido, etc. Además, se estudiará la implantación de áreas de cero y/o bajas emisiones.

En resumen, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Basauri 2023-2027 debe recoger, una vez realizado el diagnóstico y analizadas las demandas, indicadores completados del Plan de Movilidad anterior...etc, deberá proponer las directrices o los ejes principales por los que debiera transitar la mejora de la movilidad urbana sostenible en el municipio de Basauri y además, deberá definir actuaciones concretas de cara a conseguir los objetivos que el Plan proponga en sus directrices o ejes principales.

5.- CONSECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS CON ACTUACIONES CONCRETAS

Para conseguir los objetivos fijados en el PMUS de Basauri, se deberán definir, tal y como se recogía en el párrafo anterior, **actuaciones concretas** dirigidas a la consecución de los objetivos del Plan. Cada Actuación deberá ser recogida en una “ficha” que tendrá la siguiente información:

- Objetivo de la actuación
- Descripción
- Agentes y colaboradores necesarios
- Prioridad
- Análisis de costes estimativos
- Plazo

Para la consecución de los objetivos recogidos en el PMUS, además de las actuaciones concretas, se deberá especificar y será necesario en un futuro promulgar algún tipo de Ordenanza u Reglamento.

La viabilidad económica del PMUS deberá ser tomada en cuenta, de cara a comprometer inversiones futuras en base a los recursos económicos con los que cuenta el Ayuntamiento de Basauri.

6.- PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el desarrollo del PMUS 2023-2027 deberá darse una importancia fundamental a la participación ciudadana. Para ello, el adjudicatario deberá diseñar y desarrollar a lo largo de todo el Plan un “Programa de Actuación ciudadana”, que contemplará tanto la fase inicial de diagnóstico, como la divulgación de su puesta en marcha, la recopilación de inquietudes de la ciudadanía y principales anhelos y deseos en la fase de análisis y diagnóstico, como la recogida de sugerencias o propuestas a considerar en la definición de los objetivos a establecer en el redacción final del PMUS.

Dicho Programa de Participación ciudadana deberá detallar las tareas a desarrollar en las que se contará con la colaboración del Ayuntamiento de Basauri.

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.

7.- PLAN DE COMUNICACIÓN

Se procederá al diseño de un Plan de Comunicación para los años que dura el PMUS donde se alineen los objetivos a alcanzar con el plan con las medidas definidas. Para el diseño de este plan se deberá pensar en el desarrollo de acciones del tipo:

Diseño y realización de acciones durante la fase de redacción del Plan:

- Creación de un sitio web para el seguimiento del avance del Plan. Propuesta de contenidos y actualización.

- Identificación de foros y medios en los que dar a conocer los avances del Plan.
- Identificación de las fases de comunicación pública del avance del Plan.
- Identificación de medios, eventos y diversas formas de difusión del Plan, así como de posibles públicos objetivo.

A la finalización del plan se dejarán diseñadas diversas actuaciones de comunicación para la fase de implementación del Plan:

- Acciones de comunicación a través de páginas web y elementos de apoyo en redes sociales.
- Información: campañas de publicidad e información genéricas y dirigidas a colectivos concretos, divulgación del propio PMUS...

8.- PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Panel de indicadores. Para tener un correcto seguimiento del PMUS será necesario definir un panel de indicadores que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos y los programas.

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.

9.- DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS

El Ayuntamiento de Basauri designará a un/a técnico/a 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.

Periódicamente se realizarán reuniones con la persona responsable de la empresa adjudicataria y con cuatro representantes municipales, incluyendo al técnico/a responsable de dirigir los trabajos (además del técnico/a como director de los trabajos, estarán el/la Concejál/a del Área de Política Territorial y Contratación, Técnico/a de Servicios Técnicos, Técnico/a de Medio ambiente y Jefe de la Policía Local).

Al /la técnico/a director de los trabajos le corresponderá:

- Interpretar el Pliego de Prescripciones Técnicas y demás condiciones establecidas en el contrato.
- Exigir la existencia de los medios y organización necesaria para la elaboración de los trabajos.
- Dar las órdenes oportunas para lograr los objetivos previstos en los trabajos.
- Formular la liquidación de los trabajos realizados.
- Convocar las reuniones que considere necesarias.

Por otra parte, dentro de la tramitación del propio Plan, a las áreas de Servicios Técnicos y Medioambiente les corresponderá:

- Aprobar los documentos presentados y expedir las certificaciones de los trabajos realizados según lo dispuesto en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, para su aprobación (inicial y definitiva).

- Inspeccionar los trabajos que le fueran encomendados a la empresa adjudicataria y tomarán cuenta de cuantos extremos sean necesarios para un debido control y atención de aquellos, por mediación de personal técnico asignado.

10.- EQUIPOS Y MEDIOS DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

La empresa adjudicataria del contrato designará una persona de su equipo, que asumirá las funciones de responsable técnico de los trabajos encomendados (Jefe/a del Equipo Técnico). Esta persona será la interlocutora entre la empresa adjudicataria y el personal técnico municipal encargado de la dirección de los trabajos. A su vez, también será responsable de la ejecución de los trabajos y su presencia será obligatoria en todas las reuniones a celebrar, sin perjuicio de ser asistida en cada ocasión por el personal técnico que estime necesario, siempre bajo su dependencia.

Con carácter mínimo, el equipo estable a adscribir al proyecto estará compuesto de:

- Un/a Director/a de contrato. Deberá ser Licenciado/a o Ingeniero/a superior con especialización en Urbanismo/Movilidad y más de 5 años de experiencia en proyectos similares.

Equipo multidisciplinar compuesto por los siguientes perfiles:

- Jefe/a del Equipo Técnico. Experiencia mínima de 7 años en planificación estratégica.
- Consultor Senior técnico (Ingeniero/Arquitecto o similar). Experiencia mínima de 4 años en proyectos de planificación estratégica y/o proyectos relacionados con la mejora de la movilidad/urbanismo.
- Consultor Senior. Especialidades humanas (Economista, sociólogo o similar). Experiencia mínima de 4 años en proyectos de planificación estratégica y/o proyectos relacionados con la mejora de la movilidad/urbanismo.
- Consultor Junior técnico (Ingeniero/Arquitecto o similar). Experiencia mínima de 2 años en proyectos de planificación estratégica y/o proyectos relacionados con la mejora de la movilidad/urbanismo.
- Consultor Junior. Especialidades humanas (Economista, sociólogo o similar). Experiencia mínima de 2 años en proyectos de planificación estratégica y/o proyectos relacionados con la mejora de la movilidad/urbanismo.

Esta composición y su mantenimiento durante todo el período de ejecución del contrato se considera como una condición especial de ejecución cuyo incumplimiento dará lugar a la resolución contractual.

La empresa adjudicataria realizará todos los trabajos contratados con el suficiente nivel de precisión y será plenamente responsable de sus contenidos a nivel técnico y jurídico, así como de la entrega en plazo y forma de las diferentes fases del trabajo.

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

La empresa 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/a municipal.

11.- PLAZOS

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 período de 45 días de exposición pública). Por ello, se fija en 2 años el plazo total para la ejecución del 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 de Trabajo, dentro del MES siguiente a la firma del Contrato.
- b) Redacción del documento “Análisis y Diagnóstico” con el contenido establecido en el Pliego (Fase 1) que incluirá los documentos relativos al trabajo de campo realizado, al análisis y diagnóstico de la información obtenida en el 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 2023-2027, que incluirá la definición de los objetivos específicos y escenarios de movilidad (documento preliminar Fase 2), 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 la versión inicial del PMUS 2023-2027, que incluirá además de los objetivos específicos y escenarios de movilidad aprobados por el Ayuntamiento y descritos en el epígrafe anterior, las Propuestas de Actuación (con sus correspondientes “fichas”) y el Pla de Seguimiento y Evaluación (denominado como Fase 3), para su sometimiento a información pública, dentro del plazo de los TRES MESES siguiente 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 2023-2027, que incluirá los resultados de la participación ciudadana y la redacción del informe de las alegaciones que se pudieran haber presentado, e informes sectoriales formulados en el período de exposición pública, dentro del plazo de TRES MESES siguientes desde el final del período de exposición pública, tras la aprobación inicial.

12.- 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.

13.- PRESUPUESTO DE LICITACIÓN

El importe del presente contrato asciende a la cuantía de **60.000 € + 21% de IVA** (12.600 €), lo que asciende a un valor de 72.600 €. El citado precio de licitación podrá ser mejorado (a la baja) por los participantes en su oferta, siendo este uno de los criterios de adjudicación.

Los pagos se estructurarán de la siguiente manera:

1.- Con la presentación del documento a) (recogido en el apartado "11.-PLAZOS")

Año 2021 _____ 18.150 €

2.- Con la presentación del documento d) (recogido en el apartado "11.-PLAZOS")

Año 2022 _____ 36.300 €

3.- Con la presentación del documento e) (recogido en el apartado "11.-PLAZOS")

Año 2023 _____ 18.150 €

14.- PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

La totalidad del documento o documentos resultantes de los trabajos de revisión se elaborarán y entregarán en los dos idiomas oficiales de la Comunidad Autónoma, en soporte papel y digital y la documentación gráfica, con base en la cartografía municipal. La parte literal se entregará en formato Word y PDF y la documentación gráfica en formato PDF/ DWG (Autocad).

En el precio estarán incluidos todos los gastos de edición de los ejemplares, gastos de encuadernación, reprografía, digitalización, traducción así como cualquier otro gasto necesario para la realización de los trabajos.

La documentación deberá cumplir los requisitos exigidos en cada momento por la legislación que estuviere en vigor en el momento de su presentación al Ayuntamiento.

El número de copias a entregar será 3, en papel y soporte digital

Los informes y dictámenes que pudieran emitirse por el equipo redactor en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad, deberán entregarse por duplicado, en papel y soporte informático.

En Basauri, a 6 de julio de 2021

ARQUITECTO MUNICIPAL

**ASIER
ODRIOZOLA
ODRIOZOLA**

Firmado
digitalmente por
ASIER ODRIOSOLA
ODRIOZOLA
Fecha: 2021.07.06
11:39:56 +02'00'