



BALDINTZA AGIRIA: EIBARKO HIRI MUGIKORTASUNAREN PLANA (2025-2029) IDAZTEKO KONTRATAZIOA

1. HELBURUA ETA IRISMENA

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plan (HMJP) bat zera da: hiri baten barruan joan-etorrietarako modu jasangarriagoak (oinez, bizikletaz, garraibide publikoetan) ezartzeko helburua duten jarduketan multzoa, kontsumo energetikoa eta emisio kutsagarriak murriztuz.

Era berean, herritarren bizi-kalitatea bermatu nahi da, eta gizarte-kohesioa eta garapen ekonomikoa lortu.

Mugikortasun-planak, beraz, hiri-mugikortasunean beharrezkoak diren aldaketak jasangarritasun-irizpideen arabera bultzatzeko tresnak dira, zeinetan apustua egiten den plangintzaren erdigunean pertsonak kokatzen dituen eredu baten alde.

Agiri honen helburua da 2025-2029 aldirako EIBARKO HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA (HMJP) idaztea kontratatzeko 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 hobetzeko balio dezan.

Halaber, planaren helburu espezifikoak dira garraio motordunetan energia aurrezteko eta energia efizientzia sustatzeko neurriak ezartzen dituen estrategia bat diseinatzea energia berriztagarrien ezarpen eta sustapenari esker, eta joan-etorrietarako motorrik gabeko aukerak sortzea hiria oinezkoentzat berreskuratzearekin lotutako ibilbideetan oinarrituta, udalerrian mugikortasun jasangarriagoa eta aktiboagoa sustatuz.

2. AURREKARIAK ETA JUSTIFIKAZIOA

2014an, Eibarko Udalerriko Mugikortasunerako Plan Estrategiko eta Integralaren diagnostikoa egin zen, eta 2015ean amaitu zen Plan horren idazketa. Hala ere, 2021eko irailaren 24ra arte ez zuen Tokiko Gobernu Batzarrek Eibarko Udalerriko Mugikortasunerako Plan Estrategiko eta Integrala onartu, epe laburrean eguneratzeko baldintzarekin.

Mugikortasun-planaren helburu nagusien artean, honako hauek zeuden: mugikortasun-analisia bera, lan-mugikortasunaren azterketa, lurraldearen azterketa, aparkalekuen zuzkidura, gaueko aparkalekuen jarraibideak, bide-aparkalekuaren edota aparkaleku arautuaren azterketa, garraio publikoaren azterketa eta bide-sarearen azterketa.

Plan hori idatzi zenetik (2015) gaur arte, hainbat aldaketa gertatu dira udalerriaren mugikortasunean eta aplikatu beharreko araudian, eta, ondorioz, planaren helburuetako batzuk zehaztu eta formulatu behar dira berriz ere.



Bestalde, **larrialdi klimatikoaren** egungo testuinguruak bizkortu egin du **berotegi efektuko gasen isurketak murrizteko** konponbideak bilatzeko beharra, eta nabarmendu egin du hiri-inguruneak **klima-aldaketaren egokitzapenaren eta arintzearen** ikuspegitik hiri-inguruneak hobetzeak duen garrantzia.

Mugikortasun motorizatuak lotura estua dauka berotegi-efektuko gasen isurketarekin eta baita osasun publikoarekin eta bizi-kalitatearekin ere, hortaz, tratamendu berezia eskatzen du. Horregatik, 2023ko urtarrilaren 30ean Udalak onartutako Eibarko Klima eta Energia Jasangarriko Ekintza Planak (2022-2030) ildo estrategikotzat jasotzen du "**L3. Mugikortasun jasangarria bultzatzea, garraio publikoa eta motorrik gabeko mugikortasun-moduak erabiltzean oinarritutakoa**". Era berean, ildo horrek honako neurri hau jasotzen du burutu beharreko neurrien artean: "**L3.2.5. Hiri Mugikortasunaren Plana eguneratzea**".

Halaber, onartu berri den Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legearen eta Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen arabera, 5.000 biztanletik gorako udalerriek hiri-mugikortasun planak onartu beharko dituzte, eta planaren indarraldia bost urtekoa izango da; ondoren, planak lortutako emaitzen ebaluazioa egin beharko da, eta haren helburuak eta neurriak aldatzen hasi. Eibarko kasuan, Plana 2021ean onartu zen, eta, beraz, 2026an amaituko litzateke haren indarraldia; hala ere, lehen adierazi den bezala, plan hori —zeinaren diagnostikoa 2014an egin zen, eta idazketa 2015ean amaitu zen— eguneratu egin behar da, bat etor dadin lehenbailehen klima-neutraltasunerako estrategia berrieke, eta mugikortasun jasangarria bultzatu dezan. Beraz, plan hau egiteko prozedura lege horietan ezarritakoari egokitu zaio.

Bestalde, hainbat azterlanek ondorioztatu dute gizonen eta emakumeen artean desberdintasunak daudela mugikortasunari eta garraio-sistemen erabilerari dagokienez. Alde hori egunez edo gauez egiten diren joan-etorrien artean gertatzen da batez ere. Egunez, emakumeen joan-etorriak jasangarriagoak eta askotarikoagoak izaten dira; gauez, ordea, aldatu egiten dira gauzak beldurraren eraginez. Plan honek, beraz, ezabatu egin beharko du oztopo hori, segurtasun ezaren sententzia alde batera utziz eta mugikortasun jasangarri, inklusibo eta berdintasuneko baten alde eginez, emakumeen segurtasuna eta indarkeria matxistaren prebentzioa errazte aldera. Horrez gain, HMJP-k zeharkako ikuspegi intersektionala aplikatu beharko du, non, generoaz gain, pertsonen jatorria, kultura eta gaitasunak kontuan hartuko diren.

Azkenik, HMJP egiteko, arau-esparruak lotura estua du ingurumena babestearekin, klima-aldaketarekin eta trantsizio energetikoarekin; beraz, aplikatu beharreko araudia honako hau izango da:

- 11/2023 Legea, azaroaren 9koa, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzkoa.
- 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa.
- 7/2021 Legea, maiatzaren 20koa, klima-aldaketari eta energia-trantsizioari buruzkoa.
- 4/2022 Legea, abuztuaren 1ekoa, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzkoa.

Araudi hau ere kontuan hartu beharko da:

- 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, Irisgarritasuna Sustatzekoa, eta haren garapenerako araudia.
- 4/2005 Legea, otsailaren 18koa, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerakoa.
- 970/2020 Errege Dekretua, azaroaren 10ekoa, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra aldatzen duena (azaroaren 21eko 1428/2003 Errege Dekretuaren bidez onartua) eta Ibilgailuen



Erregelamendu Orokorra (abenduaren 23ko 2822/1998 Errege Dekretuaren bidez onartua), trafikoko hiri-neurrien arloari dagokionez.

- 6/2016 Legegintzako Errege Dekretua, urriaren 30ekoa, Trafikoari, motordun ibilgailuen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legeren testu bateratua onartzen duena.
- 1428/2003 Errege Dekretua, azaroaren 21ekoa, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra onartzen duena.
- 2822/1998 Errege Dekretua, abenduaren 23koa, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorra onartzen duena.
- Udal ordenantza, hiri-izaerako bide publikoen erabilera, trafikoa, zirkulazioa eta segurtasuna arautzen duena.

Gainera, honako dokumentu hauek hartu behar dira kontuan:

- Garapen Jasangarrirako Helburuak (GJH)
- Mugikortasun Segururako, Jasangarrirako eta Konektaturako estrategia (2030)
- Klima Aldaketaren eta Energia Garbiaren Espainiako Estrategia
- Euskal Herriko 2050erako Klima Aldaketaren Estrategia.
- Eusko Jaurlaritzaren Trantsizio Energetikoari eta Klima Aldaketari buruzko Plana (2021-2024).
- Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gidaplana (2030)
- Mugikortasun Jasangarriaren Gidaplana. Euskadi 2020
- Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarrirako Plan Estrategikoa (2021-2025)
- Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Gidalerroak (2019)
- Klima Aldaketari Aurre Egiteko Gipuzkoako Estrategia (2050)
- Eibarko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala (Debabarrena)
- Debabarreneko Plan Estrategikoa (2030)
- Eibarko Hiri Antolamendurako Plan Nagusia
- Eibarko Hiri Antolamendurako Plan Orokorraren Aurrerapenaren Dokumentuak
- Eibarko Mugikortasunaren Plan Estrategikoa eta Integrala.
- Eibarko Plan Estrategikoa (2025)
- Eibarko Ingurumen Ekintza Plana (2025)
- Eibarko Klimarako eta Energia Jasangarrirako Ekintza Plana (2022-2030)
- Eibarko Irisgarritasunaren Plana (2019ko urria). Denbora-tartea (2020-2032)
- Kaleak oinezkotzeko azterlanak, landa-taxiak, eta abar.
- Eibarko Zarata Mapak

3. PLANAREN HELBURUAK

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 4. artikulua ezartzen duenez, euskal administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, garraio-sistema etengabe eraldatzea sustatuko dute, eta, horretarako, mugikortasun jasangarriko politikaren zenbait helburu finkatuko dira.

Horregatik, plan honen helburuak lege horretan jasotakoak izango dira, eta, horrela, mugikortasun jasangarriagoa sustatuko da, pertsona guztiak kontuan hartuko dituen, genero-ikuspegiarekin eta gaur egunera zein etorkizunera egokituta. Horrez gain, mugikortasun aktiboari eman beharko dio



lehentasuna, eta arreta berezia jarri beharko du desgaitasunen bat duten pertsonen premietan, garraio publikoan eta kolektiboan, edo, hala badagokio, mugikortasun partekatuan eta kolaboratiboan, betiere ordezeko erregaiak kontsumitzen dituzten bitartekoen alde eginez. Plan honek ingurumena eta herritarren segurtasuna eta osasuna hobetzen lagundu beharko du, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa, energia-kontsumoa eta klima-aldaketaren ondorioak murriztuz.

Plan bat egin nahi da, pertsonak eta haien osasuna erdigunean jarriko dituen mugikortasun-eredu batean oinarritutako jarduerak ezarriko dituen; eta proposamenak ez daitezela soilik produktibitatea sustatzean oinarritu, baizik eta herritarren aniztasunean eta haien bizi-ibilbideetan, espazioen diziplina antzeko erabileran eta "tradizionalki produktibotzat hartu ez diren" jardueretan.

Jarduteko lan-ildoak 6 izango dira eta guztietan kontuan hartu beharko dira:

- Mugikortasun jasagarria eta zero emisioan oinarritua
- Pertsonen segurtasuna
- Genero ikuspegia
- Krisi klimatikoa egokitzea eta arintzea
- Pertsonen bizi-kalitatea hobetzea (osasuna eta mugikortasun aktiboari lotutako onurak)

Lan-ildoak desplazamendu-modu nagusien arabera daude planteatuta: oinezkoen mugikortasuna, garraio publikoa eta kolektiboa, bizikleta eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak, eta ibilgailu pribatua. Horrez gain, analisiak paradigma berriak hartu beharko ditu kontuan, hala nola mugikortasun partekatuko sistemak eta karga-puntuen/ibilgailu elektrikoaren hedapena.

L1. Oinezkoen mugikortasuna

Beste mugikortasun mota batzuen mesedetan oinezkoen kentu zaien espazioa berreskuratzea. Espazio publikoaren plan bat diseinatzea, ibilbideak hornituz, non segurtasuna eta kalitatea lehenetsiko diren, oztopoak, trabak eta abar saihestuz. Jarduketako ildoak eta hartzen diren neurriak oinezkoentzako bideak aldatzea ekarri behar dute, hala, oinezkoentzako ibilbide azkar, eroso eta seguruak lortzeko pertsona guztientzat, generoa, jatorria, kultura edo gaitasunak kontuan hartu gabe. Oinezkoentzako ibilbide horiek ibilbide naturalak jasoko dituen eta seinaleztapen egokia izango duen sare gisa planteatu behar dira (neurketa-unitate esanguratsuak barne hartuta, hala nola denbora, kontsumitutako kaloriak, etab.); gainera, irisgarritasun-irizpideak kontuan hartu behar dira uneoro.

Jarduketek halako puntuak jaso behar dituzte, besteak beste: espaloi egokiak trafiko motorizatua duten kale partekatuetan, oinezkoentzako soilik diren ibilbideak, edo garraiobide modu ezberdinak partekatzen dituzten lekuak, baina betiere pertsonen segurtasuna kontuan hartuta.

Horrez gain, kontuan hartu beharko dira espazio publikoen arteko loturak, eta ikastetxe publikoen, liburutegien, kirol-espazioen edo erabilera publikoko beste edozein espazioaren arteko ibilbideak eta irisgarritasuna,

Hala, espazio atseginak eta seguruak eskaini nahi dira, non aurkako inguruneak desagerrarazi eta honako hauek lehenetsiko diren: airearen kalitatea, zarata ezabatzea, pertsonen arteko harremanak, jarduera fisikoa eta abar.



L2. Garraio publikoa eta kolektiboa

Garraio publikoak zerbitzu zabala eskaini behar du, Eibarko bizilagunek izan ditzaketen behar guztiak kontuan hartuko dituen; bat etorri behar du dauden garraiobideekin, eta konexioa eskaini behar du produkzio-, hezkuntza-, kultura-, osasun-, aisialdi- eta kirol-guneekin-

Ibilgailu pribatuaren aldean, alternatiba jasangarria izateaz gain, pertsona guztien eskura egon behar du, zerbitzu funtzionala eta kalitatezkoa izan dadin, irisgarritasun unibertsala bermatuko duena.

L3. Bizikleta eta Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak (MPI)

Jarduera-ildo honen helburua bikoitza da. Batetik, modu integralean aztertzea bizikletentzako mugikortasun-planaren proposamenak, distantzia laburreko eta ertaineko agertokietan ziklo-mugikortasuna errazteko, ibilbide seguruak eskainiz eta garraio mota horren premiak betez (bide naturalekiko lotuneak, bizikleten aparkaleku-sareak, bizikleta-garraio publikoaren intermodalitatea hobetzea, bizikleta publikoak maileguan uzteko sistemak instalatzea, garbiketa-puntuak, bizikletak behar bezala erabiltzeko tailerrak, etab.) eta bizikleten erabilera lehenetsiz ibilgailu motordunen zirkulazioari kontra egiteko.

Bestetik, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabilera seguruagoa eta ordenatuagoa egitea.

L4.- Ibilgailu pribatua

Lan-ildo honen helburua da ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea eta berrantolatzea, beste garraiobide jasangarriago, eraginkorrago eta seguruago batzuen mesedetan.

Horretarako, bide-sistemaren eraginkortasuna aztertu beharko da, gehiegi lehenetsi baita azken urteotan. Horrez gain, trafikoa baretzea planteatu beharko da, horretarako neurri espezifikoak eta gehieneko abiadurak erabiliz; horrek, aldi berean, garraio-modu aktiboak bultzatuko ditu.

L5. Mugikortasun kolaboratiboko eta partekatuko sistemak

Ildo honen helburua zera da: garraio jasangarri eta seguruko metodoak lehenestea gain, horiek ahalik eta gehien aprobetxatzea, mugikortasun jasangarriaren inguruan komunitatea sortzen saiatuko den ariketa baten bidez.

Asmoa da mugikortasun aktiboari lehentasuna ematea, arreta berezia jarritz mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere, erregai alternatiboak kontsumitzen dituzten bitartekoak sustatuz.

L6. Karga-puntuen/ibilgailu elektrikoaren hedapena

Jardun-ildo honen helburua da etortzeaz dagoen errealitate bati aurrea hartzea; izan ere, gaur egun erabat ezarrita ez badago ere, beharrezkoa da haren hedapena aurreikustea. Horretarako, garrantzitsua izango da ratioak markatzea, eta aztertzea zer premia izango duen hazten ari den ibilgailu elektrikoaren edo erregai alternatiboz hornitutako ibilgailuen parkeak. Identifikatu egin beharko zein diren gaur egun dauden karga-azpiegiturak.



Kasu gehienetan, garraio-mota honek jarraituko du ibilgailu pribatuen arazoekin lotuta egoten, baina aurre egin ahal izango dio energia alternatiboaren eta deskarbonizazioaren aldeko eszenatoki bati.

4. LANAREN FASEAK ETA EDUKIA

HMJP prestatzeko, indarrean dagoen araudia, erreferentziazko dokumentuak eta orain arte aipatutako ildo estrategikoak hartu beharko dira kontuan; plana jarraian zehazten diren faseetan egingo da:

1. FASEA: Datuak biltzea eta oraingo egoera

Fase honen helburua da Eibarko mugikortasunarekin lotutako informazio guztia biltzea eta aztertzea; gero, informazio horrekin gaur egungo egoeraren diagnostikoa egingo da, eta planteatzen diren erronkak lortzeko helburuak eta ekintza-plana landuko dira. Beraz, garrantzitsua izango da inkestetan edota elkarrizketetan oinarritutako landa-lan bat egitea, udalerriko errealitatea bertatik bertara ezagutzeko.

Analisia jasotzen duen dokumentuak, gutxienez, honako puntu hauek izan beharko ditu kontuan:

1. Azterketa sozioekonomikoa, lurraldekoa eta urbanistikoa: biztanleriaren egitura eta bilakaera, motorizazio maila, bizitegi- eta lan-eremuak, eta joan-etorriak sortzen dituzten zuzkiduren kokalekua (eskolak, osasun-zentroak, administrazio-guneak, gune finantzarioak, jarduera industrialak, eta abar). Hiri garapena egiteke duten eremuak eta haien zuzkidurak identifikatuko dira, plangintzan aurreikusitako erabilerak, dentsitateak eta konexioak adieraziz.

Azterketa sozio-ekonomikoak Eibarko udalerriaren ikuspegi orokorra jaso beharko du, zeinean auzo guztiak eta haien beharrak kontuan hartuko diren. Era berean, jaso beharko dira arazoak dituzten, gizarte-bazterkeria jasateko arriskuan dauden eta kalteberatasun-egoeran dauden pertsonen edo pertsona taldeen premiak.

Horrez gain, analisiak generoaren eta adinaren arabera eraginaren ebaluazioari buruzko azterlan bat jasoko du, eta hori kontuan hartu beharko da diagnostiko orokorrean, mugikortasun-mekanikak ea "genero- edo adin-arrakala" dakarten zehazteko, eta, hala izanez gero, horiek ezabatzeko ekintzak planteatzeko.

2. Bideen inbentarioa eta analisisa, trafikoa eta zirkulazioa: barne hartuko ditu bide-sarearen egitura eta hierarkizazioa, zirkulazioaren noranzkoa, galtzada eta espaloien zabalera, eta kaleko aparkalekuen eta aparkaleku pribatuetarako sarreraren edota ibien moduko erabilerak, kontuan hartuta oinezkoen irisgarritasun-baldintzak eta mugikortasun murriztua duten pertsonen irisgarritasuna, bai eta erabilera eskusiboko bideak (oinetakoak edota bizikletak). Halaber, dauden bidegurutzeeen eta haien funtzionamenduaren inbentarioa egingo da, bai eta udalerrian instalatutako semaforoena ere.

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



Hiri barneko bide-sarearen “argazki” bat egin beharko da, ezaugarri geometriko eta funtzionalak kontuan hartuta (zeharkako sekzioa, errei kopurua, aparkalekuak, bidegurutzeak, etab.) eta udalerrian ezarritako Eibar 30 sistema aztertuta.

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

3. Oinezkoentzako ibilbideen inbentarioa eta analisisa. Oinezkoentzat eta bizikletentzat dagoen sarearen inbentarioa egingo da: espaloiak, oinezkoentzako kaleak, bidegurutzeak, semaforoak, ibilbideak, etab., bai eta bideen arrisku-mailari eta puntu gatazkatsuei buruzko datuak, bai kotxeen zein oinezkoen kasuan ere.

Oinezkoentzako eta bizikletentzako ibilbideen gabeziak identifikatuko dira (bidegurutzeak, zubiak, azpiko pasabideak, eskailerak, arrapalak, oztopoak, etab.), bai eta auzoen, industrialdeen eta publiko ugari erakartzen duten jardura ekonomikoen arteko konektibitate-baldintzak ere.

4. Aparkalekuen inbentarioa eta analisisa: bide publikoetako aparkalekuei buruzko informazio guztia jasoko da, hala nola, aparkalekuaren kokapena (lurpean edo egituran), tipologia (ordainpekoa, publikoa, pribatua, ordutegiak...), plaza-kopurua, zamaletarako gordetako aparkalekuak, erakunde ofizialak, erabiltzaileak, motorrak, bizikletak edo egoera espezifikoak. Horrez gain, arreta berezia jarri beharko da mugikortasun murriztua duten pertsonentzako aparkalekuetan eta horien erabileran, baita bigarren ilarako denbora laburreko aparkalekuetan ere. Eskariaren analisisa.
5. Salgaien fluxuen inbentarioa eta analisisa (Hiri Salgaien Banaketa): salgaiak banatzeko fluxu eta gune nagusiak identifikatuko dira. salgaiak kargatzeko eta deskargatzeko premiak dituzten establezimenduak identifikatuko dira, eta haietara iristeko ibilbide nagusiak; horrekin batera, alternatibak identifikatuko dira, establezimendu-taldeentzat zamaletarako gune komunak.
6. Garraio publikoaren inbentarioa eta analisisa: udalerriko garraio publikoaren eskaintza eta eskaria aztertuko da, eta, horretarako, honako datu hauek bilduko dira: ibilbideak, zerbitzatutako eremuak, ordutegiak eta geltokiak, jende gehien eta gutxien biltzen duten ibilbideak, irisgarritasuna, txartelak erreserbatzeko plataformak, garraio publikora erabiltzerakoan egon daitezkeen arrakalak, herritarren balorazioa eta premiak, eta abar.
7. Bide-segurtasunaren eta istripuen inbentarioa eta analisisa: azken 5 urteetan izandako trafiko-istripuen inbentarioa egingo da, ezbeharren tokiak, istripu-tasa eta arrazoiak adierazita, identifikatutako puntuen segurtasunik eza eta arriskugarritasuna zehazte aldera. Analisisak kontuan hartu beharko ditu bai ibilgailu motordunen arteko istripuak, bai ibilgailu motordunen eta gainerako erabiltzaileen arteko istripuak.
8. Taxia: taxia garraiobide gisa aztertuko da, eta haren erabileraren bilakaera, lizentziak, haiei eskaintako azpiegiturak eta zerbitzu hau handitzeko premia edo premiarik eza zehaztuko dira.

9. Informazioa biltzea landa-lanaren bidez: informazio-bilketaren helburua da mugikortasunaren egungo egoeraren erradiografia zehatza ematea, garraio-modalitateei eta kantitateei dagokienez gaur egun dauden benetako beharrak identifikatu ahal izateko. Hau puntu garrantzitsua izango da etorkizuneko mugikortasun mota zehazteko.
10. Bidegurutzeen mikrosimulazioak: arazo gehien eragiten duten kaleen edo hiriguneko elkarguneen mikrosimulazio eredu bat eratuko da, hainbat konponbide-hipotesi planteatzeko helburuarekin. identifikatutako kale edo elkargune problematikoak lanen zuzendaritzarekin alderatuko dira mikrosimulazioak planteatu aurretik.
11. Herritarren parte-hartzea: herritarren parte-hartzea sustatzeko eta pertsonen benetako beharretara bideratutako HMJP bat egiteko, landa-lanean planteatutako inkestez gain, garrantzitsuentzat jotzen diren elkarten eta kolektiboen eskaerak jasoko dira.
12. Beste batzuk: goian aipatutako puntuez gain, enpresa adjudikaziodunak datuak hartu eta aztertzeke fasea hobetzeko proposa ditzakeen beste edozein ekarpen baloratuko du.

Lehen fase hau ikuspegi sozial, ekonomiko eta demografiko batetik egin beharko da, eta alderdi horiek mugikortasunean nola eragiten duten ikusi beharko da. Azterketak Eibarren bizi diren pertsonen errealitatea kontuan hartu behar du, eta ezin da herrira mugatutako azterketa bat izan, baizik eta udalerriaren inguruko errealitatea kontuan hartu beharko du.

Inkestek pertsonen beharrei buruzko benetako informazioa eman behar dute: familia motorizatuen kopurua, ibilgailu-ratioa pertsona bakoitzeko, erabilitako garraio-moduaren arabera bidaia-banaketa, bidaia-ohiturak aldatzeko prestutasuna...

Lizitatzailerak, bere eskaintzan, zehaztu beharko du landa-lana nola egin nahi duen, zer tresna erabiliko duen, zer inkesta mota eta zer kopuru, zer metodologia erabiliko duen eta abar.

2. FASEA: Diagnostikoa

1. fasean lortutako datuak kontuan hartuta, Eibarko hiri-mugikortasunaren egungo egoeraren eta dauden arazoen diagnostiko integratua egingo da, lehen aipatutako alderdi guztiak jasoz.

EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearen 24.2 artikularen arabera, Diagnostikoak honako puntu hauek bildu beharko ditu:

- Lurralde- eta hirigintza-ereduak mugikortasunean duen eragina eta, orokorrean, garraioan duena.
- Udalerrian dauden garraio-moduak, eta energiaren erabileran duen eragina. Diagnostiko horretan, besteak beste, hauek adierazi behar dira: garraiobideak, edukierak, mugikortasun ez-motorizaturako ibilbide estrategikoak, ibilgailu mota bakoitzerako aparkatzeko lekuak, erregaiak kargatzeko sistema publikoak eta jende gehien biltzen duten ekonomia, lan edo zerbitzuetako jarduerazentzakoak.

Beraz, diagnostiko-fasean, herritarren mugikortasun-jarraibideak eta mugikortasun mota horrek sortzen dituen arazoak zehaztu beharko dira. Horrez gain, mugikortasun-adierazleen bilakaeran joeren aurreikuspenak egin beharko dira, bai arazo komuna definitzeko, bai aukerak identifikatu ahal izateko.



Diagnostikoak AMIA analisi bat izango du, Eibarko mugikortasun-sistema barne hartuko duena. Azterketa hori formatu erakargarrietan aurkeztea baloratuko da, fase honetan bi bateratze-lan egitea planteatzen da-eta. Diagnostikoa egin ondoren, eta 3. fasera igaro aurretik, Udalarekin lortutako informazioa partekatuko da, eta hura ados badago, herritarrekin bateratuko da bilera ireki baten bidez, diagnostikoaren pertzepzioaz duten feedbacka jasotzeko eta helburu orokor eta espezifikoaren definizioan aurrera egiteko.

Diagnostikoak alderdi hauek islatu beharko ditu gutxienez:

1. Hiri plangintza eta beste tresna sektorial batzuk:

- HAPOak sustatzen duen lurralde-ereduaren analisia eta oraingo eta etorkizuneko azpiegiturek udalerriko mugikortasunean duten eragina.
- Mugikortasun jasangarria HAPOn txertatzeko 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, gaur egun dauden auzoetan eta garapen berrietan mugikortasun jasangarria txertatzeak edo ez txertatzeak, horretarako dentsitate-irizpideak, erabilera-aniztasuna, bideen eta espazio libreen diseinua, etab. kontuan hartuta.
- Udalerriko eremu jakin batzuei edo hiri-garapen berrien plangintzari eragiten dien irisgarritasun defizita identifikatzea.
- Joera demografikoak eta ekonomikoak. Biztanleria-hazkuntzaren joerak eta biztanleriaren lurraldeko banaketa aztertuko dira. Halaber, merkataritzaguneen, industrialdeen eta abarren kokalekuak mugikortasunean dituen eraginaren diagnostikoa egingo da.
- Jardueren kontzentrazio-intentsitateen eta intentsitate horiek mugikortasunean duten eraginaren analisia.

2. Oinezkoentzako ibilbideak:

- Oinezkoentzako ibilbideen kalitatea. Espaloiaren okupazioa, hiriko altzarien eragina (oztopo-zutoinak, zuhaitz-txorkoak, loreontziak, semaforoak, markesinak, kioskoak, bankuak, etab.), bidegurutzeak, zirkulazioa eta aparkamendua oinezkoen kaleetan.
-
- Desgaitasuna duten pertsonen, adinekoen, haur-kotxeen, eskoletako umeen eta abarren irisgarritasun-arazoak aztertuko dira.
- Oinarritzko sarearen diseinua. Oinezkoen espazioaren erakargarritasuna, espaloiak, pasealekuak, eskailerak, igogailuak, arrapalak, zuhaitzak, airearen kalitatea, zarata...
- Ibilbide nagusien irisgarritasuna. Distantziak, hesi natural eta artifizialak, oztopoak eta oinezkoentzako ibilbidearen etenak.
- Segurutasunik eza eta bideen arrisku maila. Ibilgailuekiko gatazka motak eta haien kokalekua.
- Zeharkako iragazkortasun-lineak oinezkoentzat, oztopo topografikoak, naturalak eta artifizialak (bideenak, trenbideenak, etab.).
- Oinezkoen eta kale erdipeatonalen hasiera-lekua.
- Ibilgailuen eta oinezkoen arteko eta oinezkoen eta txirrindularien arteko gatazketatik eratorritako arazoak.



- Etorkizuneko plangintza. Oinezkoentzako Ibilbideen Sare Orokorra eta HAPOarekin eta haren garapen-plangintzarekin koordinatzea.
3. Bizikletarientzako ibilbideak:
- Beharrak zehaztea dagoen eskariaren eta eskari potentzialaren arabera.
 - Bizikletarien ibilbideen kalitatea. Oinarrizko udal-sare bat diseinatzea.
 - Bizikleten aparkalekuetarako mapeoa eta aparkalekuen balorazioa.
 - Udalerriaz gaindiko bizikleta-bideen oinarrizko sarean integratzea: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarea, etab.
 - Trazaduren jarraitutasuna eta iragazkortasuna, oztopo topografikoak, naturalak edo artifizialak,
 - Ibilgailuen eta oinezkoen arteko eta oinezkoen eta txirrindularien arteko gatazketatik eratorritako arazoak.
4. 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.
 - Kale peatonalen eta erdipeatonalen kohesioa.
 - Gasolindegien kokapena.
 - Mugikortasunaren analisia, mugikortasun murriztua duten pertsonen ikuspegitik.
5. Garraio publikoa:
- Sarearen funtzionamenduaren analisia.
 - Gabezia posibleak antzematea eta lorpenak indartzea.
 - Intermodalitate maila.
 - Gaur egun dagoen garraio publikoaren eskaria. Ibilbideen, geltokien eta abarren inguruko beharrak eta gabeziak.
 - Oinarrizko sarearen diseinua.
 - Ibilbide nagusien irisgarritasuna.
 - Segurtasunik eza eta bideen arrisku maila. Ibilgailuekiko gatazka motak eta haien kokalekua.
 - Zeharkako iragazkortasun-lineak oinezkoentzako, oztopo fisikoak eta bideen oztopoak.
 - Garraio publikoaren mapa, ibilbideak, maiztasunak eta ordutegiak jasoz.
6. Trafiko pribatua eta zirkulazioa:
- Hiri-bideak kudeatzeko arazoak antzematea, bideak identifikatzea, puntako orduak.
 - 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.
 - Dagoen banaketa modalaren eta horren joeraren analisia.
 - Ibilgailuen okupazio maila.
 - Paseko ibilgailu pribatuen eta egoiliarren ibilgailu pribatuen arteko disfuntzionalitatea.

7. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak:

- Era honetako ibilgailuen erabileraren hazkundera aztertzea.
- Arau-esparrua aztertzea eta hura Eibarko udalerrira egokitzea.

8. Aparkalekuak:

- Eguneke eta gaueko aparkamenduak erdigunean eta auzoetan.
- Egoiliarrentzako aparkalekuen saturazio-arazoak eta auto larregiko eremuen mugaketa.
- Auto-pilaketa eta eguneke aparkamendu ilegalak, arazo horiek arazoak sortzen dituzten erabilerekin lotuz.
- Udalerrri osoan beharrezkoak diren egoiliarrentzako eta txandakako aparkalekuen eta errotazioko aparkalekuen kokaleku- eta edukiera-aukerak. Erregai alternatiboko ibilgailuen aparkalekuak.

9. Salgaien garraioa:

- Jarduera honekin lotuta dauden eta inpaktu negatiboak sortzen dituzten alderdien analisia (kolapsoak, zamalanetarako orduak) .
- Salgaien banaketa gai hauen arabera: ordutegiak, fluxuak, aparkalekuak.
- Gaur egungo eta aurreikusitako industrialdeen eta enpresaguneen jasagarritasuna (kokalekua, irisgarritasuna, garraio-politika).

10. Energiari eta ingurumenari buruzko alderdiak:

- Balantze energetiko bat egingo da honako hauek oinarri hartuta: ibilgailu-parkearen edukiera, moduen okupazio-indizeak, batez besteko abiadurak eta ezaugarriak.
- Kutsatzaile nagusien eta aurreikus daitekeen joeraren ingurumen-diagnostikoa egingo da, eta inpaktuak murrizteko neurriak proposatuko dira.

11. Ibilgailu elektrikoa:

- Erregai alternatiboak kargatzeko eta hornitzeko puntu irisgarrien eskuragarritasuna-
- Kargatzeko puntuak instalatzeko kokaleku posibleak identifikatzea, egungo ibilgailu elektrikoen parkean eta epe laburrerako aurreikuspenetan oinarrituta.

12. Mugikortasuna ikuspegi ezberdinetatik:

- Diagnostikoan, genero-ikuspegitik egindako hausnarketa bat sartu beharko da, sexuen artean mugikortasunari dagokionez desberdintasunik ote dagoen eta desberdintasun horiek diskriminazio-motaren bat eragiten ote duten zehazteko, eragin negatiborik balego, hura neutralizatza bideratutako ekintzak gauzatzeko.
- Diagnostikoan, kulturarteko ikuspegitik egindako hausnarketa bat sartu beharko da, kulturen artean mugikortasunari dagokionez desberdintasunik ote dagoen eta desberdintasun horiek diskriminazio-motaren bat eragiten ote duten zehazteko, eragin negatiborik balego, hura neutralizatza bideratutako ekintzak gauzatzeko.
- Diagnostikoan, adinaren ikuspegitik egindako hausnarketa bat sartu beharko da, adinen artean mugikortasunari dagokionez desberdintasunik ote dagoen eta desberdintasun horiek diskriminazio-motaren bat eragiten ote duten zehazteko, eragin negatiborik balego, hura neutralizatza bideratutako ekintzak gauzatzeko.

Ahal den guztietan, datuak sexuaren eta adin-tarteen arabera bereizita jasoko dira. Sexua ez da aldagai bat gehiago izango, zeharkako kategoria bat baizik.

Datuen interpretazioaren helburua zera da: diskriminazio posibleak detektatzea edota desberdintasunak eta genero-rolak betikotzea ahalbidetzen duten zerbitzuak, estrategiak, neurriak eta abar.

3. FASEA: Helburu orokorrak, espezifikoak eta eszenatokiak zehaztea

Diagnostikoa eginda, eta Udalarekin eta, oro har, herritarrekin egiaztatu ondoren, helburu orokorrak eta espezifikoak zehaztuko dira, bai eta etorkizunean planteatu daitezkeen egoerak ere.

1. Helburu orokorrak: HMJParen helburu orokorrak dira pertsonen benetako beharretan oinarritutako mugikortasun jasangarri bat proiektatzea eta horretan aurrera egitea, epe labur, ertain eta luzerako ikuspegia batekin, deskarbonizazio-eszenatoki berrietarantz aurrera eginez. Eszenatoki horiek nabarmen murriztu beharko dute garraioak udalerrian sortzen duen kutsadura; horretarako, neurri eraginkorrak hartuko dira bai isurketak eta ibilgailu-pilaketak murrizteko, bai eta garraio publikoa hobetzeko ere. Hori guztia energia berriztagarrien erabilera sustatuz eta herritar guztien mugikortasun-beharretara egokitutako garraio-sarea ziurtatuz; garraio-sare hori pertsona guztientzat irigarria izango da eta genero-ikuspegia kontuan hartuko du.
2. Helburu espezifikoak: Helburu espezifikoek, planaren eta indarreko araudiaren helburu orokorrekin bat etortzeaz gain, aurretik definitutako 6 jarduera-ildoei jarraitu behar diete, eta Eibarko KEJEPen planteatzen diren neurriei lagundu behar diete (batez ere "Mugikortasun jasangarri bat sustatzea, garraio publikoaren erabileran eta motorizatu gabeko bitartekoetan oinarritutakoa" 3. lan-ildo planteatutako neurriak).

Helburu espezifikoak kuantifikagarriak eta neurgarriak izan beharko dira, eta denbora jakin bat izango dute: epe ertaina, laburra edo luzea. Horrez gain, helburu espezifiko bakoitzak adierazle bat izango du berekin, abiapuntuko egoeraren bidez, helburu hori zenbateraino betetzen den ziurtasunez jakiteko.

3. Etorkizuneko eszenatokiak: aldaketak proposatuko dira trafiko-eskeman, zeinean mugikortasuna eta espazio publikoa lehentasun-hurrenkera honen arabera ordenatuko den: oinezkoak, motorrik gabeko ereduak (bizikletak), mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak, garraio publikoa (autobusak, taxia eta trena), ibilgailu pribatua eta ibilgailu astunak. Ahal den neurrian, udalerrri barruko ibilgailu astunen erabilera eta zirkulazioa murrizteko ahalegina egingo da, behar-beharrezkoa den gutxienekora murriztuta.

Etorkizuneko egoera posible horiek erakusteko, simulazio-eredu batekin lan egingo da, hiriaren bide-sareko aldaketak ebaluatu eta kuantifikatuko dituen.

Etorkizuneko eszenatokietan, hainbat alderdi hartu beharko dira kontuan, hala nola generoa, adina, ingurumen-erasoen mailak eta espazioan sortutako zarata.

Enpresa adjudikaziodunak etorkizuneko hainbat eszenatoki proposatuko ditu, mugikortasunaren arloan egin nahi diren jardueren arabera. Gutxienez, 3 eszenatoki planteatzen dira:



- Joerako egoera edo “do nothing” egoera, epe ertaineko egoera, baldin eta mugikortasun-neurririk hartzen ez bada.
- Bi egoera posible, kontuan hartuko dituztenak egindako diagnostikoaren, beharren eta udalerrriaren aukeren arabera jarduerak.

Etorkizuneko egoera horiek islatzeko orduan, kontuan hartu beharko dira hiri-egitura, datozen urteetarako aurreikusitako hirigintza-eraldaketak, zerbitzuen bilakaera eta hiri-bilbearen eraldaketa, errekuntzako ibilgailu pribatua erabiltzeko balizko murrizketak ezartzearen ondorioz. Era berean, etorkizuneko egoera horiek Klima eta Energiarako Ekintza Planean zein Hiri Mugikortasun Planean planteatutako helburuak lortzen lagunduko duten ekintzak proposatu behar dituzte.

Bai helburuak bai etorkizuneko eszenatokiak Udalarekin kontrastatu beharko dira, ekintza-planaren 4. fasera igaro aurretik, fase horretan zehaztuko baita zein diren planteatutako helburuak betetzeko proposatzen diren jarduerak.

4. FASEA: Ekintza Plana

Ekintza-planak berekin ekarri beharko ditu HMJPa osatzen duten eta aurreko fasean planteatutako helburuak betetzeko balio duten jarduera-proposamenak.

Jarduera-proposamenen multzoa plangintza baten bidez islatu beharko da, proposatutako neurriak ezartzeko egutegi batez osatua: Jarduera bakoitza “fitxa” batean jasoko da, eta honako informazio hau izango du:

- Proposamena
- Helburu orokorra
- Helburu espezifikoak
- Planteatutako proposamenetako bakoitza lortzeko neurriak
- Proposamenaren garapenean inplikaturako eragileak
- Denbora-muga (motza- bi urte arte, ertaina 2-5 urte, eta luzea 5 urte baino gehiago)
- Kostu ekonomikoa edo aurrekontua
- Airearen kalitatean, klima-alaketan eta zarata-mailetan eragina duten isuriaren kalkulua.

HMJPren bideragarritasun ekonomikoa kontuan hartu beharko da etorkizuneko inbertsioak konprometitzeko, Udalak dituen baliabide ekonomikoetan oinarrituta.

Proposamenak kategorien arabera antolatuko dira, eta ezartze-egutegi bat egingo da, bakoitzaren garrantziaren eta denbora-mugaren arabera. Proposamen horien kategoriek, gutxienez, honako alderdi hauek jaso beharko dituzte:

- Hirigintza-plangintza
- Oinezkoek bakarrik erabiltzeko eremu berriak eta oinezkoentzako beste hobekuntza batzuk (espaloiak, oinezkoentzako pasabide goratuak, etab.)
- Trafikoa baretzea eta koexistentziako kaleen proposamenak
- Bidegorri-sarea zehaztea. HMJPK bizikletarien mugikortasun-sare seguru eta funtzional baten proposamena jaso beharko du, ahal den neurrian egungo azpiegitura aprobetxatuz eta neurri jakin eta xehatuak proposatuz, bizikletarien mugikortasuna galtzadan eta trafiko orokorreko

sarean integratzeko. udalerria mutur batetik bestera zeharkatuko duen bizikleta-errei baten proposamena jaso beharko da, baita hura ezartzeko beharrezkoak diren zerbitzuak ere (bizikleten alokairua, aparkalekuak, garbiketa, etab.).

- Bizikletaren erabilera, eta, oro har, motorrik gabeko joan-etorriak sustatzea.
- Garraio publikoa hobetu eta sustatzeko neurriak.
- Garraio pribatua pixkanaka murrizteko alternatibak.
- Mugikortasun-eredu berrien erabilera egokitzeko neurriak (mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak, bizikleta elektrikoak, patineteak, eta abar).
- Aparkaleku-premiak egokitzeko neurriak (lur gaineko aparkalekua berrantolatzea, aparkaleku gune berriak, disuasio-aparkalekuak herriaren aldirietan, hiri barruko eta hiriarteko garraio publikoarekin konektatuko direnak, edo herriguneetara eta motorrik gabeko ibilbide periferikoetara distantzia onargarriekin joatea ahalbidetuko dutenak)
- Salgaien banaketaren logistika hobetzea.
- Erregai alternatiboak kargatzeko eta hornitzeko puntu irisgarriak jartzea.
- Eskola-mugikortasun segururako programa (eskola-ingurune eta -ibilbide seguruak, haurren arrisku-egoera kolektiboak murriztea, gaur egungoaren aldean mugikortasun jasagarriaren ikuspegitik egon daitezkeen alternatibak, trafikoaren egoera eta aparkalekuak).
- Irisgarritasuna hobetzeko eta mugikortasun murriztua eta beste dibertsitate funtzional eta sensorial batzuk dituzten pertsonen autonomia sustatzeko neurriak. Dibertsitate funtzionala duten pertsonen egokitutako oztopoak eta bide-seinaleak kentzea.
- Erabilera partekatuko ibilgailuak sustatzea (*car-sharing*). Ibilgailu pribatuaren erabilera partekatua sustatzeko neurriak aztertuko dira, xede horretarako aparkatzeko guneak eskainiz. Era berean, aztertuko da ibilgailu elektriko partekatuen sistema ezartzea garraio publikoak sarbiderik ez duen eremu periferikoetan.
- Erregai alternatiboak erabiltzen dituzten ibilgailuen erabilera sustatzea.
- Herritarren osasuna hobetuko duen mugikortasun aktiboa sustatzeko neurriak ("Eibar Ibilixan" ibilbide osasungarri berriak, eskaileretan eta igogailuetan mugikortasun aktiboa sustatuko duten kartelak jartzeko ibilbide zehatzak identifikatzea...).
- Ingurumen-kalitatea eta energia-aurrezpena hobetzeko neurriak. Airearen kalitateari, klima-aldaketari eta zarata-mailei eragiten dieten ingurumen-isurketak murrizteko proposamenak aztertuko dira, baita energia-kontsumoari buruzkoak ere. Gainera, zero emisioen edota emisio baxuen eremuak ezartzea aztertuko da.
- Landa-eremuetako mugikortasuna hobetzeko eta hirigunearekin komunikatzeko neurriak.
- Mugikortasun segururako plana (objektiboa zein subjektiboa), emakumeen eta gizonen segurtasun-pertzepzioari dagokienez dauden aldeak kontuan hartuta, eta segurtasunaren pertzepzio hori erraztuko duten espazioak sustatuz eta bi sexuentzako benetako arriskuak desagerrarazten saiatuz.

Proposamenik garrantzitsuenek atal bat izan beharko dute, proposamenek izan ditzaketen inpaktuen balorazioarekin.

Enpresa adjudikaziodunak ekintza-plana zehaztu ondoren, kontraste bat egingo da, eta, bertan, diagnostiko-fasean bezala, Udalarekin eta herritarrekin partekatuko da.

Horretarako, lehengo bilera bat egingo da Udalarekin, eta gero herritarrekiko bilera ireki bat. Bi bilera horiekin finkatuta geratuko da planteatutako helburuak betetzeko proposamenak eta ekintzak jasotzen dituen ekintza-plana.



5. FASEA: Jarraipen plana eta ebaluazioa

EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearen 24.3 artikulua betez, urtero proposatutako jardueren aurrerapen-mailaren jarraipena eta ebaluazioa egin beharko da.

Horretarako, HMJPK adierazleen urteko jarraipen- eta ebaluazio-plan bat izan beharko du, helburuak eta programak zenbateraino betetzen ari diren zehazteko.

Halaber, adierazleek aukera emango dute zehazteko ea denbora-epe desberdinekin ezarritako helburuak betetzen ari diren edo aldaketak egin beharko diren. Era berean, aukera emango dute alderdi guztien balorazioa egiteko, ingurumenaren, gizartearen, ekonomiaren eta funtzioen ikuspegitik. Adierazle horiek genero-ikuspegia kontuan hartuta diseinatuko dira.

5. BARNE-PARTAIDETZA ETA HERRITARRAK

2025-2029ko HMJParen garapenean funtsezko garrantzia eman beharko zaio herritarren parte-hartzeari. Horretarako, adjudikaziodunak "Herritarren Jarduera Programa" bat diseinatu eta garatu beharko du Plan osoan zehar. Herritarren parte-hartzerako programa horretan, zehaztu egingo da zer eginkizunetan izango duten Eibarko Udalaren laguntza. Parte-hartze hori genero-ikuspegia kontuan hartuta egingo da (Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 23.2 artikulua).

Parte-hartze publikoa lanaren aurreko faseetan txertatu beharko da, martxan jarri izanaren, justifikazioaren eta helburuen zabalkundea eginez. Bilerak programatu beharko dira definituko diren partaidetza-organoekin, azterketa- eta diagnostiko-fasetik bertatik kezkak eta nahi-ildo nagusiak identifikatu ahal izateko.

Gutxienez 3 bilera proposatuko dira enpresa adjudikaziodunaren eta herritarren artean; bilerak honako fase hauetan egingo dira:

- 2. FASEA: Diagnostikoa
- 4. FASEA: Ekintza Plana
- HMJPren aurkezpena

Barne-partaidetzari dagokionez, gutxienez 3 bilera egingo dira enpresa adjudikaziodunaren eta Udalaren artean; bilerak honako fase hauetan egingo dira:

- 2. FASEA: Diagnostikoa
- 3. FASEA: Helburu orokorrak, espezifikoak eta eszenatokiak zehaztea
- 4. FASEA: Ekintza Plana

Parte-hartze prozesuan, erredakzio-taldeak honakoak egin beharko ditu:

- Estrategia eta parte-hartzearen kronograma diseinatzea, genero-ikuspegia txertatuz.
- Udalarekiko eta beste eragile/kolektiboekiko bilerak koantolatzea eta koordinatzea.
- Herritarren parte-hartze prozesua antolatzea.



- Inkestak edo datuak biltzeko beste mekanismo batzuk diseinatzea, martxan jartzea, aztertzea eta abar.
- Parte-hartze saioak dinamizatzea.
- Parte-hartze prozesuaren bileretatik eratorritako aktak egitea.
- Planaren faseetan ekarpen teknikoak eta herritarrek egindakoak baloratzea eta txertatzea.
- Jendaurreko informazio-prozesuan laguntza teknikoa ematea, bai eta jasotako alegazioei erantzuteko txostenak prestatzea ere.

6. KOMUNIKAZIO PLANA

Kontratu honen irismenaren barruan dago komunikazio-plan bat egitea, HMJP egiteko prozesu osoan zehar presente egongo dena.

Komunikazio planak honako alderdi hauek jaso beharko ditu:

- Komunikazio-estrategia diseinatzea, genero-ikuspegia txertatuz.
- Planaren aurrerapenaren jendaurreko faseak identifikatzea.
- Planaren aurrerapena ezagutarazteko foroak eta bitartekoak identifikatzea.
- Ekintza Plana idatzi bitartean egin beharreko komunikazio-jarduerak prestatzea.
- Komunikazio-jarduerak web-orrien eta sare sozialetako laguntza-elementuen bidez.
- Edukiak prestatzea zabalkunderako materialetarako.
- Komunikazio-mugarri nagusiekiko kronograma.

7. KONTRATATUTAKO ZERBITZUA GAINBEGIRATZEKO ETA KONTROLATZEKO AHALMENA

Kontratutako zerbitzuak gainbegiratzeko eta kontrolatzeko ahalmenak Eibarko Udaleko Hirigintza eta Ingurumen Sailak izango ditu, eta arduradun/koordinatzaile bat izendatuko du; eta pertsona horren zereginak hauek izango dira:

- Helburuak lortzeko jarraibideak ezartzen laguntzea.
- Kontratutako zerbitzuaren jarraipena eta kontrola egitea.
- Kontratutako zerbitzuen garapenaren jarraipena egiteko behar den informazio eta dokumentazio guztia eskatzea erakunde adjudikaziodunari, adostutako epeetan.
- Egindako lanen likidazioa formulatzea.

Lanak adjudikatu ondoren, eta haiek hasi aurretik, bilera bat egingo dute Udalaren eta enpresa adjudikaziodunaren ordezkariak, beharrezkoak diren alderdi guztiak argitzeko.

Era berean, enpresa adjudikaziodunak planaren garapenari buruzko programa zehatz bat (kronograma) aurkeztuko du, Zerbitzu Teknikoek onartu ondoren, jarraipena eta kontrola egiteko balioko duena. Programak kontratu-izaera izango du epe osoan eta epe partzialetan.

8. ENPRESA ADJUDIKAZIODUNAREN OBLIGAZIOAK

Enpresa adjudikaziodunak giza baliabide kualifikatuak izango ditu proiekturako, bai eta kontratuaren xede diren zerbitzuak ahalik eta ondoen emateko beharrezko materialak ere, bere gain hartuz betebeharrak horrek eragiten dituen kostu guztiak, garraio-kostuak barne.



Kontratua gauzatzeko, diziplina anitzeko profesionalen lantalde tekniko bat izan beharko du, enpresan txertatuak egon daitezkeenak edo ez. Gutxienez honako hauek osatuko dute taldea:

- HMJPren teknikari zuzendari bat: Bide-ingeniaria, ingeniari zibila, arkitektoa edo geografoa. HMJPren egile bezala sinatzeko ahalmena emango dion titulazioa.
- Ingurumen-gaietan aditua den teknikari bat: Ingurumenean espezializatutako unibertsitateko edo graduako tituludunak, ingurumen-ingeniariak.
- Erdi mailako teknikaria: Obra publikoetako ingeniaria edo arkitekto tekniko.
- Topografo edo kartografoa.

Enpresa kontratistak izendatuko dituen pertsonen honako ardura hauek izango dituzte:

- Taldearen zuzendaritza bere gain hartzea.
- Kontratua gauzatzeari dagokionez, enpresa kontratistako langileek Eibarko Udalari egin beharreko edozein jakinarazpen jasotzeko eta helarazteko koordinazio tekniko edo arduratsua bere gain hartzea.
- Komunikazio- eta parte-hartze prozesuaren egikaritzea bere gain hartzea.

Baloratuko da zerbitzuari atxikitako langileek hiri-mugikortasun jasangarriko planak idazten eta komunikazio- eta partaidetza-prozesuetan esperientzia izatea.

Zehaztu beharko da esku hartzen duten giza baliabideen parte hartzea zein den eta baliabide materialak zeintzuk izango den.

Pertsonen kasuan, teknikariak eta haien dedikazio-maila zehaztu beharko da, lanetan parte hartuko duten pertsonak identifikatuz; beraz, horretarako, lizitaziorako aurkeztu beharreko dokumentazioan teknikarien zehaztapena adierazi beharko da, eta haien titulazioa egiaztatuz.

Enpresa adjudikaziodunak HMJP egiteko sortu eta erabili den eta azken dokumentuan erantsi ez den dokumentazio guztia entregatuko du, oinarri kartografikoa, euskarri informatikoak, planoak, datu-baseak eta abar barne.

Era berean, enpresak zerbitzuaren ondoriozko joan-etorriei lotutako inpaktuak murrizteko plan bat aurkeztu beharko du kontratuaren hasieran, kontratatzaileak onar dezan (adibidez, bideokonferentzia erabiltzea, garraio publikoa erabiltzea, energia-iturri alternatiboak dituzten eta/edo A edo B energia-eraginkortasunaren sailkapena duten ibilgailuak erabiltzea, eta abar).

250 langile baino gehiago dituzten enpresek emakumeen eta gizonen berdintasunerako plan bat izan eta aplikatu beharko dute, Gizonen eta Emakumeen Berdintasun Eraginkorrerako martxoaren 22ko 3/2007 Legean aurreikusitakoa. Udalak, kontratua indarrean dagoen bitartean, hura betetzen dela egiaztatzeke eskatu ahal izango du.

Enpresa kontratistak honako hizkuntza irizpide hauek bete beharko ditu:

- Hizkuntza-gaitasuna:

Zerbitzua eman behar dutenek hizkuntza-gaitasuna izan beharko dute herritarrei arreta hizkuntza bietan emateko. Izan ere, herritarrek hizkuntza aukeratzeko duten eskubidea bermatu behar da.

Zuzendaritza-, koordinazio-, komunikazio- eta partaidetza-talde teknikoaren kasuan, honako hauek dituztela egiaztatu beharko dute: Europako Erreferentzia Esparruko C1 (EGA o baliokidea).

- Hizkuntza-paisaia:

Errotuluak, oharrak, seinaleak eta bestelako komunikazio orokor guztiak euskaraz jarriko dira mezu ezagun eta ulergarriak direnean. Ezinezkoa denean, ele bietan egingo dira, euskarari lehentasuna



emanez. Halaber, sexismorik gabeko hizkera erabili beharko da, emakumeen kontrako bereizkeria edo estereotipo sexistak bultzatzen dituzten irudiak saihestu, eta berdintasunaren aldeko irudiak sustatu beharko dira, presentzia orekatua, aniztasuna, erantzukidetasuna eta rol eta genero-identitate pluraltasuna bultzatuz.

- Erabilera herritarrekin:

Herritarrek edozein unetan baliatu ahalko dute hizkuntza aukeratzeko eskubidea. Herritarrekiko arretan lehen hitza euskaraz egingo da. Kontratutako enpresako langileek ahozko harremanetan (bilerak, inkestak, elkarrizketak...) euskaraz zein gaztelaniaz parte hartzeko aukera emango diete herritarrei.

Herritarrei zuzendutako era guztietako jakinarazpenak eta komunikazioak (inprimakiak, oharrak, ordutegiak, fakturak...) euskaraz eta gaztelaniaz egingo dira, euskarari lehentasuna emanez.

Jendaurrean jarriko diren dokumentu guztiak eta behin betiko dokumentuaren testu osoa euskaraz eta gaztelaniaz idatzi beharko dira, bai eta erredakzio-taldeak herritarrei egingo dizkien jakinarazpen guztiak ere. Arau-testuen itzulpenak itzultzaile profesional batek egin beharko ditu, bere lanbidean jarduteko legezko baldintzak bete beharko dituenak, eta UNE-EN ISO 17100:2015 araua bete. Zabalkundeko edo partaidetzako edozein jardueraren edukiak ere gaztelaniaz eta euskaraz idatzita egon beharko dira.

Bileretan, elkarrizketetan, parte hartzeko jardueretan, eta abarretan sexismorik gabeko hizkera erabili beharko da, emakumeen kontrako bereizkeria edo estereotipo sexistak bultzatzen dituzten irudiak saihestu, eta berdintasunaren aldeko irudiak sustatu beharko dira, presentzia orekatua, aniztasuna, erantzukidetasuna eta rol eta genero-identitate pluraltasuna bultzatuz.

- Eibarko Udalarekiko erabilera:

Enpresaren eta Udaleko arduradun teknikoaren arteko ahozko eta idatzizko harremanak euskaraz izango dira, ahal den guztietan. Enpresak aurkeztu beharreko txostenak euskaraz eta gaztelaniaz egingo dira.

- Dokumentazioa:

Kontratuaren xede diren dokumentu guztiak bi hizkuntza ofizialetan egingo dira, softwareen testu- eta soinu-interfazeak barne, hala badagokio. Eibarko Udalaren logoa ere eramango dute, eta, kontratu hau gauzatzeko dirulaguntzarik badago, dagokion erakundearen logoa.

Izaera orokorreko dokumentazio, publizitate, irudi eta material guztietan sexismorik gabeko hizkera erabili behar da, emakumeen kontrako bereizkeria edo estereotipo sexistak bultzatzen dituzten irudiak saihestu, eta berdintasunaren aldeko irudiak sustatu behar dira, presentzia orekatua, aniztasuna, erantzukidetasuna eta rol eta genero-identitate pluraltasuna sustatzen dutenak.

9. ALDEEN EKARPENA:

Eibarko Udalak honako hauek egiteko konpromisoa hartzen du:

- Eskura dauden txostenak eta diagnostikoa egiteko behar den informazioa ematea. Ez dira udalaren erantzukizuna izango proposatutako ekintza bakoitzari lotutako kostuen eta aurrezkien kalkulua eta estimazioa/zenbatespena.
- Ekintzen egokitasuna onartzea.
- Koordinazio eta zuzendaritzarako beharrezkoa den atzeraelikadura ezartzea, udal-lantaldea arduradun bakar batekin definituz.



Enpresa adjudikaziodunak honako konpromiso hauek hartuko ditu:

- HMJP idaztea, dokumentu honetan zehaztutako faseen arabera.
- Azalpen-bileretan parte hartzea
- Etengabeko harremanetan egotea Udalarekin eta arduradunekin
- Eibarko Udalak egiten dituen informazio- eta/edo partaidetza-prozesuetan laguntzea.
- Plana onartzeko prozesuan laguntzea eta horretarako eskatzen diren alegazio-txostenak egitea.

Horrez gain, enpresa adjudikaziodunak HMJP egiteko sortu eta erabili den eta azken dokumentuan erantsi ez den dokumentazio guztia entregatuko du, oinarri kartografikoa, euskarri informatikoak, planoak, datu-baseak eta abar barne.

10. EGIKARITZE-EPEA

Dokumentua egiteko epea 10 hilabetekoa izango da, eta epe hori nahitaez handituko da, HMJPren tramitazioak aurrera egin ahala gainditu beharreko mugarrak direla-eta, behin betiko onarpena lortu arte (jendaurrean ikusgai egoteko 45 eguneko epea barne). Horregatik, 16 hilabetekoa izango da zerbitzua gauzatzeko epe osoa (10 hilabete idaztea eta 6 hilabete izapidetzea), kontratua formalizatu eta hurrengo egunetik kontatzen hasita; honako epe partzial hauek ezarriko dira, Agiri honetan ezarritako lan-fase bakoitzaren arabera:

a) Lan Programa aurkeztea, Kontratua sinatu eta hurrengo HILABETean.

b) "Analisia eta diagnostikoa" dokumentua idaztea, Pleguan ezarritako edukiarekin (1. eta 2. faseak), zeinean egindako landa-lanari, landa-lanean lortutako informazioaren analisi eta diagnostikoari eta proposatutako herritarren partaidetza-prozesuari buruzko dokumentuak jasoko diren, kontratua sinatu eta HIRU HILABETEKO epean.

c) 2025-2029 HMJPren aurretiazko bertsio bat idaztea, zeinean mugikortasun-helburu espezifikoaren eta mugikortasun-eszenatokien definizioa jasoko den (3. fasea), pleguan ezarritako helburuen eta edukiaren arabera, HILABETEKo epean, aurreko epigrafean deskribatutako "Analisia eta Diagnostikoa" dokumentuari udalaren erabakia jakinarazten denetik.

d) 2025-2029 HMJPren hasierako bertsioa idaztea, zeinean Udalak onartutako eta aurreko epigrafean deskribatutako mugikortasun-eszenatokiez eta helburu espezifikoek gain, Ekintza Plana (4. fasea) (dagozkion "fitxekin") eta Jarraipen eta Ebaluazio Plana (5. fasea) jasoko diren, jendaurrean jartzeko, HIRU HILABETEKo epean, aurreko epigrafean deskribatutako "aurretiazko" bertsioaren udal-erabakia jakinarazten denetik, eta hasierako onarpena lortzeko behar besteko irismen eta edukiarekin.

e) 2025-2029 HMJPren behin betiko bertsioa idaztea, zeinean jasoko diren herritarren parte-hartzearen emaitzak, aurkeztutako alegazioen txostena eta jendaurreko erakustaldian egindako txosten sektorialak, hasierako onepenen ondoren jendaurrean jartzeko epea amaitu eta BI HILABETEKo epean.

11. LANAK AURKEZTEA

Berrikuspen-lanen ondoriozko dokumentu guztiak Autonomia Erkidegoko bi hizkuntza ofizialetan egin eta entregatuko dira, paperezko euskarrian eta euskarri digitalean. Testuari dagokion zatia Word eta



PDF formatuan entregatuko da, eta dokumentazio grafikoa PDF eta DWG (Autocad) formatuetan; azken hori bateragarria izan beharko da Udalaren kartografiarekin.

Excel formatuan, laburpen-taula bat entregatuko da, Ekintza Planean proposatutako neurriak deskribatzen dituzten fitxen informazioarekin (4. ataleko 4. fasean deskribatuta). Era berean, euskarri digitalean emango dira enpresa adjudikaziodunak prozesuan zehar bildu dituen argazki, bideo eta adjudikazioarekin zerikusia duten beste dokumentu guztiak.

Zerrenda bat entregatuko da, dokumentazioa osatzen duten fitxategien eta/edo artxiboen izena eta horien edukien deskribapena adierazita.

Azken dokumentuen paperezko bi kopia entregatuko dira euskaraz eta gaztelaniaz. Horretarako, kontratistak:

- % 100 birziklatutako papera erabiltzea; paperak kontsumo osteko zuntzean gutxienez % 85eko edukia izango du. Birziklatu gabeko papera erabiliz gero, gutxienez baso-ustiategi jasangarrietatik datozen zuntzen % 50arekin fabrikatuta egon beharko da (kontsumo aurreko eta osteko berreskuratutako zuntzen nahasketarekin edo gabe), FSC, PEFC estandarren edo baliokidearen arabera.
- Dokumentuak bi aldetatik inprimatzea, zuri-beltzean (kolorea bakarrik erabiliko da zuri-beltzean interpretatu ezin denean), ahalik eta koadernatze gutxienarekin eta plastikozko estalkirik gabe (birziklatzea errazteko).

Prezioan sartuta egongo dira aleen edizio gastu guztiak, koadernaketa-, erreprografia-, digitalizazio- eta itzulpen-gastuak, bai eta lanak egiteko beharrezkoa den beste edozein gastu ere.

Dokumentazioak Udalari aurkezteko unean indarrean dagoen legediak eskatzen dituen baldintzak bete beharko ditu.

Enpresa adjudikaziodunak kontratu hau gauzatzeko egindako dokumentazioa Eibarko Udalaren jabetzekoa izango da.

Era berean, Eibarko Udalak beretzat gordetzen du enpresa adjudikaziodunari agindutako lanak ustiatzeko eskubidea, zeinari debekatuta geratzen baitaio ustiapen-mota oro.