



LASARTE-ORIAKO HIRI-MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA IDAZTEKO ASISTENTZIA
TEKNIKOAREN KONTRATURAKO PRESKRIPZIO TEKNIKO PARTIKULARREN AGIRIA

AURKIBIDEA

1. AURREKARIAK
2. KONTRATUAREN XEDEA
3. LEGE-MARKOA
4. HMJP-AREN HELBURUAK
5. LANEN ZUZENDARITZA
6. EGIN BEHARREKO LANEN DESKRIPZIOA
 - 6.1. GAUR EGUNGO EGOERAREN DIAGNOSTIKOA
 - 6.2. MARKO ESTRATEGIKOAREN DEFINIZIOA.
 - 6.3. PARTAIDETZA PUBLIKORAKO PLANA
 - 6.4. HMJP-A IDAZTEA
 - 6.5. LABURPEN-DOKUMENTUA
 - 6.6. JARRAIPENERAKO INDIKATZAILEAK
 - 6.7. METODOLOGIA.
7. KONTRATUA BETETZEKO INGURUMENEZKO BALDINTZAK
8. ENPRESA ADJUDIKAZIODUNAREN EGINBEHARRAK
9. BURUTZEKO EPEA



1. AURREKARIAK

Hirietako gaur egungo mugikortasun-ohituren ezaugarria automobil pribatuaren erabilera handia eta harekiko dependentzia da, espazioaren eta energiaren kontsumo handi bat eraginez, eta horrek inpaktu negatiboa du ingurumenean eta hiri-kalitatean.

Lasarte-Orian hiri-hedapenak handitu egin ditu lurzoruaren erabilera nagusien arteko distantziak (etxebizitza, lana, merkataritza, zerbitzu publikoak), erabilera bakarrera bideratutako hiri-estrukturen mesedetan, lurraldearen zatiketa eta automobil partikularrarekiko dependentzia areagotuz herritarren beharrak asetzeko.

Udalak hainbat neurri ezarri ditu oinezkoen mugikortasunaren gainean –oinezko ibilbideak gaituz–, bizikleten mugikortasunaren gainean –bidegorriak ezarri– eta garraio publikoaren gainean –hiribusa martxan jarri–, eta irisgarritasun-plana garatu du, pertsonen mugikortasuna errazteko.

Hiri-mugikortasunaren jasangarritasunerako helburuak lortzeko, eta emisio gutxiko eta energia-kontsumo txikiagoko eredu baterantz aurrera egiteko, beharrezkoa da, gainera, mugikortasunaren gaur egungo joera aldatzea, banakako garraioa murrizteari lehentasuna emanez, sistema kolektiboen eta motorrik gabeko beste garraio-modu batzuen mesedetan, eta hazkunde ekonomikoa, gizarte-kohesioa, bide-segurtasuna eta ingurumenaren defentsa bateragarri egiten dituztenak garatuz, horrela herritarrei bizikaltate hobea bermatuz. Horrek, baina, beharrezkoa egiten du herritar guztien kontzientziazioa eta inplikazioa.

Bestalde, hainbat azterlanek erakusten dute emakumeen eta gizonen artean desberdintasunak daudela garraioko eta mugikortasuneko sistemen irismenari eta erabilerari dagokienez. Horrela, beharrezkoa gertatzen da generoaren ikuspegia txertatzea udalerriko garraioko eta mugikortasuneko sistemen diseinuan eta plangintzan.

Horregatik guztiagatik, hiri-mugikortasun jasangarrirako plan bat egitea tresna eraginkorra da udalerriko mugikortasunean eredu berri bat lortzeko, lehendik dauden plangintzako praktikak eta partaidetzaren eta ebaluazioaren printzipioak integratuz.

2. KONTRATUAREN XEDEA

Asistentzia teknikoak garatu beharreko lanaren helburua **Lasarte-Oriako Hiri-Mugikortasun Jasangarrirako Plana** (aurrerantzean, HMJP) idaztea izango da, generoaren ikuspegia txertatuz.

3. LEGE-MARKOA

Ekonomia Jasangarriari buruzko martxoaren 4ko 21/2011 Legeak, 101. artikuluan, Mugikortasun Jasangarrirako Planak aurreikusten ditu, jarduketara-multzo gisa, eta horien



helburua da desplazamendu-modu jasangarriagoak ezartzea dagokien eremu geografikoan, banakako garraioa murrizteari lehentasuna emanez, sistema kolektiboen eta motorrik gabeko beste garraio-modu batzuen mesedetan, eta hazkunde ekonomikoa, gizarte-kohesioa, bide-segurtasuna eta ingurumenaren defentsa bateragarri egiten dituztenak garatuz, horrela herritarrei bizi-kalitate hobea bermatuz.

Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 24. artikulua jasotzen duenez, 5.000 biztanletik gorako udalerriek hiri-mugikortasuneko plan bat izan behar dute hura indarrean jarri eta bi urteko epean.

Era berean, HMJPa idazterakoan, kontuan izan behar da generoaren ikuspegia, eta Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legea aplikatu behar da.

4. HMJP-AREN HELBURUAK

Hiri Mugikortasun Jasangarriako Planaren helburu orokorra hiri barruan desplazamendu-modu jasangarriagoak ezartzea da. Joan-etorriak egiteko erabiltzen dugun modutik hasi —oinez, bizikletaz, garraio publikoan— eta garraio-modu horiek bultzatzeko erabiltzen dugun erregai-motaraino barne hartuz. Hau da, hazkunde ekonomikoa, gizarte-kohesioa eta ingurumenaren defentsa bateragarri egingo dituzten garraio-moduak ezartzea, horrela herritarrentzat bizi-kalitate hobe bat bermatuz.

Helburu orokorraren barruan, HMJPak honako helburu espezifiko hauek izango ditu:

- 1) Hiri-garapenerako, garapen ekonomikorako eta mugikortasunerako politikak halako eran integratzea non ohiko joan-etorriak minimizatuko diren eta oinarizko zerbitzuetarako irisgarritasun efikaza, efizientea eta segurua erraztuko den, ingurumenerako ahalik eta inpaktu txikienarekin, emisio kutsatzaileak eta kutsadura akustikoaren mailak gutxitzea bilatuz, bai eta mugikortasun motorizatuak paisaian duen inpaktua murriztea ere.
- 2) Etorkizuneko jarduketetan udalerria gidatuko duen mugikortasun-plan bat prestatzea, mugikortasun-eredu berdinzaleagoa, inklusiboagoa eta seguruagoa lortze aldera, non kontuan hartuko diren egoera ahulean dauden kolektiboen premia espezifikoak, eta, aldi berean, balioko duen garraioko eta mugikortasuneko sistemen irismenean eta erabileran emakumeen eta gizonen artean dauden desberdintasunak murrizteko.
- 3) Automobil pribatuaren bidez mugitzeko beharra murriztea, garraio publiko kolektiboan eta motorrik gabeko moduen bidez (oinez eta bizikletaz) mugitzeko bidea emango duten kondizioak bultzatuz, eta, aldi berean, automobila erabiltzeko disuasiozko jarduketak aplikatuz.
- 4) Bide-segurtasuna hobetzen lagunduko duten proposamenak eta jarduketak formulatzea.
- 5) Hiri barruko eta hiri arteko ibilerraztasuna areagotzea, oinezko espazioen eta oinezkoen lehentasunezko espazioen erregulazioa bultzatzeko neurri zehatzak sartuz.



- 6) Aparkalekuak kudeatzeko proposamenak egitea, haien alderdi guztiei begira: egoiliarak, errotazioa eta zamalanetako zerbitzuak Lasarte-Oria barruan.
- 7) Bizikletaz mugitzeko gaur egun dagoen sarea hobetzea, benetako eraztun ziklista erakargarri bat sortuz, hura erabiltzera bultzatuko duena, egin beharreko distantziak laburtuko dituzten loturekin.
- 8) 30eko eremuak ezartzea eta/edo hedatzea.

Adierazitako helburuak lortzeko, enpresa adjudikaziodunak zenbait lan garatu beharko ditu, honako hauek egin ahal izateko bidea emango dutenak, oro har:

- a) Mugikortasunari eta irisgarritasunari dagokienez, udalerriko errealitatearen ezaguera kuantitatiboa eta kualitatiboa lortzea.
- b) HMJPa garatzeko gainerako faseetan baliagarri izan daitezkeen analisi-tresnak egituratzea, hainbat eremutan: lurraldea, trafikoa, garraio publikoa, salgaien garraioa, aparkalekuak, motorrik gabeko garraio-moduak, etab.
- c) Mugikortasun-sistemaren elementu esanguratsuenen diagnosi teknikoa egitea, gaur egun dugun eredura daramaten motiboak eta kausak esplikatuak dituenak.
- d) Datozen urteetan Lasarte-Oriako Udalak jarraitu beharreko hainbat jarduketaprograma definitzea, ekonomikoki bideragarriak izango direnak, aztertutako eremuetako bakoitzean hautemandako gabeziatarako neurri zuzentzaileak proposatuz, bai halaber hiriaren humanizazio handiagoa lortzera, bizi-kalitatea hobetzera eta ingurumena errespetatzera bideratutako hainbat proposamen.
- e) Helburuak kontuan izanda, planetik sortzen diren proposamenen bilakaeraren fase guztietan emaitzak ebaluatzea ahalbidetuko duten indikatzaileetako bakoitza zehaztea.

5. LANEN ZUZENDARITZA

Lasarte-Oriako Udalak lanen zuzendaritza eta jarraipena Udalak berak izendatutako lantalde municipalaren bidez egingo ditu.

Lantalde municipalak udaleko teknikari bat izango du buru, eta teknikari horrek bere gain hartuko ditu koordinazio eta zuzendaritza teknikoko funtzioak, baldintza-agiri honetan ezarritakoa betetzen dela zainduko du, eta lanak egiten diren bitartean sor daitezkeen gorabehera eta/edo eztabaida teknikoak ebatziko ditu.

Kontratuko lanak egiten diren bitartean, enpresa adjudikaziodunak Lasarte-Oriako Udalarekin dituen zuzeneko harreman guztiak Udalak izendatutako koordinatzaile municipalaren bitartez garatuko dira.

Koordinatzaile municipalak edozein unetan lanen egoera errebisatzeko eskatu ahalko duela alde batera utzita, koordinatzaile municipalak hala eskatuz gero, enpresa adjudikaziodunaren arduradun teknikoak lanen edozein alderdi teknikori edo kudeaketazkori buruz informatuko du (idatziz, hala eskatzen bazaio).



6. EGIN BEHARREKO LANEN DESKRIPZIOA

Hiri-mugikortasun jasangarrirako plana Euskal Autonomia Erkidegoko jasangarritasun energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 legean ezarritakoaren arabera idatziko da, eta IDAEn "HMJPa prestatzeko gida praktikoan" adierazitako edukiarekin eta prozedurarekin prestatuko da.

HMJPa idatziko duen lantaldea gaur egun Lasarte-Oriako Hiri-Antolamenduko Plan Orokorra idazten ari direnekin koordinatu beharko da, osagai urbanistikoa duten jarduketak adosteko.

6.1. GAUR EGUNGO EGOERAREN DIAGNOSTIKOA

Lasarte-Oriako Mugikortasunari buruzko Diagnostikoak hirigintzako ereduak mugikortasunean eta garraioan duen eragina jaso beharko du, eta, horrez gain, mugikortasun-motan zuzenean edo zeharka eragiten duten alderdi guztiak eta udalerriko bizilagunek eta bisitariek hautatutako aukerak jasoko ditu. Datuak, ahal den neurrian, sexuaren arabera bereizita jasoko dira.

Gutxienez, honako informazio hau bildu beharko da:

- Sozioekonomiaren, lurraldearen eta hirigintzaren arloko informazioa eta analisia.
- Bide-sarearen inbentarioa eta analisia. Trafikoa eta bide-segurtasuna.
- Hiri-mugikortasunaren ezaugarri orokorrak.
- Aparkalekuen inbentarioa eta analisia.
- Garraio publikoaren inbentarioa eta analisia.
- Salgaien fluxuaren inbentarioa eta analisia.

Bai halaber arauetan zehaztutakoaren arabera HMJP idazteko beharrezkoak diren beste analisi batzuk.

6.2. MARKO ESTRATEGIKOAREN DEFINIZIOA

Hasierako diagnostikoaren emaitza ikusita, marko estrategiko bat definituko da, Hiri-Mugikortasun Jasangarrirako Planaren helburuak jasoko dituena, orokorrak nahiz espezifikoak, eta generoaren ikuspegia kontuan izanda.

6.3.- PARTAIDETZA PUBLIKORAKO PLANA

Mugikortasun-Planaren garapenean garrantzi berezia eman beharko zaio parte-hartze publikoari. Planaren dokumentuak jendearen eskura jarri behar dira hainbat bitartekoren bidez (Internet, foroak eta elkarteak, informazio-jardunaldiak, erakusketak, etab.), eta Hiri-Mugikortasun Jasangarrirako Planaren



azken idazketan sar daitezkeen iradokizunak edo aldaketak jasotzeko bideak aurreikusi behar dira. Komunikazio-metodoak hautatzean, kontuan izan behar da efikazak izan daitezela, bi norabideko komunikazioa ahalbidetu dezatela eta parte hartzeko prozesu osoan zehar iraun dezatela.

Aldi berean, HMJPa prestatzeko prozesu osoan zehar, mugikortasun jasangarriarekin lotutako ohiturak hartzearen garrantziaz kontzientziatuko dira herritarrak, bai eta gaur egungo mugikortasun-moduek hainbat alderditan (osasunean, ekonomian, ingurumenean...) dituzten ondorioez ere. Informazio hori hainbat erataria eman daiteke: liburuxkak editatuz, webgunean argitaratuz, etab.

Parte-hartze publikoa lanaren aurretiazko faseetan txertatu behar da, abian jartzearen, justifikazioaren eta helburuen berri zabalduz. Bilerak programatu behar dira hainbat kolektiborekin (bizilagunak, erabiltzaileak, etab.), haien kezkek eta desio-ildo nagusiak identifikatu ahal izateko, analisiaren eta diagnostikoaren faseetik bertatik hasita. Herritarren inplikazioa ziurtatuz gero, proposamenak arrakastako ikuspegiekin diseinatu ahal dira. Dibulgazio-kanpaina bat egin beharko da, prentsako albisteekin, etab., eta edukiak ere prestatu beharko dira, udalaren webgunearen bidez zabaltzeko, non lanen bilakaeraren berri emango den, iradokizunak jasoko diren eta mugikortasun jasangarriaren sustapen jarraitua egingo den.

Behin HMJParen proposamenak egindakoa (hasierako bertsioa), herritarrei aurkeztu beharko zaie, haiek beren ekarpenak egin ahal ditzaten behin betiko dokumentua idatzi aurretik.

HMJPa idatziko duen lantaldeak partaidetza-prozesuko bileretatik eratorritako aktak egin beharko ditu, eta Lasarte-Oriako Udalak aurrera eramaten dituen informazio-prozesu eta/edo herritarren partaidetza-prozesu guztietan asistentzia eman beharko dio; halaber, dibulgazio-material guztia diseinatu, prestatu eta banatu ere egin beharko du (liburuxkak, kartelak, udalaren webgunerako informazioa), HMJPa prestatzeko fase guztietan komunikazio-bide jarraitua mantentzeko.

6.4. HMJP-A IDAZTEA

Lasarte-Oriako Hiri-Mugikortasun Jasangarrirako Plana osatuko duten proposamenak prestatzea eta ebaluatzea, plana ezartzeko prozesua definituz eta horren jarraipena egiteko indikatzaileak aukeratuz. Proposatutako indikatzaileek baliozkoak izan beharko dute proposatutako neurriek CO₂-aren emisioetan eta klima-aldaketan dituzten ondorioak aztertzeko. Indikatzaile berriak sartu beharko



dira, emakumeek eta gizonen eremu horretan dituzten errealitate, egoera, premia eta baldintza ezberdinak hobeto ezagutzeko ahalbidetuko dutenak.

HMJPak generoaren ikuspegia integratuko du jarduketetan, eta gutxienez honako alderdi hauek jasoko ditu:

- a) Udalerriko gaur egungo trafikoa aztertzea eta hobetzeko proposamenak egitea, ikuspegi jasangarri, seguru eta osasungarri batetik, honako hauek kontuan izanda: bide-sarearen estruktura eta zirkulazioa, aparkalekuen kudeaketa, mugikortasunaren kudeaketa, 30eko eremuak, bide-segurtasuna generoaren ikuspegia kontuan izanda, automobil pribatuaren trafikoa bideratzeko moduak, Lasarte-Oriako mugikortasunaren jarraipenerako indikatzaileak prestatzea eta komunikazio-plan bat prestatzea.
- b) Oinezkoen eta espazio publikoetako mugikortasuna hobetzeko azterketa eta proposamenak, berdintasunezko ikuspuntu inklusibo batetik: oinezko ibilbideak aztertzea eta ibilbide unibertsalak sortzea, irisgarritasun kognitibo-sentsoriala eta generoaren ikuspegia kontuan izanda, eta oinezko eremuak zabaltzeko aukerak lantzea.
- c) Motorrik gabeko lekualdaketa sustatzea eta hobetzea, udalerrian oinezkoen mugikortasuna hobetzera bideratutako neurriak garatuz, gaur egun dauden azpiegitura linealen hesi-efektua kontuan izan beharko delarik, eta hiri-eremu osoan oinezkoen iragazkortasuna lortzera bideratutako jarduketak proposatuz.
- d) Bizikletaz mugitzeko sare seguru eta funtzionala osatzea, garrantzia emanez bizikletaren eta oinezkoen artean partekatutako espazioei, bizikletaren eta garraio jasangarriko eredu berrien erabilera sustatzeko moduei eta sarearen barruan egin beharreko distantziak laburtzeko egin daitezkeen loturei.
- e) Mugikortasun-eredu berriarako irtenbideak proposatzea, hala nola bizikleta elektrikoak, patinete eta skate elektrikoak, etab.
- f) Hiri barruko autobus-sarearen azterketa, hobekuntzak, sustapena eta zabaltze posibleak, jarraitu beharreko estrategiak definituz.
- g) Eskoletako mugikortasun segururako plana, eskoletako ingurune eta ibilbide seguruak jasoz eta haurren kolektiboarentzako arrisku-egoerak murriztuz.
- h) Gaur egungo industriagune eta enpresaguneen jasangarritasuna eta plangintza (kokalekua, irisgarritasuna, garraio-politika).
- i) Udalerrian salgaiak banatzearekin zerikusia duten eta inpaktu negatiboak eragiten dituzten alderdiak aztertzea, hala nola zabalenerako ordu-tarteak, aparkalekuak.
- j) Etorkizuneko bide-sarea aztertzea. Hirigintzan aurreikusitako garapen berriek sortuko duten mugikortasunak gaur egungo bide-sarean izango duen eragina aztertuko da, eta hirigintzako politika mugikortasuna etorkizuneko garapenen aurreikuspenetan integratzeko proposamenak egingo dira, bai eta mugikortasun jasangarritik garapen berri horietara zuzendutako gomendioak ere.



- k) Automobil elektrikoak kargatzeko puntuak.
- l) HMJParen etorkizuneko bilakaera: etorkizuneko eszenario desberdinak landu eta aztertu beharko ditu, planak jasotzen dituen proposamenak ebaluatzeko.

6.5. LABURPEN-DOKUMENTUA

Laburpen-dokumentu bat idatzi beharko da, zeinetan adieraziko baitira jarduketaprogramak, jarduketak eta horien kostu estimatuak eta lehentasunak. Dokumentu horrek jasoko du Mugikortasun-Plana ezartzearen ondorioz programetako bakoitzak abiapuntuko egoeraren aldean dakartzan energia-aurrezpenen eta emisio-murrizketen estimazioa.

6.6. JARRAIPENERAKO INDIKATZAILEAK

Jarraipenerako indikatzaileak diseinatuko dira, planaren helburuak nola betetzen ari diren ikustea ahalbidetuko dutenak eta hiri-mugikortasuneko planetarako Europako gomendioekin bat etorriko direnak (garraio-eskariaren indikatzaileak, hiri barruko eta kanpoko mugikortasunarenak, bizikleta-sarearen estaldurarenak, garraio publikoaren estaldurarenak, kalitate urbano eta sozialarenak, mugikortasunarenak, eskoletako mugikortasun seguruarenak, etab.).

Indikatzaileen bidez, epe laburreko, ertaineko eta luzeko jarraipena egin ahalko da eta alderdi guztiak baloratu ahalko dira ingurumenaren, gizartearen, ekonomiaren eta funtzionaltasunaren ikuspegitik, eta kontuan izango dute generoaren ikuspegia.

6.7. METODOLOGIA

Enpresa adjudikaziodunak HMJParen garapenean aplikatuko den metodologia deskribatu beharko du.

7.- KONTRATUA BETETZEKO INGURUMENEZKO BALDINTZAK

Jasangarritasunaren printzipioekin bat etorritik, enpresa adjudikaziodunak ingurumenari buruzko irizpide hauek aplikatu beharko ditu lanean:

- Papera aurrezteko irizpidea betetzea: proiektuan zehar sortutako lan-dokumentu guztiak euskarri digitalean entregatuko dira, PDF formatuan, posta elektronikoz bidez edo, bestela, CDan, pendrivean edo antzeko euskarri birgrabagarri eta ireki batean, gerora berriz erabili ahal izateko.
- Amaierako dokumentuak euskarri digitalean entregatuko dira, PDF eta Office formatuan (planoak DWG formatuan), posta elektronikoz bidez edo, bestela, CDan, pendrivean edo antzeko euskarri birgrabagarri eta ireki batean, gerora berriz erabili



ahal izateko. Hala ere, dokumentuen izaera ofiziala dela eta, beharrezkotzat jotzen da bi kopia paperezko formatuan entregatzea.

→ Jarraipen-batzordearen bisitak eta bilerak aurretiaz programatzea, ahal bezainbeste aprobetxatzeko eta alferrikako joan-etorriak saihesteko.

Dokumentuak inprimatzea ezinbestekotzat jotzen bada, baldintza hauek betez inprimatuko dira:

- Ahal dela inprimaketen kopurua murriztea, premietara ahalik eta gehien egokituta (bilerako partaideen kopurua, etab.), kopiarik soberan gera ez dadin.
- Dokumentuak orriaren bi aldeetan eta zuri-beltzean inprimatzea (zuri-beltzean interpretatu ezin denean soilik erabiliko da kolorea), 2 orrialde alde bakoitzeko (betiere ulergarritasuna bermatzen bada), ahalik eta enkoademazio soilenarekin eta plastikozko tapakirik gabe (errazago birziklatzeko).
- Paperak baldintza hauek bete behar ditu:
 - % 100 birziklatua izatea. Birziklatu gabeko papera DIN A4 edo DIN A3 formatuetan inprimatu ezin diren planoetarako bakarrik erabili ahalko da, edo merkatuan kalitate birziklatuan egiten ez diren paper-motak eskatzen dituzten beste erabilera batzuetarako. Kasu horietan, paperaren % 30 gutxienez baso-ustiapen jasangarri ziurtagiridunetatik (FSC, PEFC edo baliokidea) datorren zur-zuntza eta/edo zuntz birziklatua izan beharko da.
 - Erabat klororik gabea izatea (TCF).
 - Gehienez % 80ko zurtasun-maila izatea ISO 11475:2004 estandarraren edo baliokide baten arabera.

8. ENPRESA ADJUDIKAZIODUNAREN EGINBEHARRAK

Enpresa adjudikaziodunak proiektua egiteko giza baliabide kualifikatuak eta kontratuaren xede diren zerbitzuak bikain emateko beharrezkoak diren materialak izango ditu, eta haren kargura izango dira betebeharrak horrek sorrarazitako kostu guztiak, garraioarenak barne.

Kontratua betetzeko, enpresan integratutako edo gabeko profesionalen lantalde tekniko multidiziplinar bat xedatu beharko du, eta lantaldea honako hauek osatuko dute, gutxienez:

- HMJParen zuzendaria izango den teknikari bat: bide-ingeniaria, ingeniari zibila, arkitektoa edo geografoa, edo HMJParen egile gisa hura sinatzeko eskumena ematen dion titulazioa duena.
- Ingurumenari buruzko alderdietan aditua den teknikari bat: unibertsitateko tituludunak edo ingurumenean espezializatutako gradudunak, ingurumen-ingeniaria edo eskumena duen tituluduna.
- Erdi-mailako teknikari bat: obra publikoetako ingeniaria edo arkitekto tekniko.
- Topografo edo kartografo bat.

Era berean, eskatutako profiletako batek ezaguerak eta esperientzia izan beharko ditu komunikazioko eta herritarren partaidetzako prozesuetan.



Esku hartuko duten baliabide pertsonalen eta materialen partaidetza konkretua zehaztu beharko da. Pertsonen kasuan, teknikari zehatzak eta haien dedikazio-maila adskribatu beharko dira, lanetan esku hartuko duten pertsonak identifikatuz; horretarako, beraz, lizitaziora aurkeztu beharreko dokumentazioan sartu beharko du teknikari horien zehaztapena, duten titulazioa akreditatuz.

Lizitazio honen xede diren lanak (dokumentuak idaztea, herritarrek parte hartzeko prozesua, etab.) bai euskaraz eta bai gaztelaniaz egingo dira, herritarrei dagokienez hizkuntzazko eskubideak berma daitezen.

Era berean, hizkuntza ez-sexista erabiliko da dokumentazioan, publizitatean, irudietan eta kontratuaren ondoriozko gainerako material guztian, eta generoaren ikuspegia kontuan hartuko da kontratua gauzatzearen ondoriozko txosten, idazki, datu-bilketa, estatistika eta abarretan.

Entregatutako dokumentu guztiak EAEko bi hizkuntza ofizialetan idatzita egongo dira, eta Lasarte-Oriako Udalaren eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren logotipoak izango dituzte.

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

Enpresa adjudikaziodunak kontratu hau gauzatzeko prestatutako dokumentazio guztia Lasarte-Oriako Udalaren jabetza eskusibokoa izango da.

9. LANAK BURUTZEKO EPEA

Adjudikaziodunak bederatzita (9) hilabeteko epean aurkeztu beharko ditu lan guztiak, kontratua formalizatzen denetik kontatzen hasita.

9 hilabeteko epe horren barruan, hiru entrega partzial egiteko kronograma bat ezartzen da:

- Lehenengo entrega: kontratua hasten denetik 2,5 hilabeteko epea gaur egungo egoeraren diagnostikoa aurkezteko.
- Bigarren entrega: aurreko dokumentua entregatzen denetik 4,5 hilabeteko epea Lasarte-Oriako HMJParen hasierako bertsioa entregatzeko.
- Hirugarren entrega: aurreko entregatik 2 hilabeteko epea Lasarte-Oriako HMJParen azken dokumentua idazteko.