



PLIEGO TÉCNICO PARA LA CONTRATACIÓN DE LA REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA (PMUS) DE EIBAR 2025-2029

1. OBJETO Y ALCANCE

Un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes. Al mismo tiempo se pretende garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, además de lograr la cohesión social y el desarrollo económico.

Los planes de movilidad por lo tanto, son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad, en el que se apuesta por un modelo que sitúa en el centro de la planificación a las personas.

El objeto del presente Pliego, es definir las características, condiciones y criterios técnicos que sirvan como base a la hora de la contratación de la REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE EIBAR, para el marco temporal 2025-2029, con el fin de constituirse como herramienta estratégica de planificación de los diferentes tipos de movilidad del municipio y sirva para mejorar aspectos energéticos, medioambientales, económicos, sociales y de accesibilidad del municipio.

Igualmente, tiene como objetivos específicos diseñar una estrategia que impulse medidas de ahorro y eficiencia energética en el transporte motorizado mediante la promoción e implantación de energías renovables, así como crear alternativas de desplazamiento no motorizadas, basadas en itinerarios vinculados a la recuperación de la ciudad para los peatones, promoviendo una movilidad más sostenible y activa en el municipio.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

En el año 2014 se realizó el diagnóstico del Plan Estratégico e Integral de Movilidad en el Municipio de Eibar, y en 2015 finalizó la redacción de dicho Plan. Sin embargo, no fue hasta el 24 de septiembre de 2021, cuando la Junta de Gobierno Local aprobó el Plan Estratégico e Integral de Movilidad en el Municipio de Eibar, con la condición de que este fuera actualizado en un corto plazo.

Entre los objetivos principales del plan de movilidad, estaban el propio análisis de movilidad, el análisis de movilidad laboral, reconocimiento territorial, la dotación de aparcamientos, pautas de aparcamiento nocturno, análisis del aparcamiento viario y/o regulado, análisis del transporte público y análisis de la red viaria.

Desde el momento en que se redactó dicho plan, en 2015, hasta la actualidad, se han dado diversos cambios en la movilidad del municipio, y en la normativa de aplicación, lo que obliga a definir y formular otra vez algunos de los objetivos del mismo.

Además de esto, el contexto actual de **emergencia climática** ha acelerado la necesidad de búsqueda de soluciones con las que reducir las **emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)**, recalcando la

Egiaztapen kodea (CSV) / Código de verificación (CSV): **7a6de12bf5cfdde7652a7258d18d444822a2bca**
Erreferentzia-zenbakia / N. Referencia: **DS-202300004086**
<https://pegora.eibar.eus/impulsa/csvValidation.do>

Jatorrizko dokumentuaren sinadurak / Documento original firmado por:

VANESA LARRABIDE GARCIA

Data / A día:

27/12/2023 13:35:54



importancia de mejorar los entornos urbanos desde el punto de vista de la **adaptación y mitigación del cambio climático**.

La movilidad motorizada tiene una estrecha relación con la emisión de gases de efecto invernadero y con la salud pública y calidad de vida, por lo que requiere de especial tratamiento. Por este motivo, el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) de Eibar 2022-2030, aprobado por el Ayuntamiento el 30 de enero de 2023, recoge como una de sus líneas estratégicas la línea **“L3. Potenciar una movilidad sostenible basada en el uso del transporte público y medios no motorizados”**, que a su vez define como una de las medidas a llevar a cabo la medida **“L3.2.5. Actualizar el Plan de Movilidad Urbana”**.

Así mismo, de acuerdo a la reciente aprobada Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, y a la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, deberán aprobar planes de movilidad urbana los municipios de más de 5.000 habitantes, y se establece que la vigencia del plan será de cinco años, tras los cuales se deberá efectuar una evaluación de los resultados alcanzados por él e iniciarse una modificación de sus objetivos y medidas. En el caso de Eibar el Plan se aprobó en 2021, por lo que su vigencia finalizaría en 2026; sin embargo, tal y como se ha indicado anteriormente, este plan, cuyo diagnóstico se elaboró en 2014, y finalizó su redacción en 2015, es necesario actualizarlo para alinearlo cuanto antes con las nuevas estrategias de neutralidad climática, impulsando la movilidad sostenible. Por lo tanto, el procedimiento de elaboración de este plan, se ajustará a lo establecido en dichas leyes.

Por otra parte, diferentes estudios llegan a la conclusión de que existen desigualdades entre hombres y mujeres en relación a la movilidad y al uso de los sistemas de transporte. Esta diferencia se da principalmente entre los desplazamientos que se realizan durante el día o la noche. Mientras que durante el día, los desplazamientos de las mujeres resultan más sostenibles y diversos, durante la noche esto cambia a causa del miedo. Este plan, por lo tanto, tendrá que eliminar esta barrera, dejando de lado la sensación de inseguridad y optando por una movilidad sostenible, inclusiva e igualitaria, que favorezca la seguridad de las mujeres y la prevención de la violencia machista. Además de esto, el PMUS tendrá que aplicar una visión transversal e interseccional, donde además del género, se tengan en cuenta el origen, cultura y capacidades de las personas.

Finalmente, para la elaboración del PMUS, el marco normativo está estrechamente relacionado con la protección ambiental, el cambio climático y la transición energética, por lo que la normativa de aplicación será la siguiente:

- Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.
- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 14/2022, de 1 de agosto, de Cambio Climático y Transición energética.

También se deberá contemplar la siguiente normativa:

- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.
- Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento



General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Ordenanza municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano.

Además, se deberán tener en cuenta los siguientes documentos:

- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia
- Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco.
- Plan de Gobierno Vasco de Transición Energética y Cambio Climático 2021 – 2024.
- Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030
- Plan Director de Movilidad Sostenible. Euskadi 2020
- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025
- Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (2019)
- Estrategia de Lucha Contra el Cambio Climático 2050 de Gipuzkoa (EGLCC).
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Eibar (Bajo Deba)
- Plan Estratégico Debabarrena 2030
- Plan General de Ordenación Urbana de Eibar
- Documentos del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Eibar
- Plan Estratégico e Integral de Movilidad en el Municipio de Eibar
- Plan Estratégico de Eibar 2025
- Plan de Acción Ambiental de Eibar 2025
- Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de Eibar (PACES) 2022-2030
- Plan de Accesibilidad de Eibar (octubre 2019). Ámbito temporal 2020- 2032
- Estudios de peatonalización, taxi rural, etc.
- Mapas de ruido de Eibar

3. OBJETIVOS DEL PLAN

El artículo 4 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, establece que las administraciones públicas vascas, en el ámbito respectivo de sus competencias, promoverán la transformación continua del sistema de transporte, fijándose para ello una serie de objetivos de la política de movilidad sostenible.

Es por ello, que los objetivos de este plan serán los recogidos en dicha ley, promoviendo así una movilidad más sostenible, que tenga en cuenta todas las personas, con perspectiva de género y adecuada tanto a los tiempos actuales como a los futuros. Además de esto, tendrá que priorizar la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al



transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos. Este plan deberá contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

Se trata de realizar un plan que implemente actuaciones enfocadas en un modelo de movilidad que ponga a la persona y su salud en el centro, y que las propuestas se cimenten en favorecer no sólo la productividad, sino en la diversidad de la ciudadanía y sus itinerarios de vida, uso multidisciplinar de los espacios y las actividades “no consideradas tradicionalmente productivas”.

Las líneas de actuación serán 6 y en todas ellas se deberá tener en cuenta:

- La movilidad sostenible y enfocada en cero emisiones
- La seguridad de las personas
- La perspectiva de género
- Adaptación y mitigación de la crisis climática
- Mejora de la calidad de vida de las personas (salud y beneficios asociados a una movilidad activa)

Las líneas de actuación están planteadas en función de los principales modos de desplazamiento; movilidad peatonal, transporte público y colectivo, bicicleta y vehículos de movilidad personal, y vehículo privado. Además de esto, el análisis tendrá que tener en cuenta nuevos paradigmas como pueden ser los sistemas de movilidad compartida y el despliegue de los puntos de recarga/vehículo eléctrico.

L1. Movilidad peatonal

Recuperar el espacio que se les ha quitado a los peatones en beneficio de otros tipos de movilidad. Diseñar un plan que dote el espacio público de trayectos donde se priorice la seguridad y la calidad, evitando barreras, obstáculos, etc. Las líneas de actuación y las medidas que se tomen tienen que lograr un cambio en la vialidad peatonal, donde se consigan trayectos peatonales rápidos, cómodos y seguros para todas las personas, sin importar género, origen, cultura o capacidades. Estos itinerarios peatonales deben plantearse como una red que incluya los itinerarios naturales y disponga de una adecuada señalización (incorporando unidades de medida representativas como tiempo, calorías consumidas, etc.), además de considerar en todo momento criterios de accesibilidad.

Las actuaciones tienen que incluir desde aceras adecuadas en calles compartidas con tráfico motorizado, como itinerarios exclusivamente peatonales o lugares donde se compartan diferentes medios de transporte, pero siempre teniendo en cuenta la seguridad de las personas.

Además de ello, deberá considerar las conexiones entre espacios públicos de uso, las trayectorias y accesibilidad entre colegios públicos, bibliotecas, espacios deportivos o cualquier otro espacio de uso público.

Con esto, se trata de ofrecer espacios agradables y seguros, donde se eliminen entornos hostiles y se primen la calidad del aire, eliminación del ruido, relaciones interpersonales, actividad física, etc.

L2. Transporte público y colectivo



El transporte público tiene que ofrecer un servicio amplio que tenga en cuenta todas las necesidades que puedan tener los vecinos y vecinas de Eibar, así como estar en consonancia con los diferentes medios de transporte existentes, ofrecer conexión con áreas productivas, educativas, culturales, sanitarias, de ocio, de deporte, etc.

Con esto, además de ser una alternativa más sostenible al vehículo privado, tiene que ser un servicio al alcance de todas las personas, haciendo que sea un servicio funcional y de calidad, que garantice la accesibilidad universal.

L3. Bicicleta y Vehículos de Movilidad Personal (VMP)

El objetivo en esta línea de actuación es doble. Por un lado, analizar de manera integral las diferentes propuestas para la movilidad ciclista, con el objetivo de favorecer la ciclo-movilidad en escenarios de corta y media distancia, ofreciendo itinerarios seguros y cubriendo las necesidades de este tipo de transporte (mediante enlaces con vías naturales, redes de aparcamientos de bicicletas, mejora de la intermodalidad bicicleta-transporte público, instalación de sistemas de préstamo de bicicletas públicas, puntos de limpieza, talleres para su correcto uso, etc.) y priorizando su uso frente a la circulación de los vehículos a motor. Por otro, hacer más seguro y ordenado el uso de los vehículos de movilidad personal.

L4. Vehículo privado

Esta línea tiene como objetivo la reducción y reordenación paulatina del vehículo privado, en favor de otros métodos de transporte más sostenibles, eficientes y seguros.

Para ello, se tendrá que estudiar la eficiencia del sistema viario, ya que se ha priorizado en exceso en los últimos años. Además de esto, se deberá plantear realizar un calmado de tráfico, empleando para ello medidas específicas junto con velocidades máximas, lo que favorecerá al mismo tiempo, modos de transporte activos.

L5. Sistemas de movilidad compartida y colaborativa

El objetivo de esta línea, es además de optar por métodos de transporte sostenible y seguro, hacer que estos se aprovechen al máximo, mediante un ejercicio en el que se intente crear comunidad entorno a una movilidad sostenible.

Se tratará de priorizar la movilidad activa, prestando especial atención a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos.

L6. Despliegue de los puntos de recarga/ vehículo eléctrico

El objetivo de esta línea de actuación es adelantarse a una realidad que está por venir, y que a pesar de no estar implantada completamente hoy en día, es necesario prever su expansión. Para ello será importante marcar ratios y estudiar las necesidades reales que tendrá el cada vez más presente parque móvil eléctrico o impulsado por combustibles alternativos del municipio. Se deberán identificar las infraestructuras de recarga existentes.





Este seguirá siendo en la mayoría de los casos un método de transporte ligado a la problemática que tienen los vehículos privados, pero podrá hacer frente a un escenario en el que se opte por las energías alternativas y la descarbonización.

4. FASES Y CONTENIDO DEL TRABAJO

La elaboración del PMUS tendrá que tener en cuenta la normativa vigente, documentos de referencia y líneas estratégicas mencionadas hasta el momento, y se abordará en diferentes fases que se detallan a continuación:

FASE 1: Toma de datos y análisis de la situación actual

Esta fase tiene como objetivo recopilar y analizar toda la información relacionada con la movilidad de Eibar, con la que poder después realizar un diagnóstico de la situación actual y trabajar los objetivos y el plan de acción para alcanzar las metas que se planteen. Será por lo tanto importante realizar un trabajo de campo fundamentado en encuestas y/o entrevistas, para conocer de primera mano la realidad existente en el municipio.

El documento que recoja el análisis, tendrá que tener en cuenta como mínimo los siguientes puntos:

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

El análisis socio-económico tendrá que incluir una visión general del municipio de Eibar, en la que se tengan en cuenta todos los barrios y sus necesidades en el municipio. Del mismo modo, tendrán que estar presentes las necesidades que puedan tener las personas o grupos de personas con problemas, en riesgo de exclusión social, grupos vulnerables, etc.

Además de esto, el análisis incluirá un estudio de evaluación de impacto de género y edad, que se tendrá que tener en cuenta en el diagnóstico general, a fin de determinar si las mecánicas de movilidad conllevan "brecha de género o edad", y en el caso de que así sea, plantear acciones para eliminarlas.

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

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



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

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

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

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

4. Inventario y análisis del aparcamiento: se recogerá toda la información relacionada con los aparcamientos en vía pública, como pueden ser su situación (subterráneos o en estructura), tipología (de pago, público, privado, horarios...), número de plazas, aparcamientos reservados para carga y descarga, organismos oficiales, usuarios, motos, bicicletas o situaciones específicas. Además de esto, se tendrá que hacer un especial hincapié a los aparcamientos destinados a personas con movilidad reducida y a su uso, junto con los aparcamientos de corto periodo de tiempo en segunda fila. Análisis de demanda.
5. Inventario y análisis del flujo de mercancías (Distribución Urbana de Mercancías DUM): se identificarán los principales flujos y zonas de reparto. Se identificarán los establecimientos que tengan necesidades de carga y descarga de mercancías, junto con los principales itinerarios hasta ellos, y las alternativas reales mediante puntos de carga y descarga común para agrupaciones de establecimientos.
6. Inventario y análisis del transporte público: se analizará la oferta y demanda de transporte público en el municipio, recogiendo para ello datos referidos a itinerarios, áreas servidas, horarios y paradas, trayectos más concurridos y los menos demandados, accesibilidad, plataformas de reservas de billetes, posibles brechas a la hora de acceder al transporte público, valoración y necesidades de la ciudadanía, etc.
7. Inventario y análisis de la siniestralidad o seguridad vial: se realizará un inventario de accidentes de tráfico de los últimos 5 años, reflejando el lugar, la siniestralidad y las causas, para determinar la inseguridad y peligrosidad de los puntos identificados. El análisis tendrá que tener en cuenta tanto los accidentes entre vehículos a motor, como los accidentes entre vehículos a motor y el resto de usuarios de los espacios.
8. Taxi: se analizará el taxi como modo de transporte, cifrando la evolución de uso, licencias, infraestructuras dedicadas a ellos y la necesidad o no del aumento de este servicio.
9. Recogida de información mediante trabajo de campo: la recogida de información tendrá como objetivo proporcionar una radiografía detallada del estado actual de la movilidad, para poder



identificar las necesidades reales actuales en cuanto a modalidades de transporte y cantidades. Esto será un punto importante para definir el tipo de movilidad futura.

10. Micro simulaciones de intersecciones: se configurará un modelo de micro simulación de las calles o intersecciones del núcleo urbano que supongan mayor problemática, con el objetivo de plantear diferentes hipótesis de resolución. Las calles o intersecciones más problemáticas identificadas, se contrastarán con la dirección de los trabajos antes de plantear las micro simulaciones.
11. Participación ciudadana: con el objetivo de fomentar la participación ciudadana y de realizar un PMUS enfocado a las necesidades reales de las personas, además de las encuestas planteadas en el trabajo de campo, se recogerán las peticiones de asociaciones y colectivos que se consideren más importantes.
12. Cualquier otro: además de los puntos anteriormente mencionados, se valorará positivamente las aportaciones que la empresa adjudicataria pueda proponer para mejorar la fase de toma de datos y análisis.

Esta primera fase tendrá que realizarse desde un punto de vista social, económico y demográfico, y ver como estos aspectos repercuten en la movilidad municipal. El análisis tiene que tener en cuenta la realidad de las personas que vivan en Eibar, no pudiendo ser un estudio cerrado al propio pueblo, sino que tendrá que tener en cuenta la realidad que rodea al municipio.

Las encuestas tienen que poder dar información real de las necesidades de las personas; número de familias motorizadas, ratio de vehículos por persona, distribución de viajes por modo de transporte utilizado, la predisposición a cambiar los hábitos de viaje...

El licitador en su oferta deberá especificar como plantea realizar el trabajo de campo, las herramientas que utilizarán, tipo y número de encuestas, metodología, etc.

FASE 2: Diagnóstico

Teniendo en cuenta los datos obtenidos en la fase 1, se realizará un diagnóstico integrado de la situación actual y problemática de la movilidad urbana de Eibar, que tenga en cuenta todos los aspectos anteriormente señalados.

De acuerdo al artículo 24.2 de la Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la CAV el Diagnóstico deberá abarcar 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.

Por tanto, en la fase de diagnóstico, se tendrán que determinar las pautas de movilidad de la ciudadanía y la problemática que genera este tipo de movilidad. Además de esto, se tendrán que



realizar previsiones de tendencias en la evolución de los indicadores de movilidad, tanto para definir la problemática común como para poder identificar las oportunidades.

El diagnóstico incluirá un análisis DAFO que englobe el sistema de movilidad de Eibar. Se valorará la presentación de este análisis en formatos creativos, ya que se plantea poder realizar dos puestas en común en esta fase. Una vez realizado el diagnóstico, y antes de pasar a la fase 3, se pondrá en común la información obtenida con el ayuntamiento, y si este está de acuerdo, se hará una puesta en común con la ciudadanía mediante reunión abierta, para recibir el feedback de la percepción del diagnóstico y avanzar en la definición de objetivos generales y específicos.

El diagnóstico tendrá que reflejar como mínimo los siguientes aspectos:

1. Planificación urbanística y otros instrumentos sectoriales:

- Análisis del modelo territorial que propugna el PGOU y la incidencia de las infraestructuras actuales y futuras en la movilidad del municipio.
- Análisis de la integración de la movilidad sostenible en el PGOU: centro urbano, periferia, barrios rurales y municipios del entorno.
- A partir de la documentación obtenida en la fase anterior, se estudiará como incide la incorporación o no de la movilidad sostenible en los espacios urbanos a reordenar, los actuales barrios y en los nuevos desarrollos, en base a criterios de densidad, diversidad de usos, diseño del viario y el espacio libre, etc.
- Identificación del déficit de accesibilidad que pueda afectar a zonas concretas del término municipal o a la planificación de los nuevos desarrollos urbanos.
- Tendencias demográficas y económicas. Se analizarán las tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial. Asimismo, se hará un diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de la localización de zonas comerciales, polígonos industriales, etc.
- Análisis de intensidades de concentración de actividades y su incidencia en movilidad.

2. Itinerarios peatonales:

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

3. Itinerarios ciclistas:

- Determinación de necesidades a partir de la demanda actual y potencial.



- Calidad de los itinerarios ciclistas. Diseño de una red básica municipal.
- Mapeo de aparca bicis y valoración de estos.
- Integración en la red básica de las vías ciclistas de rango supramunicipal: itinerarios de la red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, etc.
- Continuidad y permeabilidad de los trazados, barreras topográficas, naturales o artificiales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-ciclista y peatones-ciclista.

4. Viario:

- Jerarquía de toda la red viaria urbana, clasificación según capacidad, anchos de vía, organización de la sección, incluidas las vías peatonales e itinerarios ciclistas.
- Análisis de los conflictos generados en la red general viaria y con la infraestructura ferroviaria.
- Análisis de la implantación y funcionamiento de las Áreas 30.
- Análisis de los conflictos generados con peatones y ciclistas.
- Cohesión de calles peatonales y semi peatonales.
- Ubicación de gasolineras.
- Análisis de la movilidad desde el punto de vista de las personas con movilidad reducida.

5. Transporte público:

- Análisis del funcionamiento actual de la red.
- Detectar posibles déficits y afianzar logros conseguidos.
- Grado de intermodalidad.
- Demanda de transporte público actual. Necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, etc.
- Diseño de red básica.
- Accesibilidad de los principales itinerarios.
- Inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.
- Líneas de permeabilidad transversal para peatones, barreras físicas y viarias.
- Mapa del transporte público, con recorridos, frecuencias y horarios.

6. Tráfico privado y circulación:

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

7. Vehículos de movilidad personal:

- Análisis del aumento de uso de esta tipología de vehículos.
- Análisis del marco normativo y la adecuación de este al municipio de Eibar.

8. Aparcamientos:

- Aparcamientos diurnos y nocturnos en el centro y los distintos barrios.
- Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de zonas congestionadas.



- Congestión y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas a los usos que los generan.
 - Posibilidades de ubicación y capacidad de los aparcamientos para residentes y en rotación que sean necesarios en el conjunto municipal. Estacionamientos de vehículos con combustibles alternativos.
9. Transporte de mercancías:
- Análisis de los aspectos relacionados con esta actividad y que generan impactos negativos en colapsos, horarios de carga y descarga.
 - Distribución de mercancías abordando cuestiones como horarios, flujos, estacionamientos.
 - Sostenibilidad de los polígonos industriales y empresariales actuales y en planificación (ubicación, accesibilidad, política de transporte).
10. Aspectos energéticos y medioambientales:
- Se realizará un balance energético sobre la base de los aforos, índices de ocupación de los distintos modos, velocidades medias y características del parque.
 - Se realizará un diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible, proponiendo medidas para la reducción de impactos.
11. Vehículo eléctrico:
- Disponibilidad de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
 - Identificación de posibles ubicaciones para instalar puntos de recarga, en base al parque móvil eléctrico actual y las previsiones a corto medio plazo.
12. Movilidad desde distintas perspectivas:
- 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.
 - Se deberá incorporar al diagnóstico una reflexión sobre la movilidad desde un punto de vista intercultural, con el fin de determinar si existen diferencias entre culturas respecto a la movilidad y si estas suponen algún tipo de discriminación, para llevar a cabo acciones dirigidas a neutralizar su posible impacto negativo.
 - 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.

Siempre que sea posible, los datos se recogerán desagregados por sexo y rangos de edad. El sexo no será una variable más, sino una categoría transversal.

La interpretación de los datos, tendrá como objetivo detectar las posibles discriminaciones y/o aquellos servicios, estrategias, medidas, etc. que permitan la perpetuación de las desigualdades y los roles de género.

FASE 3: Definición de objetivos generales, específicos y escenarios



Una vez realizado el diagnóstico, y de haberlo contrastado tanto con el Ayuntamiento como con la población en general, será el momento de definir los objetivos generales y específicos, junto con los diferentes escenarios que se pueden plantear a futuro.

1. Objetivos generales: los objetivos generales del PMUS son avanzar y proyectar una movilidad sostenible basada en las necesidades reales de las personas, que incluya una visión de futuro a corto, medio y largo plazo, capaz de avanzar hacia nuevos escenarios de descarbonización. Estos escenarios deberán reducir de forma drástica la contaminación en el municipio derivada del transporte, mediante una combinación eficiente de medidas tendentes a reducir las emisiones, la congestión urbana y la mejora del transporte público, todo ello fomentando el uso de energías renovables y asegurando, en todo caso, una red de transportes adecuada a las necesidades de movilidad de la población en su conjunto, que sea accesible para todas las personas y que tome en consideración la perspectiva de género.
2. Objetivos específicos: los objetivos específicos, además de estar en consonancia con los objetivos generales del plan y de la normativa vigente, tienen que seguir las 6 líneas de actuación definidas anteriormente y contribuir a las medidas que se plantean en el PACES de Eibar (principalmente las medidas planteadas en la línea estratégica 3 “Potenciar una movilidad sostenible basada en el uso del transporte público y medios no motorizados”).

Los objetivos específicos, tendrán que ser cuantificables, medibles y tendrán un ámbito temporal definido; medio, corto o largo plazo. Además de esto, cada objetivo específico tendrá un indicador asociado que, a través de su situación de partida, permita conocer con certeza el grado de cumplimiento de este.

3. Escenarios futuros: se propondrán cambios en el esquema de tráfico en el que se consiga ordenar la movilidad y el espacio público según el siguiente orden; peatones, modelos no motorizados (bicicletas), vehículos de movilidad personal, transporte público (autobuses, taxi y tren), vehículo privado y vehículos pesados. En la medida de lo posible, se intentará reducir el uso y circulación de los vehículos pesados dentro del municipio, reduciéndose al mínimo y estrictamente necesario.

Para mostrar estos posibles escenarios futuros, se trabajará con un modelo de simulación que permita evaluar y cuantificar los cambios en la red viaria urbana.

En los escenarios futuros, se tendrá que tener en cuenta diferentes aspectos como el género, la edad, los niveles de agresión ambiental y el ruido generado en el espacio.

La empresa adjudicataria propondrá diversos escenarios futuros en función de las actuaciones que se planteen llevar a cabo en materia de movilidad. Como mínimo se plantearán 3 escenarios;

- Escenario tendencial o “do nothing”, es decir, el escenario a corto medio plazo, en el caso en el que no se adopte ninguna medida en materia de movilidad.
- Dos escenarios que tengan en cuenta actuaciones en función del diagnóstico realizado, las necesidades y las posibilidades del municipio.

A la hora de plasmar estos escenarios futuros, se tendrá que tener en cuenta la estructura urbana, las transformaciones urbanísticas previstas en los próximos años, la evolución de los



servicios y la transformación de la trama urbana derivada de la implantación de posibles restricciones al uso del vehículo privado de combustión. Del mismo modo, estos escenarios futuros, tienen que proponer acciones que ayuden a conseguir los objetivos planteados tanto en el PACES como el propio PMUS.

Tanto los objetivos como los escenarios futuros se tendrán que contrastar con el Ayuntamiento, antes de pasar a la fase 4 del plan de acción, donde se definan cuáles serán las actuaciones que se proponen para dar cumplimiento a los objetivos planteados.

FASE 4: Plan de acción

El plan de acción tendrá que tener consigo las propuestas de actuación que formen el PMUS y que sirvan para cumplir los objetivos planteados en la fase anterior.

El conjunto de propuestas de actuación tendrá que reflejarse mediante una planificación, formado por un calendario de implantación de las medidas propuestas. Cada actuación deberá ser recogida en una "ficha" que tendrá la siguiente información:

- Propuesta
- Objetivo general
- Objetivos específicos
- Definición de las medidas para conseguir cada una de las propuestas planteadas
- Agentes implicados en el desarrollo de la propuesta
- Horizonte temporal (corto – hasta 2 años, medio 2-5 años y largo más de 5 años)
- Coste económico o presupuesto
- Estimación de las emisiones que repercuten en la calidad del aire, en el cambio climático y niveles de ruido.

La viabilidad económica del PMUS deberá ser tenida en cuenta de cara a comprometer inversiones futuras en base a los recursos económicos con los que cuenta el ayuntamiento de Eibar.

Las propuestas se organizarán por categorías, y se hará un calendario de implantación, según la importancia y el horizonte temporal de cada una de ellas. Las categorías en las que se organicen las propuestas tendrán que contemplar al menos los siguientes aspectos:

- Planificación urbanística
- Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones y otras mejoras peatonales (aceras, pasos peatonales sobreelevados, etc.)
- Calmado de tráfico y propuestas de calles de coexistencia
- Definición 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, así como los servicios necesarios para su implementación (alquiler de bicis, aparcamientos, limpieza, etc.)
- Fomento del uso de la bicicleta y, en general, de los desplazamientos no motorizados.
- Medidas para mejorar e incentivar el transporte público.
- Alternativas para la reducción progresiva del transporte privado.



- Medidas para adecuar el uso de nuevos modelos de movilidad como vehículos de movilidad personal, bicicletas eléctricas, patinetes, etc.
- Medidas para adecuar las necesidades de aparcamiento (reordenación del estacionamiento en superficie, nuevas zonas de aparcamiento, aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles)
- Mejora de la logística para la distribución de mercancías
- Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
- Programa de movilidad escolar segura (entornos y trayectos escolares seguros, reducción de situaciones de riesgo colectivo infantil, posibles alternativas desde un punto de vista de movilidad sostenible a la actual, situación del tráfico y aparcamiento).
- Medidas para mejorar la accesibilidad y fomentar la autonomía de las personas con movilidad reducida y otras diversidades funcionales y sensoriales. Supresión de barreras y señalización vial adaptada a personas con diversidad funcional.
- Fomento de vehículos de uso compartido (car-sharing). Se estudiarán medidas que fomenten el uso compartido del vehículo privado con facilidades de estacionamiento destinadas a tal fin. Así mismo se estudiará la implantación de un sistema de vehículos eléctricos compartidos en zonas periféricas a las que el transporte público no tenga acceso.
- Fomento del uso de vehículos que utilicen combustibles alternativos
- Medidas para promover una movilidad activa que mejore la salud de la ciudadanía (nuevos recorridos saludables "Eibar Ibilixan", identificación de recorridos concretos para la instalación de cartelera en escaleras y ascensores que promueva la movilidad activa, etc.).
- Medidas de mejora de la calidad ambiental y ahorro energético. Se estudiarán propuestas para reducir las emisiones ambientales que afectan a la calidad del aire, al cambio climático y a los niveles de ruido, así como las relativas al consumo de energía. Además se estudiará la implantación de áreas de cero y/o bajas emisiones.
- Medidas para mejorar la movilidad en las zonas rurales y comunicarlas con la zona urbana.
- Plan para una movilidad segura (tanto objetiva como subjetiva), atendiendo a las diferencias de género en cuanto a la percepción de seguridad por parte de las mujeres y de hombres y en cuanto al fomento de espacios que favorezcan esa percepción de seguridad y eliminación de riesgos reales para ambos sexos.

Las propuestas más importantes, tendrán que tener un apartado con valoración de los impactos que estas puedan tener.

Una vez definido el plan de acción por parte de la empresa adjudicataria, se realizará un contraste, en el que al igual que la fase de diagnóstico, se pondrá en común con el ayuntamiento y con la ciudadanía.

Para ello, se realizará una primera reunión con el Ayuntamiento, y después una reunión abierta con la ciudadanía. Con estas dos reuniones, quedará fijado el plan de acción que recoge las propuestas y acciones para cumplir los objetivos planteados.

FASE 5: Plan de seguimiento y evaluación

Cumpliendo con el Art. 24.3 de la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética de la CAPV, se deberá realizar un seguimiento y evaluación anual del grado de avance de las actuaciones propuestas.



Para ello, el PMUS tendrá que tener un plan de seguimiento y evaluación anual de los indicadores, que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos y los programas.

Los indicadores permitirán también determinar si los objetivos marcados con horizontes temporales distintos se están cumpliendo, o será necesario realizar modificaciones. Igualmente, 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.

5. PARTICIPACIÓN INTERNA Y CIUDADANA

En el desarrollo del PMUS 2025-2029 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". Dicho Programa de Participación ciudadana deberá detallar las tareas a desarrollar en las que se contará con la colaboración del Ayuntamiento de Eibar. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género (art. 23.2 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi).

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.

Se plantean un mínimo de 3 reuniones entre la empresa adjudicataria y la ciudadanía, estando estas previstas en:

- FASE 2: Diagnóstico
- FASE 4: Plan de acción
- Presentación del PMUS

En cuanto a participación interna, se harán un mínimo de 3 reuniones entre la empresa adjudicataria y el Ayuntamiento, estando estas previstas en:

- FASE 2: Diagnóstico
- FASE 3: Definición de objetivos generales, específicos y escenarios
- FASE 4: Plan de acción

Durante el proceso de participación el equipo redactor deberá:

- Diseñar la estrategia y cronograma de participación integrando la perspectiva de género.
- Coorganizar y coordinar las reuniones con el Ayuntamiento y otros agentes/colectivos.
- Organizar el proceso de participación ciudadana.
- Diseño, lanzamiento, análisis, etc. de encuestas u otros mecanismos de recogida de datos.
- Dinamizar de las sesiones de participación.
- Realizar las actas derivadas de las reuniones del proceso de participación.
- Valorar e incorporar las aportaciones técnicas y ciudadanas en las distintas fases del plan.
- Ofrecer asistencia técnica durante el proceso de información pública, así como preparar el/los informe/s correspondientes para dar respuesta a las alegaciones recibidas.



6. PLAN DE COMUNICACIÓN

Está dentro del alcance del presente contrato el realizar un plan de comunicación que estará presente durante todo el proceso de elaboración del PMUS.

El plan de comunicación tendrá que contemplar los siguientes aspectos:

- Diseño de la estrategia de comunicación integrando la perspectiva de género.
- Identificación de las fases de comunicación pública del avance del Plan.
- Identificación de foros y medios en los que dar a conocer los avances del Plan
- Preparación de las actuaciones de comunicación a realizar durante la redacción del Plan de Actuación.
- Acciones de comunicación a través de páginas web y elementos de apoyo en redes sociales.
- Preparación de contenidos para los materiales de difusión.
- Cronograma con los principales hitos de comunicación.

7. FACULTAD DE SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO

Las facultades de supervisión y control de los servicios contratados serán ejercidas por el Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Eibar, quién designará una persona responsable/coordinadora cuyas funciones serán:

- Colaborar en el establecimiento de las directrices para lograr la consecución de los objetivos.
- Ejercer el seguimiento y control del servicio contratado.
- Solicitar a la entidad adjudicataria cuanta información y documentación se precise para el seguimiento del desarrollo de los servicios contratados, en los plazos que se hayan acordado.
- Formular la liquidación de los trabajos realizados.

Una vez adjudicados los trabajos y, con carácter previo al inicio de los mismos, se mantendrá una reunión entre los representantes del Ayuntamiento y de la empresa adjudicataria, a efectos de clarificar cuantos extremos resulten precisos.

Asimismo, la empresa adjudicataria presentará un programa detallado de su desarrollo (cronograma) que, una vez aprobado por los Servicios Técnicos, servirá para realizar su seguimiento y control. Este programa tendrá carácter contractual en su plazo total así como en los plazos parciales.

8. OBLIGACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

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

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

- Una/un técnica/o directora/o del PMUS: Ingeniera/o de caminos, Ingeniera/o Civil, Arquitecto/a o Geógrafo/a que le faculte para la firma del PMUS como autor del mismo.
- Una/un técnica/o especialista en aspectos medioambientales: titulados/as universitarios o de grado especializados en medio ambiente, Ingeniera/o Medioambiental.
- Una/un técnica/o medio: Ingeniera/o de Obras públicas o Arquitecto/a Técnico/a.





- Una/o topógrafo/a, o cartógrafo/a.

La empresa contratista deberá designar a la/s persona/s encargada/s de:

- Asumir la dirección del equipo.
- Asumir la coordinación técnica o responsable a través de la cual se realizará la recepción y transmisión de cualquier comunicación que el personal de la empresa contratista deba realizar al Ayuntamiento de Eibar en relación con la ejecución del contrato.
- Asumir la ejecución del proceso de comunicación y participación ciudadana.

Se valorará que el personal adscrito al servicio tenga experiencia en la redacción de planes de movilidad urbana sostenible, así como en procesos de comunicación y participación ciudadana.

Se deberá especificar la participación concreta de los medios humanos y materiales que intervengan.

En caso de las personas, deberán adscribirse los/as técnicos/as concretos y su grado de dedicación, identificando las personas que vayan a intervenir en los trabajos, por lo que, a tal efecto, en la documentación a aportar para la licitación, deberá de incluirse la concreción de los/as técnicos/as, acreditándose su titulación.

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

Así mismo, la empresa deberá presentar al inicio del contrato un plan para la reducción de los impactos asociados a los desplazamientos derivados del servicio para su aprobación por la contratante (p.ej. uso de videoconferencia, uso de transporte público, uso de vehículos de fuentes de energía alternativas y/o con una clasificación de eficiencia energética de A o B, etc.).

La empresa contratista deberá cumplir con los siguientes criterios lingüísticos:

- Competencia lingüística:

Aquellas personas que vayan a dar servicio deberán tener la capacitación lingüística para poder atender a la ciudadanía en las dos lenguas, puesto que se deberá garantizar el derecho de los ciudadanos/as para elegir la lengua.

En el caso del equipo técnico de dirección, coordinación, comunicación y participación ciudadana, deberán acreditar estar en posesión de: C1 (EGA o equivalente) del Marco Europeo de Referencia.

- Paisaje lingüístico:

Los rótulos, avisos, señalizaciones y resto de comunicaciones de carácter general se harán en euskera cuando se trate de mensajes conocidos y comprensibles. Cuando eso no sea posible, se harán de forma bilingüe, dando prioridad al euskera. Igualmente, se deberá hacer un uso no sexista del lenguaje, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o estereotipos sexistas y fomentar una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad, y pluralidad de roles e identidades de Género.

- Uso con la ciudadanía:

Los ciudadanos/as podrán ejercitar en cualquier momento su derecho a la elección de lengua. La atención se hará inicialmente en lengua vasca. El personal de la empresa contratada planteará a la ciudadanía en su relaciones orales (reuniones, encuestas, entrevistas...) la posibilidad de participar tanto en euskera como en castellano.





Todo tipo de notificaciones y comunicaciones dirigidas a la ciudadanía (avisos, avisos, horarios, facturas...) se realizarán en euskera y castellano, dando prioridad a la de euskera.

Todos los documentos que vayan a ser sometidos a información pública y el texto íntegro del documento definitivo deberán redactarse en euskera y castellano, así como todas las comunicaciones que el equipo redactor realice a la ciudadanía. Las traducciones de los textos normativos deberán ser realizadas por un traductor profesional, que deberá cumplir los requisitos legales para el ejercicio de su profesión, y cumplir la norma UNE-EN ISO 17100:2015. Los contenidos de cualquier actividad de difusión o participación deberán estar redactados también en castellano y euskera.

En reuniones, entrevistas, actividades de participación, etc. se deberá hacer un uso no sexista del lenguaje, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o estereotipos sexistas y fomentar una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad, y pluralidad de roles e identidades de Género.

- Uso con el Ayuntamiento de Eibar:

Las relaciones orales y escritas de la empresa con la persona responsable técnica del Ayuntamiento serán en euskera siempre que sea posible. Los informes a presentar por la empresa se realizarán en euskera y castellano.

- Documentación:

Se harán en las dos lenguas oficiales todos los documentos objeto del contrato, incluidos los interfaces textuales y sonoros de los diferentes softwares, en su caso. También incluirán el logo del Ayuntamiento de Eibar y en el caso de que haya una subvención concedida para la ejecución de este contrato, el logo de la entidad correspondiente.

Toda la documentación, publicidad, imagen, materiales y resto de comunicaciones de carácter general deberán hacer un uso no sexista del lenguaje, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o estereotipos sexistas y fomentar una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad, y pluralidad de roles e identidades de Género.

9. APORTACIÓN DE LAS PARTES

El Ayuntamiento de Eibar se compromete a:

- Facilitar los informes disponibles, y la información requerida para realizar el diagnóstico, no siendo responsabilidad del ayuntamiento el cálculo, ni la estimación de los costes y ahorros asociados a cada acción propuesta.
- Aprobar la idoneidad de las acciones.
- Establecer la retroalimentación necesaria para la coordinación y dirección, definiendo el equipo de trabajo municipal con una persona responsable única.

La empresa adjudicataria se compromete a:

- Redactar el PMUS en función de las fases definidas en este documento
- Participar en reuniones explicativas
- Mantener un contacto continuo con el Ayuntamiento y las personas encargadas
- Prestar su asistencia en los procesos informativos y/o de participación ciudadana que el Ayuntamiento de Eibar lleve a cabo.
- Prestar su asistencia en el proceso de aprobación del plan y elaborar los informes de alegaciones que sean requeridos para tal fin.



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

10. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de elaboración del documento se establece en 10 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 estima en 16 meses el plazo total (10 meses redacción y 6 meses tramitación) 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 (Fases 1 y 2) 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 2025-2029, que incluirá la definición de los objetivos específicos y escenarios de movilidad (Fase 3), conforme a los objetivos y contenido establecidos en el Pliego, dentro del plazo del MES siguiente desde la notificación del pronunciamiento municipal al documento de “Análisis y Diagnóstico” descrito en el epígrafe anterior.
- d) Redacción de la versión inicial del PMUS 2025-2029, que incluirá además de los objetivos específicos y escenarios de movilidad aprobados por el Ayuntamiento y descritos en el epígrafe anterior, el Plan de Acción (Fase 4) (con sus correspondientes “fichas”) y el Plan de Seguimiento y Evaluación (Fase 5), 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 2025-2029, 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 DOS MESES siguientes desde el final del período de exposición pública, tras la aprobación inicial.

11. 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. La parte literal se entregará en formato Word y PDF y la documentación gráfica en formato PDF y DWG (Autocad), debiendo ser compatible con la cartografía municipal.

Se entregará en formato excel una tabla resumen con la información de las fichas descriptivas de las medidas propuestas en el plan de acción (descrito en el apartado 4, Fase 4). Asimismo, se entregarán en soporte digital todas las fotos, videos, y otros documentos generados y relacionados con la adjudicación que se hayan recopilado a lo largo del proceso por parte de la empresa adjudicataria.





Se entregará un listado indicando el nombre de los ficheros y/o archivos que conforman la documentación junto a una descripción de sus contenidos.

Se entregaran dos copias en papel de los documentos finales en euskera y castellano. Para ello, el contratista deberá:

- Utilizar papel 100% reciclado con un contenido mínimo en fibra post-consumo del 85%. En caso de usar papel no reciclado, este deberá estar fabricado con un mínimo del 50% de fibras provenientes de explotaciones forestales sostenibles (con o sin mezcla de fibras recuperadas pre y post consumo) según estándar FSC, PEFC o equivalente.
- Imprimir los documentos a doble cara, en blanco y negro (el color sólo se utilizará en casos en los que no se pueda interpretar en blanco y negro), con la mínima encuadernación posible y sin tapas de plástico (para facilitar su reciclaje).

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.

La documentación elaborada por la empresa adjudicataria para la ejecución del presente contrato, será de exclusiva propiedad del Ayuntamiento de Eibar.

Igualmente, el Ayuntamiento de Eibar se reserva, en exclusiva, el derecho de explotación de los trabajos encomendados a la empresa adjudicataria, a la que le queda prohibido cualquier tipo de explotación.

Egiaztapen kodea (CSV) / Código de verificación (CSV): **7a6de12bf5cfdde7652a7258d18d444822a2bca**
Erreferentzia-zenbakia / N. Referencia: **DS-202300004086**
<https://pegora.eibar.eus/impulsa/csvValidation.do>

Jatorrizko dokumentuaren sinadurak / Documento original firmado por:

VANESA LARRABIDE GARCIA

Data / A día:

27/12/2023 13:35:54

