

## CONDICIONES TÉCNICAS DEL CONTRATO DE “ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE NOÁIN”. EXP. 2065/2026

### 1.- OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato es la prestación de asistencia técnica para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible del núcleo urbano de Noáin, en el término municipal del Valle de Elorz, incluyendo el diagnóstico, la definición de objetivos, la propuesta de actuaciones, el proceso de participación y la documentación final necesaria para su tramitación y aprobación municipal.

El ámbito principal de trabajo se centrará en el núcleo urbano de Noáin, sin perjuicio del análisis de su relación funcional con el resto del término municipal, con los ámbitos colindantes y con la red comarcal de movilidad sostenible. Deberán considerarse, de forma expresa, los posibles desarrollos residenciales previstos al norte y al sur del núcleo urbano, a fin de garantizar la continuidad y capacidad de integración futura de la red peatonal y ciclable.

El Plan deberá identificar los principales puntos de conexión, barreras existentes, oportunidades de continuidad ciclable y necesidades de coordinación con otras administraciones o entidades competentes, especialmente en aquellos tramos o conexiones que excedan del ámbito estrictamente municipal.

**El contrato no incluye** la redacción de proyectos de obra, ni la definición constructiva completa de secciones viarias, soluciones de señalización o afecciones definitivas al tráfico. Cualquier medida concreta de diseño deberá quedar condicionada al análisis técnico posterior, a la normativa sectorial aplicable y, en su caso, a los expedientes administrativos que procedan.

### 2.- ANTECEDENTES, CONTEXTO TERRITORIAL Y FINALIDAD

El Valle de Elorz se sitúa en la parte central de Navarra, en el ámbito de la Cuenca de Pamplona. El núcleo de Noáin concentra la mayor parte de la población y de la actividad cotidiana del municipio, con relaciones funcionales intensas con Pamplona, la Cendea de Galar, el Valle de Aranguren, Beriáin y otros ámbitos próximos.

El término municipal dispone de infraestructuras estratégicas de comunicación y transporte, entre ellas la AP-15, la A-21, la red ferroviaria, el aeropuerto de Pamplona-Noáin, la Ciudad del Transporte de Pamplona y otros corredores de movilidad y actividad económica. Esta posición territorial genera oportunidades de conexión, pero también barreras físicas y funcionales para la movilidad activa.

La documentación previa identifica que Noáin presenta distancias internas cortas y condiciones potencialmente favorables para la movilidad peatonal y ciclista, pero también discontinuidades de red, conflictos de seguridad vial, dependencia del vehículo privado en determinados desplazamientos y necesidad de reforzar la conexión con Pamplona y con la red comarcal.



La finalidad del Plan será disponer de una hoja de ruta municipal realista, priorizada y programable que permita mejorar la caminabilidad, la movilidad ciclista, la seguridad vial, la accesibilidad universal, la intermodalidad y la reducción progresiva de la dependencia del vehículo privado, sin predeterminar soluciones de diseño que requieran estudio técnico específico.

### 3.- MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

El Plan deberá redactarse de forma coherente con el marco normativo vigente y con los instrumentos estratégicos aplicables en materia de movilidad sostenible, cambio climático, accesibilidad universal, igualdad entre mujeres y hombres, tráfico, urbanismo y contratación pública.

#### Normativa y planificación de referencia mínima

- Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
- Ley Foral 4/2022, de 22 de marzo, de Cambio Climático y Transición Energética, especialmente en lo relativo al impulso de la movilidad sostenible y a los planes de movilidad.
- Ley Foral 17/2019, de 4 de abril, de igualdad entre mujeres y hombres, en lo relativo a la integración transversal de la perspectiva de género en las políticas públicas.
- Normativa vigente en materia de tráfico, circulación, seguridad vial y accesibilidad universal.
- Plan Director de Movilidad Activa de Navarra 2022-2030.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, en cuanto afecte a las conexiones del Valle de Elorz con el sistema comarcal.
- Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del Valle de Elorz, en cuanto resulte aplicable a la reducción de emisiones y al cambio modal.
- Planeamiento urbanístico municipal vigente y documentos de desarrollo que afecten al núcleo urbano de Noáin y a los nuevos crecimientos residenciales o áreas de actividad.

#### Documentación municipal y técnica de partida

- A la empresa adjudicataria se le facilitarán, como documentación de referencia para la elaboración del diagnóstico y la redacción del Plan, al menos los siguientes documentos:
- Memoria descriptiva para la solicitud de ayudas a la redacción de un Plan de Movilidad Sostenible. Valle de Elorz / Elortzibar - Noáin. 13/02/2025.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Noáin. Noviembre de 2012.
- Informe "Movilidad de la bicicleta en Noáin. Consideraciones previas generales para la ordenación del uso de la bicicleta. Calle Carretera del Aeropuerto". Enero de 2026.
- Cartografía municipal, callejero, planeamiento vigente, información sobre titularidades varias, expedientes urbanísticos en curso y datos municipales disponibles sobre tráfico, aparcamiento, transporte público, caminos escolares y movilidad activa.
- Otra documentación municipal o supramunicipal que resulte relevante para el análisis de movilidad, previa validación por la dirección del contrato.
- Informe conclusiones Plan de Participación vía cicable Pamplona-Tudela promovido por NASUVINSA



**La relación anterior no tiene carácter cerrado.** La empresa adjudicataria deberá identificar, al inicio de los trabajos, la documentación adicional necesaria y solicitarla de forma ordenada a la dirección del contrato. La inexistencia o falta de disponibilidad de datos deberá reflejarse expresamente en el diagnóstico, sin suplirse mediante hipótesis no verificadas.

#### **4.- DIRECCIÓN DEL PROYECTO, EQUIPO TÉCNICO Y PROGRAMA DE TRABAJO.**

La empresa adjudicataria deberá designar una persona directora del proyecto con experiencia mínima de cuatro años en movilidad sostenible, planificación urbana, movilidad activa o transporte. Será la interlocutora principal con la dirección del contrato, coordinará las distintas materias que integran los trabajos y será responsable de la coherencia técnica del Plan.

El equipo técnico deberá disponer de perfiles suficientes para abordar, como mínimo, planificación de la movilidad, análisis urbano y territorial, transporte público e intermodalidad, movilidad peatonal y ciclista, seguridad vial, accesibilidad universal, participación ciudadana, perspectiva de género y sostenibilidad ambiental.

La empresa adjudicataria presentará un programa de trabajo detallado en el plazo máximo de una semana desde la firma del contrato. El programa deberá detallar fases, calendario, metodología, entregables, reuniones previstas, necesidades de información, responsables técnicos y recursos asignados.

La dirección del contrato revisará con la persona directora del proyecto el programa presentado, con el objetivo de validarlo, introducir ajustes y fijar el sistema de seguimiento. Las modificaciones relevantes del calendario o de la metodología deberán ser comunicadas y aceptadas por la dirección del contrato.

#### **5.- ENFOQUES TRANSVERSALES OBLIGATORIOS**

##### **Perspectiva de género y enfoque inclusivo**

La movilidad no es neutra desde el punto de vista social ni de género. Los patrones de desplazamiento pueden variar en función del género, la edad, la situación socioeconómica, las responsabilidades de cuidados o la condición funcional de las personas. Por ello, el diagnóstico, las propuestas y el proceso participativo deberán incorporar la perspectiva de género y el enfoque inclusivo de forma transversal.

La empresa adjudicataria deberá analizar, siempre que los datos disponibles lo permitan, diferencias en los modos de desplazamiento, motivos de viaje, horarios, percepción de seguridad, accesibilidad, movilidad de cuidados y uso del transporte público y de los modos activos. Si no existen datos desagregados suficientes, deberá indicarse expresamente y proponerse una metodología de recogida de información proporcionada al alcance del contrato.

##### **Accesibilidad universal, seguridad vial y ciudad cuidadora**

El Plan deberá incorporar criterios de accesibilidad universal, seguridad vial, continuidad, legibilidad de itinerarios, confort peatonal y ciclista, protección de personas usuarias vulnerables y mejora del espacio público. Las propuestas deberán evitar soluciones fragmentadas o de difícil lectura y deberán priorizar la seguridad de peatones, personas mayores, menores, personas con movilidad reducida y ciclistas de diferente nivel de habilidad.



## Sostenibilidad, cambio climático y eficiencia

El Plan deberá contribuir al cambio modal hacia los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y en soluciones intermodales, así como a la reducción de emisiones y al uso eficiente del espacio público. Las medidas deberán ser proporcionadas al tamaño del municipio, a la capacidad económica municipal y a la viabilidad técnica y administrativa de su implantación.

## 6.- CONTENIDO DE LOS TRABAJOS

Los trabajos se desarrollarán, como mínimo, mediante una fase de diagnóstico y una fase de redacción del Plan, incorporando participación y contraste técnico durante el proceso. La empresa adjudicataria deberá proponer una metodología ajustada al alcance del contrato y validarla con la dirección del contrato.

### 6.1. Fase de análisis y diagnóstico

El diagnóstico deberá describir la situación actual de la movilidad en el núcleo urbano de Noáin, su relación con el resto del Valle de Elorz, con Pamplona y con el entorno comarcal, identificando problemas, oportunidades y condicionantes. Deberá incluir, como mínimo:

- Caracterización del núcleo urbano: población, estructura territorial, principales equipamientos, áreas residenciales, zonas de actividad, espacios libres y centros generadores de movilidad.
- Análisis del planeamiento vigente y de los desarrollos urbanísticos previstos al norte y al sur del núcleo urbano, especialmente en lo relativo a continuidad peatonal y ciclable.
- Análisis de la movilidad peatonal: continuidad, accesibilidad universal, pasos peatonales, caminos escolares, conflictos con aparcamientos, terrazas, contenedores u otros elementos de ocupación del espacio público.
- Análisis de la movilidad ciclista: red existente, tramos compartidos, itinerarios utilizados, discontinuidades, barreras, seguridad percibida, aparcamientos para bicicletas y conexión con itinerarios comarcales.
- Análisis de la movilidad motorizada y del aparcamiento: jerarquía viaria, calles 30, calmado de tráfico, acceso al núcleo, aparcamiento en superficie, posibles aparcamientos disuasorios e incidencias detectadas.
- Análisis del transporte público, transporte colectivo e intermodalidad, incluyendo relación con paradas, servicios existentes, conexiones con Pamplona y posibles puntos de intercambio modal.
- Identificación de infraestructuras estratégicas que condicionan la movilidad: AP-15, A-21, ferrocarril, aeropuerto, Ciudad del Transporte, corredores supramunicipales y otras



infraestructuras de titularidad ajena.

- Identificación de agentes implicados y competencias administrativas: Ayuntamiento del Valle de Elorz, Gobierno de Navarra, Mancomunidad u organismos competentes, ayuntamientos colindantes, titulares de infraestructuras y operadores de transporte.
- Estimación cualitativa o cuantitativa, según disponibilidad de datos, de emisiones y efectos ambientales asociados a la movilidad.
- Diagnóstico específico con perspectiva de género, accesibilidad universal y necesidades de infancia, juventud, personas mayores y personas con diversidad funcional.
- Conclusiones del diagnóstico y plano o esquema de problemas y oportunidades, diferenciando entre medidas de competencia municipal directa y medidas que requieran coordinación supramunicipal.

## 6.2. Fase de redacción del Plan de Movilidad Sostenible

En base al diagnóstico validado, la empresa adjudicataria redactará el Plan de Movilidad Sostenible, con objetivos, líneas estratégicas, programa de actuaciones y sistema de seguimiento. El Plan deberá incluir, como mínimo:

- Objetivos estratégicos y hoja de ruta para la mejora de la movilidad sostenible en el núcleo urbano de Noáin y su conexión con Pamplona y el entorno comarcal.
- Medidas concretas a corto, medio y largo plazo, diferenciando actuaciones de bajo coste, actuaciones de gestión, estudios específicos y proyectos que requieran redacción técnica posterior.
- Programa de actuaciones priorizado, con indicación de objetivo, ámbito, agentes implicados, competencia administrativa, dificultad estimada, coste orientativo cuando sea posible, plazo y dependencia de otros expedientes.
- Propuesta de indicadores de seguimiento y evaluación del Plan.
- Identificación de posibles proyectos piloto, priorizando las áreas con mayor impacto y viabilidad.
- Resumen ejecutivo y material divulgativo comprensible para la ciudadanía.

## 6.3. Contenidos específicos mínimos



### **1. Continuidad de la red ciclable.**

El Plan deberá analizar la situación actual de la movilidad ciclista, identificar discontinuidades y proponer una red soporte continua, coherente y funcional para desplazamientos internos y conexiones con Pamplona y comarca.

### **2. Conexión comarcal y supramunicipal.**

Se valorará la integración del núcleo de Noáin con los itinerarios ciclables existentes o previstos, incluyendo la conexión con Pamplona, la Cendea de Galar, el Valle de Aranguren, Beriáin y el futuro trazado o corredores vinculados a la conexión ciclable Pamplona-Tudela, cuando proceda.

### **3. Movilidad ciclista dentro del núcleo urbano.**

Se deberán estudiar itinerarios internos que conecten equipamientos, zonas residenciales, espacios libres, zonas de actividad, áreas comerciales, centros educativos y puntos de intercambio modal.

### **4. Carretera del Aeropuerto y conexión norte-sur.**

El Plan deberá estudiar de forma específica la problemática ciclista entre la zona norte de Noáin y la rotonda del Descanso, así como el papel de la Carretera del Aeropuerto, Camino de la Fuente, carretera de Jaca, calle Larre y calle Real en la continuidad norte-sur. Deberán analizarse alternativas como coexistencia coche-bicicleta, doble sentido ciclable, reordenación de aparcamiento, calmado de tráfico, ajustes de sección, mejora de señalización y otras soluciones técnicamente viables. Ninguna solución se considerará predeterminada sin análisis técnico de anchuras, seguridad vial, accesibilidad, afección al arbolado, contenedores, aparcamiento y normativa aplicable.

### **5. Calle Real.**

El Plan deberá analizar el papel de la calle Real como eje urbano principal, valorando medidas de amabilización que mejoren la convivencia entre peatones, bicicletas, transporte público, actividad comercial y tráfico motorizado. Cualquier propuesta sobre sección viaria, prioridad ciclista, calmado de tráfico, terrazas, aparcamiento o reordenación del espacio público quedará condicionada al análisis técnico específico.

### **6. Calles 30, coexistencia y calmado de tráfico.**

Deberán revisarse las condiciones de las calles con velocidad limitada, la necesidad de medidas de calmado y la conveniencia de soluciones de coexistencia coche-bicicleta, evitando el traslado de la bicicleta a aceras salvo casos excepcionales y justificados.

### **7. Aparcamientos para bicicletas.**

Se deberán revisar las ubicaciones existentes y proponer una red de aparcabicis segura y funcional en equipamientos, centros educativos, zonas comerciales, paradas de transporte público, áreas deportivas, plazas y otros puntos estratégicos. Deberá valorarse la conveniencia



de aparcamientos cubiertos o seguros en ubicaciones de larga duración y en ámbitos de actividad.

#### **8. Aparcamientos disuasorios e intermodalidad.**

Se valorará la posible implantación o mejora de aparcamientos disuasorios vinculados a movilidad sostenible, red ciclable, transporte público, accesos al núcleo urbano y áreas de actividad.

#### **9. Movilidad escolar.**

Deberán analizarse los caminos escolares, la señalización de zona escolar, la seguridad en pasos peatonales, las restricciones temporales de tráfico en entradas y salidas y las necesidades de mejora en el entorno de centros educativos.

#### **10. Pasos peatonales y accesibilidad.**

El Plan deberá revisar los pasos peatonales conflictivos identificados en la documentación previa, incluyendo avenida de La Lostra, carretera de Jaca, travesía de Jaca y otros que se detecten, proponiendo medidas de mejora de visibilidad, seguridad, iluminación, accesibilidad y calmado de tráfico, sin sustituir el proyecto técnico que corresponda.

#### **11. Espacio público, terrazas y ocupaciones.**

Deberá analizarse la incidencia de terrazas, contenedores, mobiliario, aparcamientos y otros elementos en la continuidad peatonal, especialmente en calle Real y en itinerarios de alta demanda peatonal.

#### **12. Futuros desarrollos urbanísticos.**

El Plan deberá anticipar la integración de los posibles desarrollos residenciales previstos al norte y al sur del núcleo, con continuidad peatonal, ciclable e intermodal desde las fases iniciales de planeamiento y urbanización.

#### **13. Coordinación con otras administraciones.**

El Plan deberá identificar los tramos, cruces, infraestructuras o actuaciones que requieran coordinación con Gobierno de Navarra, entidades comarcales, ayuntamientos colindantes, titulares de infraestructuras u operadores de transporte.

#### **14. Alcance excluido en esta fase.**

Queda pospuesto el estudio detallado de la movilidad interna entre los diferentes concejos del Valle de Elorz. El Plan podrá, no obstante, dejar identificadas futuras líneas de trabajo o conexiones potenciales, sin desarrollarlas al nivel de propuesta ejecutiva.

**Nota para expediente:** las medidas de diseño -anchos, secciones tipo, prioridad ciclista,



segregación, señalización, calmado de tráfico, supresión o reordenación de aparcamiento y afecciones al tráfico motorizado- deberán quedar condicionadas al análisis técnico posterior, a la normativa sectorial aplicable y a la tramitación administrativa que proceda.

## 7.- PARTICIPACIÓN, CONTRASTE Y COMUNICACIÓN

La empresa adjudicataria deberá diseñar y ejecutar un proceso de participación y contraste proporcionado al alcance del contrato, que permita incorporar la visión de ciudadanía, agentes sociales, centros educativos, áreas municipales, operadores o entidades competentes y personas usuarias de los distintos modos de transporte.

Como mínimo, se deberá prever una fase de recogida de información y contraste del diagnóstico, una sesión de presentación del borrador del Plan y la elaboración de un documento de síntesis de aportaciones recibidas, indicando cuáles se incorporan, cuáles no y la motivación técnica o competencial correspondiente.

El proceso de participación deberá ser inclusivo y accesible, incorporando mecanismos que permitan recoger necesidades de mujeres, infancia, juventud, personas mayores, personas con diversidad funcional, personas cuidadoras, personas usuarias del transporte público, ciclistas, peatones y sectores económicos o de actividad afectados.

La empresa adjudicataria deberá elaborar un resumen ejecutivo y un tríptico o pieza divulgativa en formato digital, con lenguaje claro y apoyo gráfico suficiente para facilitar la comprensión pública del Plan.

## 8.- FASES Y PLAZOS DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

El contrato se ejecutará en un plazo máximo que establece su finalización el día 9 de octubre de 2026, sin perjuicio de los ajustes de calendario que, dentro de dicho límite, puedan acordarse con la dirección del contrato. La planificación mínima será la siguiente:

| Fase                        | Entregable mínimo   | Fecha o plazo máximo  |
|-----------------------------|---|---|
| Fase 0. Firma del contrato  | Contrato firmado e inicio del expediente de ejecución   | -   |
| Fase 1. Programa de trabajo | Programa de trabajo, metodología, calendario, necesidades de información y planificación de reuniones   | Una semana desde la firma del contrato  |
| Fase 2. Diagnóstico         | Documento de diagnóstico, planos/esquemas de problemas y oportunidades y síntesis participativa inicial | 01/08/2026, con flexibilidad a acordar con la adjudicataria dentro del plazo global |
| Fase 3. Borrador del Plan   | Borrador del Plan de Movilidad Sostenible y presentación de contraste                                   | 1/10/2026, con flexibilidad a acordar con la adjudicataria dentro del plazo global  |
| Fase 4. Plan final          | Plan de Movilidad Sostenible  | 09/10/2026  |



| Fase | Entregable mínimo  | Fecha o plazo máximo |
|------|--|----------------------|
|      | de Noáin, resumen ejecutivo, material divulgativo y archivos editables |                      |

La entrega final deberá permitir la revisión técnica municipal y la tramitación administrativa que proceda. La falta de entrega de documentación esencial o la entrega de documentos no editables cuando sean exigidos impedirá considerar completada la fase correspondiente.

## 9.- PRESUPUESTO DEL CONTRATO

El presupuesto previsto para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible asciende a:

| Concepto                          | Importe         |
|-----------------------------------|-----------------|
| Presupuesto base sin IVA          | 25.000,00 euros |
| IVA                               | 5.250,00 euros  |
| Presupuesto base con IVA incluido | 30.250,00 euros |

El presupuesto comprende la asistencia técnica, los trabajos de análisis y diagnóstico, las labores de participación, los trabajos de campo necesarios para el alcance del contrato, la elaboración de planos y documentos, la redacción del Plan final, el resumen ejecutivo y el material divulgativo previsto. Cualquier ampliación de alcance deberá tramitarse conforme a la normativa contractual aplicable.

## 10.- DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La dirección del contrato estará a cargo del área municipal competente en Urbanismo, Agenda 2030 y Movilidad del Ayuntamiento del Valle de Elorz, que designará al equipo técnico encargado de supervisar el desarrollo de los trabajos y asistir a la empresa adjudicataria.

La dirección del contrato validará el programa de trabajo, revisará los entregables, coordinará la información municipal disponible y determinará los agentes internos o externos con los que deba contrastarse la documentación.

## 11.- PRODUCTOS, FORMATOS Y PROPIEDAD DE LOS TRABAJOS

Todos los trabajos se entregarán en formato digital y físico. Como mínimo, deberán entregarse:

- Cuatro copias impresas de la documentación final, encuadradas en formato DIN A4, salvo que la dirección del contrato acuerde otra forma de entrega.
- Dos copias digitales completas en PDF y en formatos editables, incluyendo DOCX, XLSX, DWG/SHP/GPKG u otros formatos abiertos o editables que se hayan utilizado para planos, bases de datos o fichas de actuación.
- Planos y esquemas en formato PDF y editable, con escala, leyenda, fecha, fuente de datos y sistema de referencia cuando proceda.
- Resumen ejecutivo del Plan.
- Tríptico, infografía o pieza divulgativa digital para comunicación pública del Plan.



- Documento de participación y contraste, con aportaciones recibidas y tratamiento dado a cada una.
- Relación de fuentes de información utilizadas y limitaciones de datos detectadas.

Los documentos, datos, planos, fichas, bases de datos, fotografías, análisis y demás productos elaborados en ejecución del contrato serán propiedad del Ayuntamiento del Valle de Elorz. La empresa adjudicataria no podrá utilizarlos, publicarlos ni cederlos a terceros sin autorización expresa municipal, sin perjuicio de los derechos morales o de autoría que pudieran corresponder conforme a la normativa aplicable.

La empresa adjudicataria deberá tratar la información municipal, los datos personales y la documentación administrativa con la debida confidencialidad. No deberán incorporarse a documentos públicos datos personales, identificadores, códigos de verificación, firmas o información sensible que no resulte necesaria para la finalidad del Plan.

## 12.- CONDICIONES DE CALIDAD DEL DOCUMENTO FINAL

El documento final deberá ser claro, trazable y apto para su revisión técnica y administrativa. Deberá distinguir expresamente entre datos disponibles, datos no disponibles, diagnóstico, hipótesis, propuestas, actuaciones priorizadas y cuestiones pendientes de estudio posterior.

Las propuestas deberán presentarse en fichas o tablas que permitan conocer, al menos, el objetivo de la actuación, ámbito, descripción, prioridad, plazo, agentes implicados, competencia administrativa, estimación económica si procede, necesidades de coordinación, riesgos o condicionantes e indicadores de seguimiento.

El Plan no deberá dar por viables soluciones que dependan de titularidades ajenas, autorización sectorial, modificación urbanística, supresión de aparcamiento, afección a arbolado, servicios urbanos, contenedores o cambios de tráfico sin identificar expresamente dichas condiciones y la necesidad de análisis posterior.

