



ALDEZ AURREKO KONTSULTA, XEDE DUENA IRUÑEKO MUGIKORTASUNARI BURUZKO UDAL ORDENANTZAK ERAGIN AHAL DIEN HERRITARREN ETA ORDEZKARITZA-ERAKUNDEEN IRITZIA BILTzea

Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 133.1. artikulua xedatzen duenez, Legearen edo erregelamenduaren proiektua edo aurreproiektua prestatu baino lehen, kontsulta publiko bat bideratuko da Administrazio eskudunen webgunearen bidez, zeinean jasoko baita zer iritzi duten etorkizuneko arauak eragin ahal dien subjektuek eta ordezkaritza handieneko erakundeek honako hauei buruz:

- a) Ekimenaren bidez konpondu nahi diren arazoak.
- b) Onestea beharrezko eta egoki den.
- c) Arauaren helburuak.
- d) Egoten ahal diren konponbide alternatibo erregulatzaileak eta ez-erregulatzaileak.

Dokumentu honen xedea da galdera horiei erantzutea eta "IRUÑEKO MUGIKORTASUNARI BURUZKO UDAL ORDENANTZA" aldatu aurreko kontsultaren oinarri izatea, arauaren hartzaile izaten ahal direnek eta herritarrek, oro har, parte hartzeko eta ekarpenak egiteko aukera izan dezaten.

a) Ekimenaren bidez konpondu nahi diren arazoak.

Gaur egungo "IRUÑEKO MUGIKORTASUNARI BURUZKO UDAL ORDENANTZA" 2019ko abuztuaren 20tik dago indarrean, eta estrategia baten barnean txertatzen da, zeinaren helburua baita hiri jasangarriago, berdinzaleago eta atseginago bilakatzea bertan bizi direnentzat. Izan ere, hiri-eredu honek pertsonak jartzen ditu hiri-diseinuaren erdigunean, eta lehentasuna ematen die joan-etorriak oinez egiteari eta bizikleten eta garraio publikoaren erabilerari ibilgailu motordunen gainetik. Hauek dira ordenantzaren helburuak, besteak beste:

- Garraiobide jasangarriak erabiltzeari lehentasuna emanen dion arau aurreratu bat sortzea, bide emanen duena espazio publikoa autoek erabili beharrean joan-etorriak oinez, autobusez eta bizikletaz egiten dituzten herritarrek erabiltzeko.



- Espazio publikoaren banaketan eragina izatea, oinezkoendako eremuak handituz eta hobetuz, eta askotariko erabilerak sustatuz.
- Joan-etorriak modu jasangarrian egin ahal izateko azpiegiturak sortzea, ibilgailu pribatuen erabilera murrizteko eta bizikletek eta garraio publikoak erraztasunak izan ditzaten hirian joan-etorriak egiteko.

5 urte dira ordenantza hori onetsi zela, eta, beraz, beharrezkoa da aztertzea ea lehen aipatutako helburuak betetzeko erabilgarria den edo ez, eta egokitzea urte hauetan arauetan eta mugikortasunaren arloan egin diren aldaketetara.

b) Onestea beharrezko eta egoki den.

2009an, *Iruñeko Trafikoari buruzko Ordenantza* onetsi zen, eta aldatu egin zuen hiriko mugikortasuna kudeatzeko garai hartako eredia. Xedapenen artean, honako hau jasotzen zuen ordenantza horrek: *“ordenantza honen xedea da gaur egungo Trafikoari buruzko Ordenantzaren helburua zabaltzea (lehen paragrafoan dago jasota), eta horretarako, bide publikoen erabilera arautzen du oinezkoen, txirrindularien, motozaleen, eta garraio publikoaren eta pribatuaren gidari eta erabiltzaileen mugikortasunari dagokionez, betiere indarrean den trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide segurtasunari buruzko legediarekin bat”*.

2019an urrats bat gehiago egin zen, eta *Iruñeko Mugikortasunari buruzko Udal Ordenantzak* hartu zuen *Iruñeko Trafikoari buruzko Ordenantzaren* tokia. Aldaketa horren ondorioz, hiribideetako trafikoa antolatu eta kontrolatzea helburu zuen araua alde batera utzi, eta banaketa modalean eragitea xede zuen arau bat ezarri zen, zeinak modu jasangarriak lehenesten baitzituen ibilgailu pribatuen aurretik.

2019ko ordenantzak aurrea hartu zion Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) instrukzioari, zeinak abiadura 30 km/h-ra mugatzen baitu hirianmodu orokorrean, baldin eta bideak errei bakarra badu noranzko bakoitzean. 2012an dagoeneko 226 kale zeuden modu horretan araututa. 2019ko ordenantzari esker, kopuru hori handitu egin zen: hirian dauden 692 kaleetatik 417 hartu zituen arauak. Bestalde, oinezkoendako kaleetan orduko 20 kilometroko abiadurara jaitsi zen muga, eta Alde Zaharrari eragin zion nagusiki horrek.

Bizikleten eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuei (MPI) debekatu egin zitzairen espaloiak erabiltzea, 14 urtetik beherakoei salbu, eta, beraz, ezarri zen oinezkoek soilik erabil ditzaketela espaloiak.



Zamalanetarako eremuei dagokienez, ezarri zen Udalak aukera izanzen duela ibilgailu mota berezi batzuen erabilera eskusiborako eremuak izendatzeko, zenbait salgai banatu ahal izan ditzaten ordutegi jakin baten barruan, betiere lehentasuna emanaz ibilgailuen ezaugarri teknikoak eta propulzio sistema direla-eta ingurumeneari kalterik txikiena eragiten dutenei (isurketak eta zarata) eta bide publikoan toki gutxien hartzen dutenei.

2019tik 2024ra bitartean, hainbat aldaketa egin dira araubidean: berriro egin dira Trafikoari buruzko Legea eta Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legea (azkena 2023ko ekainean), eta horrek aldaketak eragin ditu Zirkulazioari buruzko Araubide Orokorrean, hura aplikatzeko eta garatzeko jarraibideetan hain zuzen; gainera, 7/2021 Legea onetsi da, maiatzaren 20koa, Klima Aldaketari eta Energia-trantsizioari buruzkoa; lege horrek 50.000 biztanle baino gehiago dituzten hiri guztiak behartzen ditu Isurketa Baxuko Eremuak ezartzera.

Udalean bertan, Iruñeko Irigarritasun Integralko Plan Estrategikoa (2022-2026) onetsi da: arlo guztietan irigarritasun-baldintzak modu eraginkorrean hobetzeko estrategia bat zehazten du lege horrek. Iruña 2030 Hiri Agenda ere aipatzekoa da: besteak beste, agenda horren xede estrategikoetako bat da mugikortasun osasungarria, jasangarria, inklusiboa eta irigarria sustatzea, garraiobide jasangarriak oinarri hartuta: oinezkoak, bizikletak eta garraio publikoa.

Araubidean eta hirian egindako aldaketen ondorioz, eta, beraz, joan-etorrietarako ohituretan izandako aldaketen ondorioz, gaur egungo ordenantza berriz aztertu beharra dago, mugikortasun jasangarrirako bidean urratsak egiten jarraitzeko.

c) Arauaren helburuak.

- IRUÑEKO MUGIKORTASUNARI BURUZKO UDAL ORDENANTZA eguneratzea.
- Iruñeko mugikortasuna antolatzea, eta horretarako, mugikortasun jasangarriagoa sustatzea, baita atseginagoa ere, hiriko eremuak erabiltzen dituztenentzat pentsatua.
- Iruñeko udal-mugarteko bideetako zirkulazioa arautzea.

d) Egoten ahal diren konponbide alternatibo erregulatzaileak eta ez-erregulatzaileak.

Ez da jasotzen ordezko konponbide erregulatzaileak eta ez-erregulatzaileak.



Ayuntamiento de
Pamplona | **Iruñeko**
Udala

T. 948 420 100 / 010
www.pamplona.es/e

ÁREA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y
MOVILIDAD
Mugikortasuna

PROIEKTU ESTRATEGIKOETAKO ETA
MUGIKORTASUNEKO ALORRA
Mugikortasuna

PARTE HARTZEKO EPEA

2024ko abenduaren 19tik 2025eko otsailaren 19ra.

EKARPENAK BIDALTZEKO

movilidad@pamplona.es