BEASAINGO HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANAREN KONTRATAZIOA 2023-2028 ALDIRAKO

PRESKRIPZIO TEKNIKOEN AGIRIA

ARLO SUSTATZAILEA ÁREA PROMOTORA	LURRALDEA
ESPEDIENTE KODEA CÓDIGO EXPEDIENTE	2021HIBO0127

1. KONTRATUAREN XEDEA

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plan (HMJP) bat da hiri baten barruan bidaiatzeko modu jasangarriagoak (oinez, bizikletaz, garraiobide publikoetan) ezartzeko helburua duten jarduketen multzoa; hau da, hazkunde ekonomikoa, gizarte kohesioa eta ingurumenaren babesa bateragarri egiten dituzten garraiobideak, hartara herritarren bizi kalitate hobea bermatuta.

Agiri honen helburua da 2023-2028 aldirako Beasaingo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana prestatzeko oinarri gisa erabiliko diren ezaugarri, baldintza eta irizpide teknikoak definitzea, plana udalerri barruko mugikortasun mota guztien plangintza eta garapenerako tresna estrategikoa izan dadin, eta energiarekin, ingurumenarekin, ekonomiarekin, gizartearekin eta udalerriaren irisgarritasunarekin lotutako alderdiak hobe ditzan.

Zehazki, garraio motordunetan energia aurrezteko eta energia efizientzia sustatzeko neurriak ezartzen dituen estrategia bat diseinatu nahi da energia berriztagarrien ezarpen eta sustapenari esker, eta motorrik gabeko desplazamendu aukerak sortu nahi dira hiria oinezkoentzat berreskuratzeko helburuarekin.

2. AURREKARIAK ETA JUSTIFIKAZIOA

Azken urteotan aldaketak gertatu dira udalerriko mugikortasunean eta, orain, mugikortasun horren hainbat alderdi definitu eta zehaztu behar dira.

- Oinezkoen bideragarritasuna are gehiago bultzatzea, batez ere oinezko desplazamenduak erakargarriak, inklusiboak eta seguruak direla bermatuta.

- Trafikoa mugatzea ibilgailu motordunak ez diren garraiobideen estimuluari esker, hala nola bizikleta edo antzekoak, eta ibilgailu pribatuaren erabilera okerrak edo uneko erabilera modu jakinak eragotzita.

- Berotegi efektuko gasen (BEG) isurpenik gabeko garraio baterantz aurrera egitea, petroliotik eratorritako erregaiak dituzten horiek kotxe elektrikoekin, biodieseleko ibilgailuekin eta abarrekin ordeztuta. Intermodalitatea sustatzea eta klima aldaketara egokitzeko irizpideak garraioetako azpiegituran txertatzea.

Bidaiariak kotxetik garraio kolektiboetara aldatzearekin bakarrik oinezkoen egoeraren hobekuntza orokorra lortuko litzateke, izan ere, aldaketa horrekin kaleetako ingurumena hobetuko litzateke eta kaleen arrisku maila murriztuko litzateke oinezkoentzat. Zentzu

horretan, garraio kolektiboak, bizikleta eta oinezkoak mugikortasun eredua aldatzeko estrategia beraren barne daude; batzuek aprobetxatutako aukerak besteak indartzeko balioko dute.

Kontuan hartu beharko dira dokumentu eta lan hauek:

- Plangintza eta araudiak

    - Hiri Antolamendurako Plan Orokorra (aurrerantzean, HAPO)
    - IIEB
    - II. Jasangarritasunerako Ekintza Plana
    - Zaraten mapa

- Mugikortasunaren arloan garatutako jarduketak

    - Beasaingo zirkulazioaren azterlana (2007)
    - Beasaingo zirkulazioaren azterlana (2019)
    - Bidegorrien sarea
    - TAO
    - Beasain 30
    - Autobus linea berriak
    - Partaidetza prozesua landa auzoetan (mugikortasuna)
    - Eskolako bidea
    - Mugikortasunaren mahaiko partaidetza prozesua

Betiere Garapen Jasangarriko Helburuak (GJH) lortzeko eta klima aldaketa (KA) arintzeko eta hari egokitzeko eraldaketak sustatuta, eta Klima Aldaketaren 2050erako Euskal Autonomia Erkidegoko Estrategian eta 2050erako Gipuzkoaren Klima Aldaketaren Kontrako Estrategian (GKAKE) definitutako xedeekin lerrokatuta.

4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Energia Jasangarritasunari buruzkoa, betez eta laster onartuko den Klima Aldaketaren eta Energia Trantsizioaren Legea aurreikusita, Beasaingo udalerriak 2023-2028 Hiri Mugikortasunerako Plana prestatu behar du, pertsona guztien irisgarritasuna bermatzen duena, ingurumena babesten duena eta ekonomikoki bideragarria dena.

Halaber, HMJParen prestaketan kontuan hartu beharko da genero ikuspegia, 4/2005 Legeak, otsailaren 18koak, emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari buruzkoak, xedatutakoaren arabera.

3. PLANAREN HELBURUAK

Mugikortasun arrazionalagoa eta jasangarriagoa lortu nahi da, motordunak ez diren desplazamendu aukerak barne dituena, erregai alternatiboak erabiltzen dituzten garraiobideekin batera.

Funtsezkoa da isurpenik gabeko garraio baterantz aurrera egitea, inolako isurpenik gabeko egoera bat lortu arte, eta bizikletaren erabilera sustatzea, hiriko ibilbide laburretarako aukera onena baita.

4 jarduteko ildo bateratuko dira, betiere kontuan hartuta genero ikuspegia, isurpenik gabeko mugikortasuna eta egoera osasuntsuago eta seguruago bat.

- OINEZKOEN MUGIKORTASUNA. Oinezkoa berreskuratzea udalerri ereduaren protagonista gisa.

Kalitateko oinezkoen ibilbide seguruak dituen espazio publikoa lortzeko estrategia bat osatzea, distantziak, oztopoak eta bestelako mugak gainditutа. Hau da, Plana indarrean dagoen urteetan zehar, modu ordenatuan, oinezkoen bidegintza berri bat ahalbidetzen duten jarduteko ildoen eta neurri espezifikoen multzoa definitzea. Oinezkoen bidegintza hori bide eta bidegurutzeen sistema batean antolatuko da eta jatorritik helmugara doan oinezkoen ibilbidearen azkartasuna, erosotasuna eta segurtasuna ziurtatuko ditu.

Helburua da udalerriko toki guztietara iristen den oinezkoen sare bat osatzea ahalbidetzen duten jarduketak zehazteko esku hartzeak diseinatu eta praktikara eramatea, aldez aurretik planifikatutako oinezkoen ibilbideen sarea, hain zuzen ere, trafiko motordunerako galtzada duten kaleetan espaloi eroso eta atseginak dituena, oinezkoen kaleak ere badituena, segurtasuna eta oinezkoen gurutzatzeko erraztasuna bermatzeko pentsatu eta diseinatu diren bidegurutzeekin.

Lortu behar dena da udalerritik desagerraraztea oinezkoen espazioari erakargarritasuna kentzen dioten elementuak, hartara ingurune desatseginak arintzen dituen udalerri eredu bat sortuta, segurtasunik eza saihestuta eta oinezkoen ibilbideei “eragin bektoreak” eskainita airearen kalitateari, zaratak desagerrarazteari, kirol eta/edo gizarte jarduerei eta abarrei dagokienez.

- TXIRRINDULARIEN MUGIKORTASUNA. Garraio modu osasuntsua, garbia (BEGrik gabe) eta segurua lortzeko ibilbideak.

Oinezkoen bidegintza motorrik gabeko aukeren sustapenarekin eta bultzadarekin osatzea, txirrindularien mugikortasuna erdigunean jarrita, hauen beharrei erantzunda (bizikleten aparkalekuak, alokairuak, garbiketa…) eta bizikletari lehentasuna emanda motordun ibilgailuen aurretik.

- TRAFIKOAREN MURRIZKETA udalerrian motordun ibilgailu pribatuen erabilera indiskriminatua murrizteko, bi irizpide hauen arabera: kotxea ez diren aukeren eskaintza eta ibilgailu horren erabilera eragoztea.

Helburua da kotxeen erabilera okerra galarazten duten irizpide murriztaileak ezartzea, automobilaren logikatik pentsatu diren jardueren, instalazioen eta/edo ekipamenduen berehalako sarbidearen erakargarritasuna kontrolatzeko toki egokietan loturak eta aparkalekuak ezartzen dituzten irizpide funtzionalak.

Halaber, petroliotik eratorritako erregaiak kontsumitzen dituzten edo emisio maila jakinak gainditzen dituzten ibilgailuen sarrera mugatzen duten eta erregai alternatiboak baliatzen dituzten ibilgailuen aparkamenduari lehentasuna ematen dioten ingurumen irizpideak.

- Mugikortasun pribatuaren eskaria **GARRAIO PUBLIKORANTZ** bideratzea, petroliotik eratorritakoak ez diren erregai alternatiboak erabiltzen dituena.

Espazio urbanizatuen eta garraio azpiegituren multzoaren gainean planteatzen dira, modu oker edo baldintzatuan, banako bakoitzaren garraiobide aukerak. Gertatzen dena da oztopo bakoitzak eta baldintzatzaile bakoitzak modu batera eragiten duela gizarte taldearen arabera; adina, sasoi fisikoa, eguneroko jardueren patroia, ohiturak, motorizazioa eta etxebizitzako

errenta maila erabakigarriak dira ibilbide jakin bat eta, bereziki, oinezko ibilbide bat hautatzeko orduan.

Garraio publikoaren lana da auzoen arteko konektibitatean falta diren lotura horiek berreskuratzea, garraio azpiegitura handiek sortu duten iragazkortasunik eza konpentsatuta. Garraio publikoak kotxearekiko mendekotasuna kontrola dezake, ez bakarrik aldiriekin eta inguruko udalerriekin konexioak ezartzeko, baizik eta, intermodalitatearen ikuspegitik, lantokiak, merkataritza guneak, aisialdiko espazioak, ibilaldietarako espazioak eta gaur egun oinezkoen eskura ez dauden tokiak hurbiltzeko helburuarekin ere.

Aurreko 4 egoeretarako lanaren gakoak barneratu ondoren, 2023-2028 HMJPak hainbat lan eta zeregin zehatzak gauzatu beharko ditu, hainbat fase eta etapatan, ekonomikoki bideragarria den mugikortasun politika orokor bat definitu ahal izateko udalerrian, aztertutako arlo bakoitzean antzemandako gabeziak zuzentzeko neurriak proposatuta eta udalerria gizatiarrago egiten duten proposamenak eginda, betiere helburu orokor hauek kontuan hartuta:

- Beasaingo herritarren bizi kalitatea hobetzea, udalerri seguru eta irisgarri baten aldeko apustua eginda, adin eta genero guztietako pertsonen berdintasuna ziurtatuta eta zarata eta kutsadura murriztuta.
- Udalerriaren erabilera hierarkia berria ezartzea, non oinezkoak protagonista diren, motorrik gabeko garraiobideak eta garraio publikoa atzetik dituztela eta, azkeneko tokian, ibilgailu pribatuak utzita.
- Udalerrian barna mugitzeko modu guztien bateragarritasuna bermatzea.
- Mugikortasuna irizpide jasangarrien arabera aurreikustea.
- Garraio publiko eraginkor eta efizientea sustatu eta laguntzea eta ibilgailu pribatuaren erabilera zailtzea.

4. EGIN BEHARREKO LANEN AZALPENA

HMJPa prestatzeko hainbat fase antolatuko dira eta fase horietan zehar sortuko dira analisi, diagnostiko eta partaidetza publikoko dokumentu egokiak, proposamenak, jarduketa planak, jarraipen eta ebaluazio planak, horiek guztiak planaren barne egongo direlarik.

Lan fase hauetako bakoitzaren helburuak eta edukiak hauek izango dira:

1. FASEA: DATU BILKETA ETA UNEKO EGOERAREN AZTERKETA

Fase honen helburua da Beasaingo mugikortasunaren uneko egoera ezagutzea, aurrerago udalerriaren irisgarritasuna eta mugikortasuna hobetzea ahalbidetzen duten jarduketak diseinatu ahal izateko, modu jasangarri eta ekonomikoki bideragarrian, horien helburuak eta egutegiak definituta.

Horretarako, lehendik dagoen oinarrizko dokumentu eta informazio guztiak bildu beharko dira, eta analisi dokumentuaren alderdiak jorratzeko behar diren datuak hartu beharko dira.

Analisi dokumentuak alderdi hauek izango ditu barne, gutxienez:

1. <u>Azterketa sozioekonomikoa, lurraldekoa eta urbanistikoa:</u> biztanleriaren egitura eta bilakaera, motorizazio maila, bizitegi eremuak, merkataritza guneak, eremu industrialak eta desplazamenduak sortzen dituzten eremuak (anbulatorioa, eskolak, polikiroldegiak…). Hiri garapena egiteke duten eremuak eta hauen hornidurak

identifikatuko dira, aurreikusitako erabilerak, dentsitateak eta plangintzan aurreikusitako konexioak adierazita.
Azterketa sozioekonomikoak barne izango du gizarte bazterketa arriskuen analisia, auzo guztien integrazioa aztertuta eta auzo horiek duten udalerriko gainerako tokietara iristeko beharrak asebeteta. Era berean, mugikortasun mugatu baten ondorioz arazoak edo baztertze arriskuak dituzten taldeen beharrak ere kontuan hartuko dira (desgaitasuna duten pertsonak, adinekoak, etab.).

2. Lurzoruaren erabilerak: edozein garraiobidetan (automobilak, garraio kolektiboa, bizikletak, oinezkoak, etab.) desplazamenduak sortu edo erakarri ditzaketen hiri erabileren inguruko informazioa: bizitegi erabilerak, merkataritzakoak, tertziarioak, ekipamenduak, etab.

   Hiri garapeneko eremu berrien karakterizazioa, plangintza orokor eta partzialean aurreikusitako erabilerak, dentsitateak eta bide konexioak adierazita.

3. Bideen inbentarioa eta analisia: trafiko pribatua eta zirkulazioa: barne hartuko ditu bide sarearen egitura eta hierarkizazioa, zirkulazioaren noranzkoa, galtzada eta espaloien zabalera, eta kaleko aparkalekuen eta aparkaleku pribatuetarako sarreren eta/edo ibien moduko erabilerak, kontuan hartuta oinezkoen irisgarritasun baldintzak eta mugikortasun murriztua duten pertsonen irisgarritasuna eta erabilera esklusiboko bideak (oinezkoenak eta/edo bizikletenak). Halaber, uneko bidegurutzeen eta hauen funtzionamenduaren inbentarioa egingo da, udalerrian instalatutako semaforoen inbentarioarekin batera.

   Bideen inbentarioa xehatua izango da hierarkizazioaren aldetik lehen eta bigarren mailako gisa identifikatu diren kale guztietan. Gainerako kaleetan, noranzkoak, bide kopurua eta espaloien oinarrizko ezaugarriak adieraziko dira.

   Hiri barneko bide nagusien sarearen “funtzionamenduaren argazkia” egin beharko da, ezaugarri geometriko eta funtzionalak (zeharkako ebakidura, bide kopurua, aparkalekuak, bidegurutzeak, etab.) kontuan hartuta eta udalerrian ezarritako Beasain 30 sistema aztertuta.

   Era berean, errepide eta bidegurutze guztietako trafikoa neurtuko da hiri barneko bide nagusien sarean, kanpoaldeko hiri bideetan eta udalerriko biztanleria nukleoen arteko konexioetan, udalerriko kanpoaldeko trafikoari buruzko informazioarekin.

4. Oinezko ibilbideen inbentarioa eta analisia. Oinezkoentzat eta bizikletentzat dagoen sarearen inbentarioa egingo da: oinezkoen kaleak, semaforizazioa, ibilbideak, etab., bai eta bideen arrisku mailari eta puntu gatazkatsuei buruzko datuen bilketa ere, bai kotxeen zein oinezkoen kasuan ere.

   Oinezkoen eta bizikleten ibilbideen gabeziak identifikatuko dira (bidegurutzeak, azpiko pasabideak, eskailerak, maldak, oztopoak, etab.); auzoen, industrialdeen eta publiko ugari erakartzen duten jarduera ekonomikoen arteko konektibitate baldintzekin batera. Inbentarioan, gutxienez, arlo hauek jorratuko dira:

   - Oinezkoen ibilbideen azterketa, kontuan hartuta irisgarritasuna, orografia, distantziak, espaloien zabalera, zuhaitzak, etab.

- Dibertsitate funtzionala (sentsitiboa eta kognitiboa) duten pertsonei egokitutako trafiko seinaleak.
- Azpiegitura jakinek sortzen dituzten harresi efektuak identifikatuko dira.

5. Gaueko eta eguneko inbentarioa eta aparkamenduaren analisia: bide publikoetako aparkamenduen, lurrazpiko aparkamenduen edo egituretako aparkamenduen inguruko informazioa bilduko da, alderdi hauek adierazita: mota (publikoa edo pribatua), aparkaleku kopurua eta erabilera erregimena, bigarren ilaran aparkatzea, aparkaleku erreserbatuak (erakunde ofizialak, erabiltzaileak, motor eta bizikletak, etab.), erreferentzia berezia eginda mugikortasun murriztuko pertsonei zuzendutakoei. Aparkalekuen seinalizazioari eta egokitzapenari buruzko alderdiak ere jasoko dira.

6. Salgaien fluxuen inbentarioa eta analisia eta horiek duten zentro logistikoekiko eta karga eta deskarga beharrak dituzten establezimenduekiko harremana: salgaien karga eta deskarga beharrak dituzten establezimenduak edo elkarteak identifikatuko dira eta horietara iristeko ibilbide nagusiak ere, funtzio horietarako erreserbatutako espazioen inbentarioa eginda, eta funtzio horietarako erreserbatutako espazioen erabilera okerra ere neurtuko da. Neurketa hori egiteko proposamena prestatuko da.

7. Garraio publikoaren inbentarioa eta analisia: garraio publikoaren eskaintza udalerrian (trenak, hiriarteko autobusak, mota guztietako autobus zerbitzuak eta eskola garraioa), barne hartuta ibilbidea, zerbitzua duten eremuak, ordutegiak eta geltokiak, plataformak eta eremu erreserbatuak. Garraio publikoko geltokien irisgarritasuna mugikortasun murriztuko pertsonentzat.

8. Istripuen edo bide segurtasunaren inbentarioa eta analisia: udalerrian, azken 5 urteetan, egondako trafiko istripuak jaso eta hauen kokalekua zehaztuko da, ezbeharren tasa (hildakoak eta zaurituak) adierazita bideen segurtasunik eza eta arrisku maila ondorioztatu ahal izateko, bai motordun ibilgailuen artean eta baita ibilgailuen eta motorrik gabeko erabiltzaileen (oinezkoak eta txirrindulariak) artean ere, mota eta puntu gatazkatsuak adierazita.

9. Taxia: taxiaren uneko egoera aztertuko da udalerrian eta hiri barneko bidaien multzo gainean duen eragina ere. Erabileraren, lizentzien eta taxiaren sektorearekin lotutako azpiegitura guztien kokalekuen bilakaera aztertu behar da.

10. Udal egitura eta mugikortasun aurrekontuak: mugikortasun jasangarriarekin zerikusia duten sailen udal egitura aztertuko da, bai eta horien koherentzia, eraginkortasuna eta funtzionalitatea.

11. Landa lanari esker informazioa biltzea: mugikortasunaren uneko egoeraren karakterizazio xehatua eskainiko du, jatorri-helmuga matrizeekin, egoiliarren eta bisitarien banaketa modalarekin eta urtarokotasunarekin. Informazio horrekin eskari ereduak prestatuko dira, garraio kantitateak eta moduak biztanleriaren ezaugarriekin lotzen dituztenak, eta horrek, aldi berean, etorkizuneko egoeretarako mugikortasun proiekzioak egiteko aukera emango du.

12. Bidegurutzeen mikrosimulazioak: analisi tresna gehigarri moduan, enpresa adjudikaziodunak hiriguneko bidegurutze nagusien mikrosimulazio eredu bat konfiguratu beharko du, trafiko arazoak konpontzeko hainbat hipotesi prestatzeko aukera ematen duena. Proposatutako bidegurutzeen kokalekuak lanen zuzendaritzaren oniritzia jaso beharko du, ezarritako helburuak bete badira, aurretiaz eskuratutako informazioa eta karakterizazio orokorra (inbentarioak) kontuan hartuta.

13. Herritarren partaidetza: interes handienekotzat jotzen diren elkarte eta kolektiboen eskaerak jasoko dira. Adibide moduan, hauek aipa daitezke: auzokoen elkarteak, elkarte ekologistak, merkatariak, taxi gidariak eta garraio operadoreak.

14. Enpresa lizitatzaileak azterlanaren helburu orokorrak betetzeko beharrezkotzat jotzen duen beste edozein.

Analisietan hainbat aldagai aztertuko dira, hala nola sozialak, ekonomikoak eta demografikoak, eta aldagai horiek udal mugikortasunean duten eragina ere bai. Azterlanaren esparrua inguruko udalerrietara zabaldu beharko da, besteak beste, honakoak aztertzeko: garraio moduak, arrazoiak eta errepikapen indizeak, eta une honetan dauden garraio publikorako aukerak. Inkestak egin beharko dira kalean, etxez etxe, enpresetan, etab. Ondoren, jasotako datuekin, jakin ahalko da zenbat familia motordun dauden, bidaien banaketa zein den erabilitako garraiobidearen arabera, egindako bidaien kopurua zein den bidaia egiteko arrazoiaren arabera eta abar.

Uneko udalerriko mugikortasunaren egoeraren karakterizazioa egiteko, enpresa adjudikaziodunak beharrezkotzat jotzen dituen tresna guztiak erabili ahalko ditu diagnostiko hobea egiteko (simulazio programak, kaleko inkestak, etxez etxekoak, enpresetakoak…).

Lizitatzaileak, eskaintzan, adierazi egingo ditu erabiliko diren tresnak, egingo diren inkesta motak eta horien kopurua, azterlanak garatzeko eremuak eta aplikatuko den metodologia.

2. FASEA: DIAGNOSTIKOA

Aurreko analisi fasean eskuratutako datuak abiapuntu hartuta, adierazitako sektore eta alderdi bakoitzean, uneko egoeraren eta Beasaingo hiri mugikortasunaren diagnostiko integratua egingo da.

Diagnostikoak azaldu beharko ditu herritarren mugikortasun joerak erabakitzen dituzten arrazoiak, barne trafikoa eta Beasaingo garraioa baldintzatzen dituzten elementuen arteko elkarrekintzak, eta mugikortasun adierazle nagusien bilakaerarako aurreikusitako joerak, lotutako arazo erkideak eta uneko aukerak identifikatzeaz gain.

Diagnostikoak uneko mugikortasun sistemaren AMIA analisi bat izango du barne eta hura aurkezteko sormenezko formatuak modu positiboan baloratuko dira (animazioak, diagramak, bideoak, etab.). Analisi hori erabiliko da partaidetza, eztabaida edo komunikazio saioetan.

Zentzu horretan, diagnostikoak alderdi hauek argitu beharko ditu gutxienez:

A. HIRI PLANGINTZA ETA BESTELAKO TRESNA SEKTORIALAK

- HAPOak sustatzen duen lurralde ereduaren analisia eta uneko eta etorkizuneko azpiegiturek udalerriko mugikortasunean duten eragina.

- Mugikortasun jasangarriaren HAPOko integrazioaren analisia: hirigunea, aldiriak, landa auzoak eta inguruko udalerriak.
- Aurreko fasean eskuratutako dokumentazioa oinarri hartuta, aztertu egingo da zein eragin duen berrantolatu behar diren hiri espazioetan mugikortasun jasangarria txertatzeak edo ez txertatzeak, uneko auzoetan zein garapen berrietan, horretarako kontuan hartuta dentsitate irizpideak, erabilera aniztasuna, bideen eta espazio libreen diseinua, etab.
- Udalerriko eremu zehatzei edo hiri garapen berrien plangintzari eragiten dien irisgarritasun defizita identifikatzea.
- Joera demografikoak eta ekonomikoak. Biztanleria hazkuntzaren joerak eta biztanleriaren lurraldeko banaketa aztertuko dira. Halaber, merkataritza guneen, industrialdeen eta abarren kokalekuak mugikortasunean dituen eraginen diagnostikoa ere egingo da.
- Jardueren kontzentrazio intentsitateen eta hauek mugikortasunean duten eraginaren analisia.

B. OINEZKO IBILBIDEAK

- Oinezko ibilbideen kalitatea. Espaloiaren okupazioa, hiriko altzarien (oztopo zutoinak, zuhaitz txorkoak, loreontziak, semaforoak, markesinak, kioskoak, bankuak, etab.) eragina, bidegurutzeak, zirkulazioa eta aparkamendua oinezkoen kaleetan. Desgaitasuna duten pertsonen, adinekoen, haurren kotxetxoen eta abarren irisgarritasun arazoak aztertuko dira.
- Oinarrizko sarearen diseinua. Oinezkoen espazioaren erakargarritasuna, espaloiak, pasealekuak, eskailerak, igogailuak, maldak, zuhaitzak, airearen kalitatea, zarata…
- Ibilbide nagusien irisgarritasuna. Distantziak, hesi natural eta artifizialak, oztopoak eta oinezko ibilbidearen etenak.
- Segurtasunik eza eta bideen arrisku maila. Ibilgailuekin agertzen diren gatazka motak eta hauen kokalekua.
- Zeharkako iragazkortasun lineak oinezkoentzat, oztopo topografikoak, naturalak eta artifizialak (bideenak, trenbideenak, etab.).
- Oinezkoen eta erdioinezkoen kaleen genesia.
- Ibilgailu-oinezko eta oinezko-bizikleta gatazketatik eratorritako arazoak.
- Etorkizuneko plangintza. Oinezko ibilbideen sare orokorra eta horrek HAPOarekin duen koordinazioa eta garapen planteamendua.

C. TXIRRINDULARIEN IBILBIDEAK

- Beharrak zehaztea uneko eskariaren eta eskari potentzialaren arabera.
- Txirrindularien ibilbideen kalitatea. Oinarrizko udal sare baten diseinua. Bizikleten aparkalekuak.
- Udalerriaz gaindiko txirrindularien bideen oinarrizko sarearen integrazioa: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarea, etab.
- Trazaduren jarraitasuna eta iragazkortasuna, oztopo topografikoak, naturalak edo artifizialak.
- Ibilgailu-bizikleta eta oinezko-bizikleta gatazketatik eratorritako arazoak.

D. BIDEAK

- Hiri bideen sare osoaren hierarkia, sailkapena gaitasunaren arabera, bideen zabaleraren arabera eta sekzioaren antolaketaren arabera, barne hartuta oinezkoen eta txirrindularien bideak.
- Bideen sare orokorrean eta trenbide azpiegiturarekin sortutako gatazken analisia.
- 30 eremuen ezarpenaren eta funtzionamenduaren analisia.
- Oinezkoekin eta txirrindulariekin sortutako gatazken analisia.
- Oinezkoen eta erdioinezkoen kaleen genesia.
- Gasolindegien kokalekuak.

E. GARRAIO PUBLIKOA

- Sarearen uneko funtzionamenduaren analisia.
- Gabezia posibleak antzematea eta lortutakoa indartzea.
- Intermodalitate maila.
- Uneko garraio publikorako eskaria. Ibilbideen, geltokien eta abarren inguruko beharrak eta gabeziak.
- Oinarrizko sarearen diseinua.
- Ibilbide nagusien irisgarritasuna.
- Segurtasunik eza eta bideen arrisku maila. Ibilgailuekin agertzen diren gatazka motak eta hauen kokalekua.
- Zeharkako iragazkortasun lineak, oztopo fisikoak eta bideen oztopoak.

F. TRAFIKO PRIBATUA ETA ZIRKULAZIOA

- Hiri bideak kudeatzeko arazoak antzematea, bideak identifikatzea, puntako ordua.
- Garraio publikoarekin, oinezkoen eta bizikleten zirkulazioarekin lotutako arazo espezifikoak.
- Sarrera edo irteeretan gabeziak edo saturazioak dituzten eremuak antzematea eta, kasuaren arabera, bide berrien edo alternatiboen beharrak antzematea.
- Uneko banaketa modalaren eta horren joeraren analisia.
- Ibilgailuen okupazio maila.
- Paseko ibilgailu pribatuen eta egoiliarren ibilgailu pribatuen arteko disfuntzionalitatea.

G. APARKAMENDUAK

- Eguneko eta gaueko aparkamenduak erdigunean eta auzoetan.
- Egoiliarren aparkamenduaren saturazio arazoak eta auto ilarak dituzten eremuen mugaketa.
- Auto ilarak eta eguneko legez kanpoko aparkamendua, arazo horiek sortzen dituzten erabilerekin lotura ezarrita.
- Udalerri osoan behar diren egoiliarren aparkalekuen eta errotazioko aparkalekuen kokaleku eta edukiera aukerak. Erregai alternatiboek dituzten ibilgailuen aparkalekuak.

H. SALGAIEN GARRAIOA

- Jarduera honekin lotuta dauden eta inpaktu negatiboak (kolapsoak, karga eta deskarga orduak) sortzen dituzten alderdien analisia.
- Salgaien banaketa gai hauen arabera: ordutegiak, fluxuak, aparkalekuak.
- Uneko eta aurreikusitako industrialdeen eta enpresa guneen jasangarritasuna (kokalekua, irisgarritasuna, garraio politika).

I. ENERGIAREN ETA INGURUMENAREN INGURUKO ALDERDIAK

- Energia balantzea prestatuko da egindako neurketen arabera, modu bakoitzaren okupazio mailaren arabera, batez besteko abiaduren arabera eta ibilgailuen multzo osoaren ezaugarrien arabera.
- Kutsatzaile nagusien eta aurreikusitako joeraren ingurumen diagnostikoa egingo da, inpaktuak murrizteko neurriak proposatuz.

3. FASEA: HELBURU ESPEZIFIKO ETA EGOERA POSIBLEEN DEFINIZIOA

3.1. HELBURU ESPEZIFIKOEN DEFINIZIOA

Behin diagnostikoa amaituta, enpresa adjudikaziodunak erreferentziako dokumentu gisa erabiliko du Partaidetza Publikoko Prozesuan eskuratutako analisi eta diagnostiko dokumentua (ikus “GARATU BEHARREKO EDUKIAK” atala), Beasaingo Mugikortasun Eredua definitzeko helburuarekin. Eredu horrek barne izango ditu bai helburu orokor edo ildo estrategikoak eta baita helburu espezifikoak eta hauen justifikazioa ere. Helburu espezifiko horiek udalerriaren egoerara egokituak egongo dira eta diagnostiko fasean antzeman diren arazoak zuzentzera bideratuko dira, arreta jarrita Beasaingo mugikortasunaren baldintzatzaileei buruz lortutako informazioari, eskaintza-eskariaren ezaugarriei eta udalerriko uneko potentzialitateei.

Helburu horiek definitzeko orduan kontuan hartu beharko dira horien arteko mendekotasun harremanak, hierarkia egoki bat ezarrita helburu zehatzenak, lortzen errazenak eta helburu nagusiagoen mendekoak diren helburuak identifikatu ahal izateko. Helburuek bat etorri behar dute mugikortasunaren arloko politika orokorrekin eta Beasaingo Udaleko egituraren eta antolamenduaren errealitatera egokitu beharko dira, bai eta Udalaren hiri antolamendurako programa edo plan estrategikoetara eta II. Jasangarritasunerako Ekintza Planera, hartara helburu egingarriak direla ziurtatuta.

Helburuak kuantifikagarriak izango dira, ahal den neurrian lortutako aurrerapenak modu objektiboan egiaztatu ahal izateko, horietako bakoitzean etorkizuneko jarraipen eta ebaluazioan neurtuko diren adierazleak definituta.

3.2. MUGIKORTASUN EGOERA POSIBLEEN DEFINIZIOA

Trafiko eskema berri bat proposatuko da udalerrirako, mugikortasuna eta espazio publikoa lehentasun ordena honen arabera antolatzen dituena: oinezkoak, motorrik gabeko garraiobideak (bizikletak), garraio publikoa (autobusak eta taxia), ibilgailu pribatua eta ibilgailu astunak. Ahal den neurrian, hiri barruan azken hauen erabilera eta zirkulazioa murrizteko ahaleginak egingo dira. Horretarako, simulazio eredu bat erabiliko da, hiri bideen sareko aldaketak ebaluatzeko eta antolamendu egoera anitzen trafiko kargak zenbatesteko aukera ematen duena. Halaber, tresna egokiak erabiliko dira bide sarearen errepide eta bidegurutzeetako edukierak kalkulatzeko eta bertan espero diren auto ilaren maila ebaluatzeko.

Sarrerako ibilbideak, ibilgailuen intentsitateak eta ibilgarritasun arazoak berritik pentsatuko dira, bidegurutzeetako arazoekin batera.

Ingurumen alderdiak aztertuko dira: ingurumen erasoen maila eta zarata bideetan.

HAPOan barne hartutako sistema orokorren proposamen berriekin lotutako alderdiak jorratuko dira: bideen edukiera, proposamen zehatz berriak, zirkulazio noranzkoen antolamendua, bidegurutzeen antolamenduak, semaforizazioa, etab.

Enpresa adjudikaziodunak hainbat egoera posible proposatuko ditu aztertutako inguruneko baldintzen aldakortasunaren arabera eta, ondoren, proposatutako neurriak alderatuko ditu eta honakoak definituko ditu:

- Zero egoera, joerakoa edo "*do nothing*" egoera, Planean ezarritako epean zehar mugikortasunaren irudia islatuko duena, betiere aztertutako aldagaiek uneko bilakaerarekin jarraitzen badute eta mugikortasun neurririk hartzen ez bada.
- Gutxienez ere beste bi egoera posible, argi eta garbi bereiziak, mugikortasun sistema baldintzatzen duten aldagaien araberakoak eta ezarritako helburuek eskaintzen dituzten aukeren esparruan oinarrituak, helburuek adierazitako zentzuan lortutako aurrerapenak islatuta. Egoera posible hauek hirigintza-lurralde aukera bat hartu beharko dute, hiri multzoaren aldaketa errealetan oinarrituta, eta 2023-2028 aldirako izan behar dute.

Egoera posible hauen definizioak barne hartuko ditu:

- Hiri egitura eta hirigintzako plangintzaren arabera datozen urteetarako aurreikusitako hirigintzako eraldaketak.
- Zerbitzuen kalitatearen bilakaera, kultura eraldaketa, ingurumenaren babesa, etab.
- Ibilgailu pribatuen mugaketatik, oinezko ibilbideen sare inklusibo eta erakargarri baten sorreratik, bizikletaren erabileraren sustapenetik, garraiobide berrien bultzadatik (*car sharing*, lanerako garraio planak, etab.), berotegi efektuko gasen (BEG) isurpen gabeko garraio publikotik, ingurune zarataren eta airearen kalitatearen hobekuntzatik eta abarretatik eratorritako hiri bilbearen eraldaketa.
- Hirigintzako eraldaketetatik, azpiegitura edo hornidura berrietatik, biztanleria piramidetik, mugikortasun ohitura berrietatik eta abarretatik eratorritako biztanleriaren mugimenduak eta bilakaera.

4. FASEA: JARDUTEKO PROPOSAMENAK EDO PLANA

Beasaingo 2023-2028 HMJPa osatzen duten jarduteko proposamen guztiak prestatuko dira eta eskema honen arabera garatuko dira:

- Helburu orokorra edo ildo estrategikoa.
- Lortu beharreko helburu espezifikoak, aurreko fasean zehaztutakoen barne egongo direnak.
- Proposatutako neurrien paketearen definizioa.
- Proposamenaren garapenean zerikusia duten eragileak.
- Denbora epea (berehalakoa – 2 urtera arte, laburra 2-4 urte, ertaina > 4 urte).
- Kostu ekonomikoa edo aurrekontua.
- CO_2 isurpen baliokideen eta kutsadura elementuen (zarata) zenbatespena.

Jarduteko proposamenen multzoa ezarpen plangintza batean islatuko da, proposatutako neurriak ezartzeko egutegi batekin.

Proposamen hauek kategoriaka edo programaka antolatuko dira, gutxienez ere hauek bereizita:

- Oinezkoen hobekuntzen programa berdintasunezko ikuspuntu inklusibo batetik. Oinezkoen lehentasuna mugikortasun jasangarriaren hiri ezaugarri gisa. Oinezkoen erabilera esklusiborako eremu berriak ezartzea. Ibilbide unibertsalen sorrera kontuan hartuta irisgarritasun kognitibo-sentsoriala eta genero ikuspegia.

  Oinezko ibilbideen kalitatea aztertuko da, oinezkoen espazio esklusiboak hausnarketetan sartuta (Donejakue Bidearen trazatua).

  Kaleak oinezkoenak egiteko eta bizikidetza kaleak sortzeko proposamenak ikuspuntu funtzional batetik eta ibilgailuekiko bateragarritasunaren ikuspuntutik aztertu beharko dira. Funtsean, proposamenak mota hauetakoak izango dira:

  - Oinezko ibilbideen hobekuntza (ibilbide laburrak, ertainak eta luzeak).
  - Oinezkoen espazio esklusiboak.
  - Bizikleta ibilbideen sarea eta bizikletaren erabileraren sustapena.

  Hiri bideetan gehiegizko abiadurak murrizteko proposamen eraginkorrak.

- Bizikletaren erabilerarako bereizkeria positiboko neurriak ezartzea. Bizikleta elektrikoak, bizikleten aparkamenduak, alokairua, 30 eremuak eta bidegorrien sarea.

  Halaber, bizikleta-garraio publiko intermodalitate proposamenak ere egingo dira eta espazio publikoaren oinezko erabilera lehenesten duten jardunbideak bultzatuko dira. Arautu egingo da bizikletek oinezkoentzako erreserbatutako espazioak erabiltzea saihestu beharko dutela (bereziki espazio horiek bide baten barne daudenean: espaloiak) eta bideen egituran hierarkia argia ezartzen duten bestelako arauak ezarriko dira, hartara, 30 eremuan, bizikletek galtzada erabiltzeko lehentasuna izan dezaten gainerako ibilgailu motordunen aurretik.

  Aurrekoaren ildotik, proposamenak barne izango du bizikleten zirkulaziorako espazioen hierarkia bat eta, hierarkia hori orientazio moduan eta ez derrigorrezko moduan sortzen bada ere, baliozko instrumentua izango da hiriko bizikleten zirkulazioa antolatzeko (patineteak barne), esaldi honen bidez: “zikloek zirkulazio lehentasuna izango dute ordena honen arabera: …”.

  Azkenik, bizikletaz ibiltzeko udal arauen gida bat prestatuko da, Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleten mugikortasuna udal ordenantzetan integratzeko gomendio teknikoen dokumentuan jasotako jarraibideen arabera idatz litekeena.

- Garraio publikoa energia alternatiboekin hobetu eta sustatzeko programa.

  Garraio kolektiboaren irisgarritasunari eta udalerriko eta haren eragin eremuko autobus sarearen egokitzapenari lotutako alderdi guztiak aztertuko dira.

Halaber, garraio kolektiboko hainbat aukera aztertuko dira hartu beharreko topologiari, trazatu proposamenei, geltokien kokalekuari eta aldaketa intermodaleko puntuei dagokienez. Gainetik ebaluatuko da trenbide espazioak aldaketa intermodaleko toki gisa duen potentziala.

Mugikortasun azterlanaren barne, garraio publikoari buruzko proposamenen helburua izango da trazatua definitzea, erabiltzaileen irisgarritasuna hobetzea (geltokiak eta aldaketa puntuak) eta lur gaineko garraioek udalerrian duten merkataritza abiadura optimizatzea.

Garraio kolektiboa oztopatzen duten ibilgailu pribatuen aparkamendua saihesteko neurrien proposamenak.

Erdiguneko aparkamenduen kontrola eta sarbideak erregulatzeko programa. Disuazio aparkalekuak BEGak isurtzen dituzten ibilgailuentzat.

Jaso egingo dira egoiliarrei zuzendutako aparkamendu estrategiak, lur gaineko aparkamenduaren errotazioa eta kontrola (TAO, erreserba bereziak, karga eta deskarga). Aintzat hartuko dira aparkaleku publiko eta pribatuen erabilera eta arazoak, bai eta lur gaineko aparkaleku libreen erabilera ere.

- Trafiko pribatuaren erregulazio programa. BEG isurpenak dituzten ibilgailuen murrizketa progresiborako eta/edo mugaketarako aukerak. Garraio pribaturako bestelako ibilgailuak sustatzeko programa: motor elektrikoak paketeak banatzeko, erabilera partekatua (*car sharing*), etab.

- Erregai alternatiboen erabilera sustatzeko programa. Karga puntu eta erregai alternatiboak hartzeko puntu publikoen instalazioa.

- Mugikortasun eredu berrietarako irtenbideen proposamenak, hala nola bizikleta elektrikoak, patinete eta skate elektrikoak, etab.

- Eskoletako mugikortasun seguruaren programa kontuan hartuta eskoletako ingurune eta ibilbide seguruak eta haurren arrisku egoeren murrizketa.

- Salgaien banaketarako programa.

5. FASEA: JARRAIPEN ETA EBALUAZIO PLANA

2023-2028 HMJPa eta proposatutako programak ebaluatuko dira eta horien plangintzari jarraipena egingo zaio, neurrien inpaktua eta betearazpena neurtzearekin batera, modu horretan, urtean behin eta 4/2019 Legeak, Energia Jasangarritasunari buruzkoak, 24.3 artikuluan xedatutakoaren arabera, proposatu diren jarduketen aurrerapen maila eta hurrengo ekitaldirako aurreikusitako programazioa egiaztatuta.

Horretarako, Jarraipen eta Ebaluazio Planean definituko dira 2023-2028 HMJPko helburuak zein neurritan betetzen ari diren neurtzeko aukera ematen duten adierazleak.

Diagnostikoan erabilitako adierazleak izango dira ebaluazioa adierazleak planteatzeko oinarria. Jarraipen adierazleak ere definitu beharko dira eta ebaluazio adierazleen desberdinak izan ahalko dira, beraz, adierazle horien egokitasuna, neurketa modua, maiztasuna eta

arduradunak adierazi beharko dira. Proposatzen diren adierazle guztiak neurtzeko errazak izango dira, neurketen gehiegizko kostuak saihesteko, eta zehatzak eta kuantifikagarriak izango dira, alderaketa eta jarraipen eraginkorra ahalbidetzeko.

GARATU BEHARREKO BESTE EDUKI BATZUK: HERRITARREN PARTAIDETZA

2023-2028 HMJParen garapenean berebiziko garrantzia emango zaio herritarren parte hartzeari. Helburu horrekin, enpresa adjudikaziodunak "Herritarren Partaidetza Plan" bat diseinatu eta garatu beharko du, proiektu osoan zehar, honakoak barne izango dituena: lanaren aurretiko faseak, abiaraztea ezagutzera ematea, herritarren kezka eta behar nagusiak jasotzea analisi eta diagnostiko faseetan, HMJParen amaierako idazketan ezarriko diren helburuetarako kontuan hartu beharreko iradokizun edo proposamenak, etab.

Partaidetza Plan horretan zehaztuko dira Beasaingo Udalaren lankidetza beharko duten lanak.

Partaidetza publikoa ziurtatu beharko da lanaren aurretiko faseetan, abiaraztea, justifikazioa eta helburuak jendaurrean agertzeari esker. Bilerak antolatuko dira definitutako partaidetza organoekin, hartara kezka eta behar nagusiak identifikatuta analisi eta diagnostiko fasetik bertatik.

Gainera, kontuan hartuko dira landa auzoetako partaidetza prozesuan (mugikortasuna) eta mugikortasun mahaiaren partaidetza prozesuan jasotako ekarpenak ere.

5. LANEN AURKEZPENA

Jasangarritasunaren printzipioei jarraituz, enpresa adjudikaziodunak lanerako baldintza hauek aplikatu beharko ditu:

- Papera aurreztearen irizpidea errespetatzea: proiektuan zehar sortzen diren lan dokumentu guztiak euskarri digitalean entregatuko dira, PDF formatuan, posta elektronikoz edo CD, *pendrive* edo antzeko euskarri grabagarri, ireki eta berrerabilgarri batean.

- Amaierako dokumentuak euskarri digitalean entregatuko dira, PDF eta office formatuan (planoak DWG formatuan), posta elektronikoz edo CD, *pendrive* edo antzeko euskarri grabagarri, ireki eta berrerabilgarri batean. Hala eta guztiz ere eta dokumentuen izaera ofiziala dela eta, bi kopia ere entregatu beharko dira paper formatuan.

- Bisitak eta bilerak nahikoa aurrerapenarekin antolatzea, denbora horri ahalik eta onura gehien ateratzeko eta behar ez diren desplazamenduak saihesteko.

Dokumentuak inprimatzea beharrezkotzat jotzen bada, betekizun hauen arabera egingo da:

- Ahal den neurrian inprimaketen kopurua murriztea beharren arabera (bilerako parte hartzaileen kopurua, etab.), soberako kopiarik gera ez dadin.
- Dokumentuak alde bietatik inprimatzea, zuri eta beltzean (kolorea erabiliko da bakarrik zuri eta beltza interpretatzea ezinezkoa denean), aurpegi bakoitzean bi orrialde sartuta (betiere irakurgarriak badira), ahal den azaleztatze txikienarekin eta plastikozko azalik gabe (birziklatzea errazteko).
- Paperak baldintza hauek bete beharko ditu:
    - % 100 birziklatua izatea. Paper ez birziklatua erabili ahalko da bakarrik DIN 4 edo DIN 3 paperean inprimatu ezin diren planoen kasuan, edo merkatuan

dauden kalitate oneko paper birziklatuak ez diren paper motak behar dituzten gainerako kasuetan. Kasu hauetan, paperak, gutxienez ere, ziurtatutako basogintza jasangarritik datorren zuraren zuntzen (FSC, PEFC edo baliokidea) eta/edo zuntz birziklatuen % 30 izan beharko du.

- Erabat kloro gabekoa izatea (TCF).
- Gehieneko zuritasun maila % 80koa izatea, ISO 11475:2004 arauaren arabera, edo horren baliokidea**.**

6. LANEN ZUZENDARITZA ETA JARRAIPENA

Beasaingo Udalak Lurraldeko teknikari koordinatzailea izendatuko du lanen zuzendari, eta haren ardura izango dira lanen egikaritze prozesuen kontrola eta jarraipena, helburu horretarako behar diren jarduketak erabakitzeaz gain. Zuzendariari laguntza emango diote lanen jarraipena eta zuzendaritzarako momentu bakoitzean egokitzat jotzen diren teknikariek.

Lanen zuzendaritzak eginkizun hauek izango ditu gutxienez:

- Lanen programari oniritzia ematea.
- Lanen egikaritzea eta garapena zuzendu eta gainbegiratzea.
- Egokia denean, enpresa adjudikaziodunak lanen garapenean zehar proposatu dituen aldaketak onartzea.
- Burututako lanen likidazioa prestatzea.

Bestalde, lan fase bakoitzaren ondoren, informazio garrantzitsuena partekatuko da Beasaingo Jasangarritasun Energetikoaren Batzordearekin.

7. ENPRESA ADJUDIKAZIODUNAREN BETEBEHARRAK

Enpresa adjudikaziodunak proiekturako giza baliabide kualifikatuak eta behar diren materialak eskura izango ditu, kontratuaren objektua osatzen duten zerbitzuak modu optimoan emateko moduan, eta haren kargura izango dira betebehar honetatik eratorritako kostu guztiak, garraioarenak barne.

Kontratua egikaritzeko enpresa barneko zein kanpoko diziplina anitzeko profesionalen talde tekniko bat osatu beharko du, gutxienez ere kide hauek izango dituena:

- HMJParen teknikari zuzendari bat: bideetako ingeniaria, ingeniari zibila, arkitektoa edo geografoa, HMJParen egile gisa sinatzeko ahalmena duena.
- Ingurumen alderdietako teknikari espezialista: unibertsitate tituluduna edo ingurumenean espezialista den graduduna, ingurumen ingeniaria.
- Erdi mailako teknikaria: obra publikoetako ingeniaria edo arkitekto teknikoa.
- Topografo edo kartografo bat.

Enpresa kontratistak honako lanak bere gain hartzeko arduradun edo arduradunak izendatu beharko ditu:

- Taldearen zuzendaritza

- Enpresa kontratistako langileek, kontratua gauzatzeari buruz Beasaingo Udalari egin behar dioten edozein komunikazio jasotzeko eta helarazteko koordinazio teknikoa egiteko arduraduna
- Herritarren komunikazio eta partaidetza-prozesuaren gauzatzearen arduraduna

Hizkuntza-gaitasuna. Pertsona hauen kasuan (zuzendaritza, koordinazioa, komunikazioa eta herritarren parte-hartzea), Europako Erreferentzia Esparruko C1 (EGA edo baliokidea) dutela egiaztatu beharko dute.

Zerbitzuari atxikitako langileek herritarren komunikazio eta partaidetza-prozesuetan esperientzia izatea baloratuko da.

Esku hartzen duten giza baliabideen eta baliabide materialen parte-hartze zehatza zehaztu beharko da. Pertsonen kasuan, teknikari zehatzak eta haien dedikazio-maila atxiki beharko dira, eta lanetan esku hartuko duten pertsonak identifikatu beharko dira. Horretarako, lizitaziorako aurkeztu beharreko dokumentazioan teknikarien zehaztapena jaso beharko da, eta haien titulazioa egiaztatu beharko da.

Lizitazio honen baitako lanak (dokumentuen idazketa, herritarren partaidetza prozesua, etab.) euskaraz eta gaztelaniaz garatuko dira, herritarren hizkuntza eskubideak errespetatze aldera.

Era berean, hizkera ez sexista erabiliko da dokumentazioan, publizitatean, irudietan eta kontratutik eratorritako gainerako materialetan, eta kontuan hartuko da genero ikuspuntua txostenetan, idazkietan, datu bilketetan, estatistiketan eta kontratutik eratorritako gainerakoetan.

Entregatzen diren dokumentu guztiak EAEko bi hizkuntza ofizialetan idatzita egongo dira eta Beasaingo Udalaren logotipoa ageriko dute. Kontratu hau egikaritzeko dirulaguntzaren bat jaso bada, dagokion erakundearen logotipoa ere ageriko da.

Enpresa adjudikaziodunak entregatu beharko du amaierako dokumentuan erantsi ez den eta HMJParen prestaketan zehar sortu eta erabili den dokumentazio guztia, barne hartuta oinarri kartografikoa, euskarri informatikoak, planoak, datu baseak, etab.

8. KONTRATUA EGIKARITZEKO EPEAK

Dokumentua egiteko epea 18 HILABETEKOA izango da, kontratua formalizatu eta hurrengo egunetik aurrera, eta honako epe partzial hauek ezarriko dira, baldintza-agiri honetan ezarritako lan-fase bakoitzaren arabera:

a) “Landa-lan” programa aurkeztea, kontratua sinatu eta hurrengo hilabetean.
b) "Azterketa eta Diagnostiko Dokumentua" idaztea, kontratua sinatu eta HIRU HILABETEKO epean.

   Agiri horrek baldintza-agirian ezarritako edukia izango du (1. fasea eta 2. fasea), eta honako hauei buruzko dokumentuak jasoko ditu:

   - Egindako landa-lana
   - "Landa-lan” ekintzatik lortutako informazioa aztertu eta diagnostikatzea.
   - Herritarren parte-hartzerako proposatutako prozesua

Lurralde Batzordeak proposatuta, "Azterketa eta Diagnostiko Dokumentua" Alkatetzaren Ebazpen bidez onartuko da, eta idazle-taldeari jakinaraziko zaio.

c) 2023-2028 HMJPren aurretiazko bertsioa idaztea, aurreko paragrafoan adierazitako Alkatetzaren Ebazpena jakinarazi eta hurrengo hilabeteko epearen barruan.

   Dokumentu horrek "Helburu espezifikoen eta mugikortasun-agertokien definizioa" (3. fasea) jasoko du, agirian ezarritako helburuen eta edukiaren arabera.

   Lurralde Batzordeak proposatuta, "2023-2028 HMJParen aurretiazko bertsioa" udalbatzari aurkeztuko zaio, onar dezan.

d) 2023-2028 HMJPren hasierako bertsioa idaztea, udalaren erabakia jakinarazi eta hurrengo HIRU HILABETEKO epean, behin udalaren onespena jasota.

   Dokumentu horretan, mugikortasun-helburu espezifikoez eta agertokiez gain, "Proposamenak edo Jarduketa Plana" (4. fasea) eta Jarraipen eta Ebaluazio Plana (5. fasea) ere jasoko dira.

   Lurralde Batzordeak proposatuta, 2023-2028 HMJParen hasierako bertsioa udalbatzak onartu beharko du, eta, ondoren, jendaurrean jarriko da.

e) 2023-2028 HMJParen behin-betiko bertsioa idaztea, jendaurrean jartzeko aldia amaitu eta HIRU HILABETEKO epean.

   Dokumentu horretan jasoko dira "Herritarren parte-hartzearen emaitzak", "Alegazioei buruzko txostena idaztea" eta jendaurreko informazio-aldian egindako txosten sektorialak.

   Lurralde Batzordeak proposatuta, udalbatzak behin betiko onartu beharko du dokumentua.

Agiri hau Tokiko Gobernu Batzarrak onartu du, 2021eko irailaren 30ean egindako bilkuran.

ESP. KODEA.	**2021HIBO0127**
CÓD. EXP.	

ESPEDIENTEA	
EXPEDIENTE	
TITULARRA	BEASAINGO UDALA-URBANISMO
TITULAR	
TOKIA	
LUGAR	

CONTRATACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BEASAIN PARA EL MARCO TEMPORAL 2023-2028

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

1. OBJETO DEL CONTRATO

Un plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

El objeto del presente Pliego es definir las características, condiciones y criterios técnicos que han de servir de base para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Beasain para el marco temporal 2023-2028, para que sea una herramienta estratégica de planificación y desarrollo de los diferentes tipos de movilidad dentro del municipio, y sirva para mejorar aspectos energéticos, medioambientales, económicos, sociales y de accesibilidad del municipio.

Y de manera específica, para que diseñe una estrategia que impulse medidas de ahorro y eficiencia energética en el transporte motorizado mediante la promoción e implantación de energías renovables y cree alternativas de desplazamiento no motorizadas, basadas en itinerarios vinculados a la recuperación de la ciudad por el peatón.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Estos años ha habido cambios en la movilidad del municipio y ahora hay que definir y formular algunos de los aspectos del mismo:

- Impulsar más la viabilidad peatonal, especialmente los desplazamientos peatonales atractivos, inclusivos y seguros.

- Moderar el tráfico mediante el estímulo de los medios de transporte alternativos a los vehículos motorizados, como la bicicleta u otros similares, y disuasión del mal uso del vehículo privado o de algunas de las formas de utilización actual.

- Caminar hacia un transporte sin emisiones GEI (gases efecto invernadero), sustituyendo aquellos cuyo consumo deriva del petróleo por coches eléctricos, biodiesel… Potenciar intermodalidad e integrar criterios de adaptación al cambio climático en infraestructura de transporte.

El simple hecho de transvasar viajeros del automóvil al transporte colectivo realimentaría el círculo virtuoso de la mejora peatonal, pues con dicho transvase se produciría también una mejora ambiental de las calles y una reducción de la peligrosidad de las mismas para el peatón. En ese sentido, el transporte colectivo, la bicicleta y el peatón forman parte de una misma estrategia de cambio en el modelo de movilidad; las oportunidades aprovechadas por unos han de servir para fortalecer a los otros.

Se deberá tener en cuenta los siguientes documentos y trabajos:

- Planificación y Normativa

    - Plan Genera del Ordenación Urbana (en adelante PGOU)
    - ECIA
    - II. Plan de Acción por la Sostenibilidad
    - Mapa de ruido

- Actuaciones desarrolladas en materia de movilidad

    - Estudio de la circulación de Beasain (2007)
    - Estudio de la circulación de Beasain (2019)
    - Red de bidegorris
    - OTA
    - Beasain 30
    - Nuevas líneas de autobús
    - Proceso de participación en los barrios rurales (movilidad)
    - Camino escolar
    - Proceso de participación de la mesa de movilidad

Y en coherencia con la necesaria promoción de aquellas transformaciones que permitan la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y de mitigación y adaptación al cambio climático (CC), así como su alineación con metas

definidas en la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco y en la Estrategia Gipuzkoana de Lucha contra el Cambio Climatico 2050 (EGLCC).

Y en cumplimiento de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco y en previsión de la próxima Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el municipio de Beasain debe de elaborar su Plan de Movilidad Urbana 2023-2028, accesible para todas las personas, respetuoso con el medio ambiente y que valga la pena económicamente.

Asimismo, es preciso que en la redacción del PMUS se tenga en cuenta la perspectiva de género, resultando de aplicación la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres.

3. OBJETIVOS DEL PLAN

Se pretende la promoción y el fomento de una movilidad más racional y sostenible, que incluya las alternativas de desplazamiento no motorizadas, así como los modos de transporte que utilicen combustibles alternativos.

Es prioritario caminar hacia un transporte sin emisiones para facilitar la transición hacia un escenario de emisiones cero e impulsar el camino en bicicleta como la mejor opción en trayectos urbanos cortos.

Se agruparán en 4 líneas de actuación teniendo en cuenta la perspectiva de género, la movilidad cero emisiones y el escenario más saludable y seguro.

- **MOVILIDAD PEATONAL**. Recuperar al peatón como protagonista del modelo del municipio.

Conformar una estrategia peatonal que dote al espacio público de calidad y la seguridad de los trayectos andando, superando distancias, barreras, obstáculos... Es decir, que defina un conjunto de líneas de actuación y medidas de localizadas para que, de un modo ordenado durante los años de vigencia del Plan, se logre una nueva vialidad peatonal articulada en vías y sistemas de cruce que vinculen un origen y destino en aceptables condiciones de rapidez, comodidad y seguridad para la marcha a pie.

Se trata de diseñar e implementar líneas de intervención que concreten actuaciones encaminadas a tejer una red continua de acceso peatonal a todo el municipio, una malla de itinerarios peatonales planificados que incluya desde aceras cómodas y agradables en calles con calzada para el tráfico motorizado, hasta calles peatonales,

articuladas por cruces pensados y diseñados para la seguridad y la facilidad del cruce de los peatones.

Se trata de eliminar del municipio los elementos que resten atractivo al espacio peatonal, generando un modelo de municipio que suavice los entornos hostiles, elimine los factores inseguridad y aporte a los itinerarios peatonales “vectores de influencia” en la calidad del aire, eliminación de ruido, actividad deportiva y/o social, etc.

- **MOVILIDAD CICLISTA**. Itinerarios concebidos para un modo de transporte saludable, limpio (sin GEI) y seguro.

Acompañar y complementar la vialidad peatonal con la promoción y fomento de alternativas no motorizadas, siendo prioritario el impulso de la movilidad ciclista, cubriendo sus necesidades (aparca bicis, alquiler, limpieza…) y priorizando su uso frente a la circulación de los vehículos a motor.

- **MODERACIÓN DEL TRÁFICO** a fin de reducir el uso indiscriminado del vehículo motorizado privado en el municipio mediante dos criterios: la oferta de alternativas al automóvil y la disuasión del uso de dicho vehículo.

Se trata de adoptar criterios restrictivos que impidan el mal uso del vehículo, criterios funcionales que impongan enlaces y aparcamientos en aquellos lugares precisos para controlar el atractivo del acceso inmediato a las actividades, instalaciones y/o equipamientos localizados y pensados desde la lógica del automóvil.

Asimismo, criterios medioambientales permiten restringir el acceso a vehículos que consumen derivados del petróleo o, a aquellos que sobrepasen determinados niveles de emisión, y permitan primar el estacionamiento de vehículos con combustibles alternativos.

- Encauzar la demanda de movilidad privada en un **TRANSPORTE PÚBLICO** que utilice combustibles alternativos a los derivados del petróleo.

Sobre la trama de espacios urbanizados e infraestructuras de transporte es sobre la que se plantean, de una manera obviamente sesgada o condicionada, las distintas opciones en la elección del medio de transporte para cada individuo. Lo que ocurre es que cada obstáculo y cada condicionante es percibido de manera distinta por los diferentes grupos sociales; la edad, la condición física, el patrón de actividades cotidianas, los hábitos, la motorización y la renta del hogar son determinantes para optar en un trayecto y con un motivo particular por la marcha a pie.

Es labor del transporte público recomponer esos eslabones perdidos en la conectividad entre los diferentes barrios, suplementando la falta de permeabilidad creada por las grandes infraestructuras de transporte. El transporte público puede controlar la dependencia del coche con sólo para conectar con la ciudad periférica y con sus municipios colindantes, sino para que, desde una perspectiva de intermodalidad, acercar los lugares de trabajo, los centros comerciales, los espacios de ocio, paseo, recreo, aquellos donde, hoy en día, el peatón no alcanza por problemas estructurales.

Interiorizadas las claves de trabajo para los 4 escenarios anteriores, el PMUS 2023-2028 deberá desarrollar una serie de tareas y trabajos, en diferentes fases y etapas, que permitan con carácter general definir una política de movilidad en el municipio económicamente viable, proponiendo medidas correctoras para las deficiencias detectadas en cada uno de los escenarios analizados, así como una serie de propuestas encaminadas a lograr una mayor humanización del municipio y regida por los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Beasain, apostando por un municipio seguro, accesible y en igualdad para todas las edades y género, disminuyendo el ruido y la contaminación.
- Establecer una nueva jerarquía en el uso del municipio, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los modos de transporte no motorizados y el transporte público y en último término el vehículo privado.
- Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en el municipio.
- Planificar la movilidad con criterios sostenibles.
- Incentivar y promocionar el transporte público eficaz y eficiente y desincentivar el vehículo privado.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

La elaboración del PMUS se abordará en distintas fases, generando los correspondientes documentos de análisis, diagnostico, participación pública, propuestas, plan de actuación, plan de seguimiento y evaluación, que formarán parte del plan.

Los objetivos y contenido de cada una de las fases de trabajo serán las siguientes:

FASE 1: TOMA DE DATOS Y ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL

Esta fase tiene como objetivo el estado actual de la movilidad en Beasain para establecer posteriormente las actuaciones a realizar para mejorar la accesibilidad y movilidad municipal de forma sostenible y económicamente viable, definiendo tanto su cometido o finalidad, como su programación temporal.

Para ello, deberá recopilarse toda la documentación e información básica existente, así como obtener y tomar los datos necesarios para poder abordar los aspectos del documento de análisis.

El documento de análisis deberá contemplar al menos los siguientes aspectos:

1. Análisis socio-económico, territorial y urbanístico: estructura y evolución de la población, nivel de motorización, zonas residenciales, comerciales, industriales y zonas generadoras de desplazamientos (ambulatorio, escuelas, polideportivo,….). Se caracterizarán las zonas de desarrollo urbano pendiente y sus dotaciones, indicando usos previstos, densidades y conexiones contempladas en el planeamiento.
   El análisis socio-económico incluirá el análisis de riesgos de exclusión social, analizando la integración de todos los barrios, atendiendo a sus necesidades de acceso al resto del municipio; así como las necesidades de grupos con problemas o riesgo de exclusión por tener mayores dificultades de adaptación por movilidad reducida (discapacitados, personas mayores, etc.)

2. Usos del suelo: Información de usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos (automóviles, transporte colectivo, bicicletas, peatones, etc.): usos residenciales, comerciales, terciarios, equipamientos, etc.

   Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano, indicando usos previstos, densidades y conexiones viarias contempladas en el planeamiento general y parcial.

3. Inventario y análisis viario: Tráfico privado y circulación: comprenderá la estructura y jerarquización de la red viaria, viales congestionados, sentido de circulación, anchura de calzada y aceras, y usos como aparcamiento en calle y entradas y/o vados a aparcamientos privados, incluyendo las condiciones de accesibilidad peatonal y para personas con movilidad reducida y 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 “foto de funcionamiento” de la red viaria urbana principal, con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.) y el análisis de la implantación de Beasain 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.

4. Inventario y análisis itinerarios peatonales. Se elaborará el inventario de la red existente para el peatón y la bicicleta: calles peatonales, 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. Se tratará en el inventario, como mínimo, los siguientes ámbitos:

   - El estudio de itinerarios peatonales teniendo en cuenta las condiciones de accesibilidad, orografía, distancias, anchos de acera, arbolado, etc.
   - Las señales de tráfico adaptadas a las personas con diversidad funcional (sensitiva y cognitiva)
   - Se identificarán los efectos muralla que originan ciertas infraestructuras.

5. Inventario nocturno y diurno y análisis del aparcamiento: se recogerá la información de los aparcamientos en vía pública, subterráneos o en estructura, con especificación de su tipo (público o privado), número de plazas y régimen de uso, aparcamiento en doble fila; así como de los aparcamientos reservados (organismos oficiales, usuarios, motos y bicicletas, etc.), con especial referencia a los destinados a personas con movilidad reducida. También se recogerán los aspectos relativos a su señalización y adecuación.

6. Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento y de los establecimientos con necesidad de carga y descarga: se identificarán los establecimientos o agrupaciones con necesidad de carga y descarga de mercancías y los principales itinerarios hacia los mismos, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados a esta función. Se incluirá una propuesta para llevar a cabo esta medición.

7. Inventario y análisis del transporte público: oferta de transporte público en el municipio (ferrocarril, autobuses interurbanos, discrecionales de todo tipo y transporte escolar) recogiendo los itinerarios, áreas servidas, horarios y paradas, plataformas y zonas reservadas. Accesibilidad a las paradas de transporte público para personas con movilidad reducida.

8. Inventario y análisis de la siniestralidad o seguridad vial: se recopilarán y localizarán los accidentes de tráfico habidos en los últimos 5 años en el municipio, señalando su siniestralidad (muertos y heridos) con la finalidad de determinar la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre vehículos a motor, como entre éstos y los/las usuarios/as no motorizados (peatones y ciclistas), identificando tipos y puntos conflictivos.

9. Taxi: Se realizarán trabajos de análisis del estado actual del taxi dentro del municipio y su influencia en el conjunto de viajes urbanos. Es necesario cifrar la evolución de uso, licencias y localización del conjunto de infraestructuras relacionadas con el sector del taxi.

10. Estructura municipal y presupuestos de movilidad: se estudiará la estructura municipal de las diferentes áreas relacionadas con la movilidad sostenible, su coherencia, eficacia y funcionalidad.

11. Recogida de información mediante trabajo de campo: deberá proporcionar una completa caracterización del estado actual de la movilidad, matrices origen-destino,

reparto modal de residentes y visitantes y estacionalidad. Dicha información deberá permitir la elaboración de modelos de demanda que relacionen las cantidades y modalidades de transporte con las características de la población, lo que, a su vez, permitirá realizar proyecciones de movilidad en escenarios futuros.

12. Microsimulaciones de intersecciones: como herramienta de análisis adicional, la empresa adjudicataria deberá configurar un modelo de microsimulación de las principales intersecciones del núcleo urbano, que permita elaborar diferentes hipótesis de resolución de conflictos de tráfico. La localización de las intersecciones propuestas deberá se aprobadas por la Dirección de los trabajos, atendiendo al cumplimiento de los objetivos establecidos, a la vista de la información y caracterización general previamente obtenida (inventarios).

13. Participación ciudadana: se recogerán las peticiones de asociaciones y colectivos que se consideren de mayor interés. A título enunciativo, se destacan las siguientes: asociaciones de vecinos/as, asociaciones ecologistas, comerciantes, taxistas y operadores de transporte.

14. Cualquier otro que la empresa licitadora considere necesarios para el cumplimiento de los objetivos generales de estudio.

En los análisis se estudiarán variables tales como las sociales, económicas y demográficas y su repercusión en la movilidad municipal. Será necesario ampliar el ámbito de estudio a municipios colindantes, analizando entre otros factores, los modos de transporte, los motivos e índice de repetición y las facilidades de transporte público existentes. Es necesario realizar encuestas a pie de calle, domiciliarias, en empresas…. Para, con esos datos, obtener resultados acerca del número de familias motorizadas, la distribución de viajes en función del transporte utilizado, número de viajes en función del motivo para realizar el viaje.

Para la caracterización de la situación actual de la movilidad en el municipio, la empresa adjudicataria podrá utilizar cuantas herramientas considere necesarias para realizar un mejor diagnóstico (programas de simulación, encuestas a pie de calle, domiciliarias, empresas…).

El licitador en su oferta deberá reflejar las herramientas a utilizar, el número y tipo de encuestas a realizar, las zonas que delimitará para la realización de los estudios, así como la metodología a aplicar.

FASE 2: DIAGNOSTICO

A partir de los datos obtenidos en la fase de análisis anterior, en cada uno de los sectores y aspectos señalados, se procederá a efectuar un diagnóstico integrado de la situación actual y la problemática de la movilidad urbana en el municipio de Beasain.

El diagnóstico tendrá que explicar las causas que determinan las pautas de movilidad de la ciudadanía, las interacciones entre los distintos elementos que condicionan el tráfico interno y el transporte en Beasain, y las previsibles tendencias en la evolución

de los principales indicadores de movilidad, identificando tanto la problemática común asociada como las oportunidades existentes.

El diagnóstico incluirá expresamente un análisis DAFO del sistema de movilidad actual, valorándose su presentación en formatos creativos (animaciones, diagramas, videos, etc.) que permita su utilización en sesiones de participación, debate o comunicación.

En este sentido el diagnóstico deberá dar a conocer al menos los siguientes aspectos:

A. 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, ….
- Análisis de intensidades de concentración de actividades y su incidencia en movilidad.

B. 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 discapacitados, ancianos, coches de niños, etc.
- Diseño de red básica. Atractivo del espacio peatonal, aceras, paseos, escaleras, ascensores, rampas, arbolado, calidad del aire, ruido, ….
- 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 semipeatonales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-peatones y peatones-ciclista.
- Planificación futura. Red General de Itinerarios Peatonales y su coordinación con el PGOU y su planeamiento de desarrollo.

C. ITINERARIOS CICLISTAS

- Determinación de necesidades a partir de la demanda actual y potencial.
- Calidad de los itinerarios ciclistas. Diseño de una red básica municipal. Aparca bicis.

- 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 u artificiales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-ciclista y peatones-ciclista.

D. 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.
- Génesis de las calles peatonales y semipeatonales.
- Ubicación de gasolineras.

E. 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.

F. 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.

G. 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.

H. TRANSPORTE DE MERCANCIAS

- 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).

I. 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.

FASE 3: DEFINICIÓN DE OBJETIVOS ESPECIFICOS Y ESCENARIOS

3.1. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Una vez finalizado el diagnóstico, la empresa adjudicataria incorporará como documento de referencia el documento de análisis y diagnóstico obtenido del Proceso de Participación Pública (ver apartado “OTROS CONTENIDOS A DESARROLLAR”) para definir el Modelo de Movilidad de Beasain. Este modelo incluirá tanto los objetivos generales o líneas estratégicas, como los objetivos específicos y su justificación, ajustándose a la situación del municipio y dirigidos a la implantación de medidas correctivas de las problemáticas identificadas en la fase de diagnóstico, atendiendo al conocimiento obtenido de los condicionantes de la movilidad en Beasain, a las características de la oferta-demanda y a las potencialidades existentes en el municipio.

En la definición de dichos objetivos deberá tenerse en cuenta las relaciones de dependencia existentes entre ellos, estableciendo una jerarquía adecuada para detallar aquellos objetivos más concretos, de mayor facilidad de consecución y de los que dependen objetivos de mayor alcance o jerarquía. Estos objetivos deben resultar igualmente concordantes con las políticas generales en materia de movilidad y adaptarse a la realidad estructural y organizativa del Ayuntamiento de Beasain, a sus programas estratégicos o planes de ordenación urbanística y al II. Plan de Acción por la Sostenibilidad resultando por tanto factibles.

Los objetivos deben de ser cuantificables, para permitir en lo posible, comprobar los avances conseguidos de manera objetiva, definiendo en cada uno de ellos los indicadores a contemplar en su futuro seguimiento y evaluación.

3.2. DEFINICIÓN DE ESCENARIOS DE MOVILIDAD

Se propondrá un nuevo esquema de tráfico para el municipio que ordene la movilidad y el espacio público según este orden: peatones, otros modos no motorizados

(bicicletas), transporte público (autobuses y taxi), vehículo privado y vehículos pesados, intentando en lo posible la reducción del uso y la circulación de estos últimos en el interior de la ciudad. Para ello, se trabajará con un modelo de simulación que permita evaluar los cambios en la red viaria urbana y estimar las cargas de tráfico en diversos escenarios de ordenación. Asimismo, se utilizarán las herramientas adecuadas para realizar los cálculos de capacidad en troncos e intersecciones de la red viaria y evaluar el nivel de congestión esperado de la misma.

Se reconsiderarán los itinerarios de acceso, las intensidades de vehículos y los conflictos de transitabilidad, así como los conflictos en las intersecciones.

Se valorarán los aspectos medioambientales: niveles de agresión ambiental y ruido en el espacio viario.

Se tratarán los aspectos de capacidad vial, nuevas propuestas precisas, ordenación de sentidos de circulación, ordenación de intersecciones, semaforización, etc., ligados a las nuevas propuestas de sistemas generales incluidos en el PGOU.

La empresa adjudicataria propondrá varios escenarios en función de la variabilidad de las condiciones del entorno analizadas, contrastando a continuación las diferentes medidas propuestas, definiendo:

- Escenario cero, tendencial o “do nothing” que será la imagen de la movilidad en el horizonte temporal establecido en el Plan suponiendo que todas las variables analizadas continúan su evolución actual y que no se implementen medidas de movilidad.
- Por lo menos dos escenarios más, perfectamente distinguibles, a partir de las variables principales que condicionan el sistema de movilidad y que estén basados en el marco de posibilidades que ofrecen los objetivos establecidos, mostrando un avance en la dirección señalada por los mismos. Estos escenarios deben adoptar una opción urbanística–territorial basada en cambios reales del complejo urbano y situarse en el horizonte temporal 2023-2028.

En la definición de dichos escenarios habrá que incluir:

- La estructura urbana y las transformaciones urbanísticas previstas en los próximos años en el planeamiento urbanístico.
- La evolución de la calidad de los servicios, la transformación cultural, el respeto al medioambiente, etc.
- La transformación de la trama urbana derivada de la implantación de restricciones al uso del vehículo privado, de la creación de una red de itinerarios peatonales inclusiva y atractiva, de la potenciación del uso de la bicicleta, del impulso de nuevos medios de transporte (car sharing, planes de transporte al trabajo, etc.), del transporte público sin emisiones de gases

de efecto invernadero (GEI), de la mejora del ruido ambiental y calidad del aire, etc.

- Los movimientos y evolución de la población derivados de las transformaciones urbanísticas, las nuevas infraestructuras o dotaciones, características de la pirámide poblacional, nuevos hábitos de movilidad, etc.

FASE 4: PROPUESTAS O PLAN DE ACTUACIÓN

Se elaborarán las diferentes propuestas de actuación que configuran el PMUS 2023-2028 de Beasain y se desarrollarán conforma al siguiente esquema:

- Objetivo general o Línea estratégica.
- Objetivos específicos a alcanzar, que estarán incluidos en los ya determinados en la fase anterior.
- Definición del paquete de medidas propuestas.
- Agentes implicados en el desarrollo de la propuesta.
- Horizonte temporal (inmediato – hasta 2 años, corto 2-4 años, medio > 4 años).
- Coste económico o presupuesto.
- Estimación de las emisiones de CO_2 equivalentes y elementos de la contaminación (ruido).

El conjunto de las diferentes propuestas de actuación se reflejará en una planificación de implantación, formado por un calendario de implantación de las medidas propuestas.

Estas propuestas se organizarán por categorías o programas, diferenciando como mínimo:

- Programa de mejoras peatonales desde un punto de vista igualitario e inclusivo. Prioridad peatonal como rasgo urbano de movilidad sostenible. Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones. Creación de itinerarios universales teniendo en cuenta la accesibilidad cognitiva-sensorial y la perspectiva de género.

  Se considerará la calidad de los itinerarios peatonales, incorporando en las reflexiones los espacios peatonales exclusivos (trazado del Camino de Santiago).

  Las propuestas de peatonalización y creación de calles de coexistencia deberán ser analizadas desde una óptica funcional y de compatibilidad con la circulación de vehículos. Básicamente, las propuestas se centrarán en las tipologías siguientes:

  - Mejora de los itinerarios peatonales (corto, medio y largo recorrido)
  - Espacios peatonales exclusivos

- Red de itinerarios ciclistas y fomento del uso de la bicicleta

Propuestas eficaces para la reducción de excesos de velocidad en las vías urbanas.

- Imposición de medidas de discriminación positiva al uso de la bicicleta. Bicicletas eléctricas, aparcabicis, alquiler, limpieza, áreas 30 y red de bidegorris.

  Asimismo, se incluirán propuestas de intermodalidad bicicleta-transporte público y se fomentarán prácticas que prioricen el uso peatonal del espacio público, estableciendo que las bicicletas deberán evitar utilizar los espacios reservados para uso peatonal (especialmente cuando éstos son solamente una parte de la vía: aceras) y se implementarán otras tantas que reflejen inequívocamente una jerarquía de la estructura viaria para que, en el área 30, las bicicletas tengan prioridad en el uso de la calzada rodada sobre el resto de vehículos motorizados.

  Al hilo de lo anterior, la propuesta incorporará una jerarquía de espacios de circulación para la bicicleta, y aunque se cree a efectos únicamente orientativos y no obligatorios, será un instrumento válido para ordenar la circulación viaria de bicicletas en la ciudad (incluyendo patinetes) con la frase “los ciclos circularán preferentemente y por este orden ….”.

  Y por último se elaborará una guía con las normas municipales para desplazarse en bicicleta que pudiera redactarse siguiendo las instrucciones recogidas en el documento de las Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las Ordenanzas Municipales, elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

- Programa de mejora e incentivación del transporte público con energías alternativas.

  Se estudiarán todos los aspectos ligados a la accesibilidad al transporte colectivo y a la adecuación de la red de autobuses dentro del municipio y su área de influencia.

  Asimismo, se estudiarán las diversas alternativas de transporte colectivo en cuanto a topología a adoptar, propuestas de trazado, ubicación de paradas y puntos de intercambio modal. Se realizará una somera evaluación sobre la potencialidad del espacio ferroviario como lugar de intercambio modal.

  Dentro del estudio de movilidad, las propuestas sobre el transporte público se dirigirán a definir su trazado, a mejorar la accesibilidad de los/las usuarios/as (paradas y puntos de intercambio), así como a optimizar la velocidad comercial de los transportes de superficie en el municipio.

  Propuestas de medidas para evitar los estacionamientos de vehículos privados obstaculizando el transporte colectivo.

Programa de regulación de control y acceso de estacionamiento en el centro. Aparcamientos disuasorios para vehículos con emisiones GEI.

Se recogerán las estrategias de aparcamiento para residentes, rotación y control de aparcamiento en superficie (OTA, reservas especiales, carga y descarga). Se valorará la utilización, uso y problemas de los aparcamientos públicos y privados, así como el uso de los aparcamientos libres en superficie.

- Programa de regulación del tráfico privado. Alternativas para la reducción progresiva y/o restricción a vehículos con emisiones GEI. Programa de fomento de otros tipos de vehículos para transporte privado: motos eléctricas en el reparto de paquetería, uso compartido (car sharing), ……

- Programa de fomento que utilicen combustibles alternativos. Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.

- Propuesta de soluciones para los nuevos modelos de movilidad como las bicicletas eléctricas, patinetes y skates eléctricos, etc.

- Programa de movilidad escolar segura contemplando entornos y trayectos escolares seguros y la reducción de situaciones de riesgo del colectivo infantil.

- Programa de distribución de mercancías

FASE 5: PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El PMUS 2023-2028 y los programas propuestos deberán ser objeto de evaluación y seguimiento de la planificación prevista, el impacto de sus medidas y medir su ejecución, posibilitando establecer, con carácter anual, y conforme a lo establecido en el Art. 24.3 de la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética, el grado de avance de las actuaciones propuestas, así como la programación prevista para el siguiente ejercicio.

Para ello, el Plan de Seguimiento y Evaluación deberá definir unos indicadores que permitan determinar en qué medida se están cumpliendo los objetivos del PMUS 2023-2028.

Los indicadores utilizados en el diagnóstico serán la base para el planteamiento de los indicadores de evaluación. Los indicadores de seguimiento, que serán también definidos, podrán ser diferentes a los de evaluación, debiendo indicarse por tanto su idoneidad, forma de medida, periodicidad y responsables de la misma. Todos los indicadores propuestos deberán ser de fácil medición, con objeto de evitar sobrecoste de las medidas, concretos y cuantificables, con la finalidad de permitir la comparación y el seguimiento eficaz.

OTROS CONTENIDOS A DESARROLLAR: PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el desarrollo del PMUS 2023-2028 deberá darse una fundamental importancia a la participación ciudadana. Para ello, la empresa adjudicataria deberá diseñar y desarrollar a lo largo de todo el proyecto un “Plan de Participación Ciudadana”, que contemplará tanto las fases previas del trabajo, con la divulgación de puesta en marcha, la recopilación de inquietudes de la ciudadanía y principales anhelos o deseos en las fases de análisis y diagnóstico, como la recogida de sugerencias o propuestas a considerar en la definición de los objetivos a establecer en la redacción final del PMUS.

Dicho Plan de Participación deberá detallar las tareas a desarrollar en las que se contará con la colaboración del Ayuntamiento de Beasain.

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.

Además, se tendrán en cuenta las aportaciones recogidas en el Proceso de participación en los barrios rurales (movilidad) y en el Proceso de participación de la mesa de movilidad.

5. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

En coherencia con los principios de sostenibilidad, la empresa adjudicataria deberá aplicar las siguientes condiciones de ambientalización del trabajo:

- Seguir el criterio de ahorro de papel: todos los documentos de trabajo generados durante el proyecto se entregarán en soporte digital en formato PDF por correo electrónico o si no en CD, PENDRIVE o similar regrabables y abiertos para poder reutilizarlos posteriormente.

- Los documentos finales se entregarán en soporte digital en formato PDF y office (planos en formato DWG) por correo electrónico o si no en CD, PENDRIVE o similar regrabables y abiertos para poder reutilizarlos posteriormente. Aun así y debido al carácter oficial de los documentos se considera necesario entregar dos copias en formato papel.

- Programar las visitas y las reuniones con anticipación, para facilitar el máximo aprovechamiento y evitar desplazamientos innecesarios.

En caso de que se considere necesaria la impresión de documentos se realizará cumpliendo con los siguientes requisitos:

- Reducir en lo posible el número de impresiones ajustándolas al máximo a las necesidades (número de participantes en una reunión, etc.) para que no haya copias sobrantes.

- 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), a 2 páginas por cara (siempre que se garantice su inteligibilidad), con la mínima encuadernación posible y sin tapas de plástico (para facilitar su reciclaje).
-
- El papel ha de cumplir los siguientes requisitos:
    - Ser 100% reciclado. Sólo se podrá utilizar papel no reciclado para planos no imprimibles en DIN 4 o DIN 3, u otros casos que requieran tipos de papel para los que no existe papel en calidad reciclado en el mercado. En estos casos, el papel deberá contener por lo menos un 30% de fibra de madera proveniente de explotaciones forestales sostenibles certificadas (FSC, PEFC o equivalente) y/o fibras recicladas.
    - Ser totalmente libre de cloro (TCF)
    - Tener un grado de blancura máxima del 80% según ISO 11475:2004 o equivalente.

6. DIRECCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS

El Ayuntamiento de Beasain designará a quien realice las funciones de técnico coordinador de Lurraldea 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. Asistirán a dicho director los técnicos que éste estime convenientes para el mejor seguimiento y dirección de los trabajos en cada momento.

La dirección del trabajo asumirá, al menos, las siguientes funciones:

- Prestar conformidad al Programa de Trabajo.
- Dirigir y supervisar la realización y desarrollo de los trabajos.
- Proponer, en su caso, la aceptación de las modificaciones propuestas por la empresa adjudicataria durante el desarrollo de los trabajos.
- Formular la liquidación de los trabajos realizados.

Por otra parte, tras la finalización de cada una de las fases de trabajo, se compartirá la información relevante con la Comisión de Sostenibilidad Energética de Beasain.

7. 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 topógrafa/o, o cartógrafa/o.

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 Beasain en relación con la ejecución del contrato.
- Asumir la ejecución del proceso de comunicación y participación ciudadana.

Competencia lingüística. En el caso de esta/s persona/s (dirección, coordinación, comunicación y participación ciudadana), deberán acreditar estar en posesión de: C1 (EGA o equivalente) del Marco Europeo de Referencia.

Se valorará que el personal adscrito al servicio tenga experiencia en procesos de comunicación y participación ciudadana del personal.

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/las técnicos/as, acreditándose su titulación.

Los trabajos objeto de esta licitación (redacción de documentos, proceso de participación ciudadana, etc.) se realizarán tanto en euskera como en castellano, con el fin de que se garanticen los derechos lingüísticos en relación con la ciudadanía.

Asimismo, se utilizará un lenguaje no sexista en la documentación, publicidad, imágenes y demás material resultante del contrato, y se tendrá en cuenta la perspectiva de género en, estad los informes, escritos, recopilación de datos, estadísticas... que resulten de la ejecución del contrato.

Todos los documentos entregados estarán escritos en las dos lenguas oficiales de la CAPV, e incluirán el logo del Ayuntamiento de Beasain y en el caso de que haya una subvención concedida para la ejecución de este contrato, el logo de la entidad correspondiente.

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.

8. PLAZOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de elaboración del documento se establece en 18 MESES, 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 Trabajo de campo, dentro del MES siguiente a la firma del contrato.

b) Redacción del "Documento de Análisis y Diagnóstico", dentro del plazo de los TRES MESES siguientes a la firma del contrato.

   Este documento tendrá el contenido establecido en el pliego (Fase 1 y Fase 2) que incluirá los documentos relativos al:

   - "Trabajo de Campo" realizado.
   - El análisis y diagnóstico de la "Información obtenida del Trabajo de Campo".
   - "Proceso de Participación Ciudadana" propuesto.

A propuesta de la comisión de Territorio, el "Documento de Análisis y Diagnóstico", será aprobado mediante Resolución de Alcaldía, la cual se notificará al equipo redactor.

c) Redacción de una versión preliminar del PMUS 2023-2028, dentro del plazo del MES siguiente a la comunicación de la Resolución de Alcaldía, indicada en el párrafo precedente.

   Este documento incluirá la "Definición de objetivos específicos y escenarios de movilidad" (Fase 3), conforme a los objetivos y contenido establecidos en el pliego.

A propuesta de la comisión de Territorio, el documento de “versión preliminar del PMUS 2023-2028”, se someterá a aprobación del Ayuntamiento Pleno.

d) Redacción de una versión inicial del PMUS 2023-2028, dentro del plazo de los TRES MESES siguientes desde la notificación del pronunciamiento municipal, indicada en el párrafo precedente.

Este documento incluirá además de los objetivos específicos y escenarios de movilidad las “Propuestas o Plan de Actuación” (Fase 4) y el Plan de seguimiento y Evaluación (Fase 5).

A propuesta de la comisión de Territorio, la versión inicial del PMUS 2023-2028, se someterá a aprobación por el Ayuntamiento Pleno, tras lo cual se abrirá el período de información pública.

e) Redacción de la versión definitiva del PMUS 2023-2028, dentro del plazo de los TRES MESES siguientes a la finalización del periodo de información pública.

Este documento incluirá los “Resultados de la Participación Ciudadana” y la “Redacción de informe sobre las alegaciones” e informes sectoriales formulados en el periodo de información pública,

A propuesta de la comisión de Territorio, el documento deberá aprobarse definitivamente por el Ayuntamiento Pleno.

El presente pliego ha sido aprobado por la Junta de Gobierno Local en la sesión celebrada el 30-09-2021.