



AGINDUA, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuarena, zeinaren bidez aurretiatzko onespina ematen zaio Euskadiko mugikortasun jasangarriaren lege-aurreproiektuari.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren Aginduaren bidez, Euskadiko mugikortasun jasangarriaren lege-aurreproiektua egiteko prozedurari hasiera eman zitzaion. Araugintza-ekimen hau Administrazio honen beste Sailei eta Jaurlaritzako operadore juridikoei iragarri zitzaion, aipatutako Agindua Legesarea Lankidetzak Juridikorako sareko gunean sartuta.

Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 7.1. artikulua araberak, xedapen orokorren proiektuak idatzitakoan, prozedura hasteko agindua eman duen organoak alde aurreko onarpena eman beharko die haiei, dagozkion negoziazio-, entzunaldi- eta kontsultazapideak egin aurretik.

Azaldutako guztiagatik, eta Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak egindako lege-aurreproiektuaren testua ikusita, honako hau,

EBAZTEN DUT:

LEHENENGOA.- Euskadiko mugikortasun jasangarriaren lege-aurreproiektuaren testuari aurretiatzko onespina ematea.

BIGARRENA.- Aurretiatzko onespina Agindua hau argitaratzea, araugintza-ekimenaren testuarekin batera, Legesarea Lankidetzak Juridikorako sareko gunean.

HIRUGARRENA.- Egin asmo den arau lantzeko prozedurari jarraipena emateko agintzea, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta

ORDEN del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se aprueba con carácter previo el anteproyecto de ley de movilidad sostenible de Euskadi.

Mediante Orden del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, se dio inicio al procedimiento para la elaboración del anteproyecto de ley de movilidad sostenible de Euskadi, iniciativa normativa que se dio a conocer al resto de Departamentos de esta Administración, así como a los operadores jurídicos del Gobierno, mediante la inserción de la citada Orden en el Espacio Colaborativo Jurídico en Red Legesarea.

El artículo 7.1 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, establece que, una vez redactados los proyectos de disposición de carácter general, deberán contar con la aprobación previa por el órgano que haya dictado la orden de iniciación, antes de evacuar los trámites de negociación, audiencia y consulta que procedan.

En atención a lo expuesto, y visto el texto del anteproyecto de ley elaborado por la Dirección de Planificación del Transporte,

RESUELVO

PRIMERO.- Aprobar con carácter previo el texto del anteproyecto de ley de movilidad sostenible de Euskadi.

SEGUNDO.- Hacer pública la presente Orden de aprobación previa junto con el texto del proyecto normativo en el espacio Colaborativo Jurídico en Red Legesarea.

TERCERO.- Ordenar la continuación del procedimiento de elaboración de la norma proyectada de conformidad con los trámites



Garraioetako sailburuaren hasiera emateko Aginduak eta Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legeak ezarritako izapideekin bat etorritz.

establecidos en la Orden de inicio del procedimiento del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburua / El Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

IGNACIO M^a ARRIOLA LOPEZ
Elektronikoki sinatuta/ Firmado electrónicamente

EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN LEGE-AURREPROIEKTUA

ZIOEN AZALPENA

I. KAPITULUA. Xedapen orokorrak

1. artikulua. Xedea.
2. artikulua. Aplikazio-eremua.
3. artikulua. Jarduteko printzipioak.
4. artikulua. Helburuak.
5. artikulua. Definizioak.
6. artikulua. Eskumen-araubidea.
7. artikulua. Eskubideak eta betebeharrak.

II. KAPITULUA. Mugikortasun jasangarria sustatzea

8. artikulua. Mugikortasun aktiboa sustatzea.
9. artikulua. Garraio publikoa sustatzea.
10. artikulua. Salgaien trenbideko garraioa sustatzea.
11. artikulua. Mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziazioa sustatzea.
12. artikulua. Garraio bideetarako eta azpiegituretarako irisgarritasuna sustatzea.

III. KAPITULUA. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

13. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.
14. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana.
15. artikulua. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planak.
16. artikulua. Hiri-mugikortasuneko planak.
17. artikulua. Lantokietako mugikortasun-planak.
18. artikulua. Hirigintza-plangintza eta mugikortasun jasangarria.
19. artikulua. Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.

IV. KAPITULUA. Mugikortasun jasangarriaren arloko informazioa eta parte-hartze publikoa

20. artikulua. Informazio publikoa.
21. artikulua. Informazio publikoa zabaltzea.
22. artikulua. Informazio-eskaera.
23. artikulua. Parte-hartzea.
24. artikulua. Ekintza publikoa.
25. artikulua. Administrazio elektronikoa.

V. KAPITULUA. Mugikortasuna kudeatzeko tresnak

26. artikulua. Tarifa-sistema bakarra sustatzea.
27. artikulua. Garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasuna.
28. artikulua. Garraioaren mugikortasun- eta zerga-politiken finantzaketa.
29. artikulua. Zerbitzu Planak.
30. artikulua. Garraio-azpiegiturak.

XEDAPEN GEHIGARRIAK

XEDAPEN IRAGANKORRAK

AZKEN XEDAPENAK

ZIOEN AZALPENA

Mugikortasun jasangarriaren kontzeptuak berekin dakar planteamendu integratu eta multimodal baten beharra, herritarrek bidaiariaren eta salgaien garraioaren arloan dituzten beharrei behar bezala erantzungo diena, eta, aldi berean, egungo garraio-eredutik eratorritako ingurumen- eta gizarte-inpaktua murrizten edo minimizatzen lagunduko duena; izan ere, horrek administrazio publikoen eta EAEko gizarte osoaren ekarpena eskatzen du.

Garraio jasangarria lortzeko esan nahi du erabiltzaileak garraio horren zati egituratzailea izatea. Alde horretatik, administrazio eskudunek herritarren egungo ohituretarako garraio-alternatibak sustatu behar dituzte, hain kutsagarriak ez direnak, irisgarriak eta lurralde-koehesioa modu integratuan sustatzen dutenak.

Lege honen helburuetako bat da administrazioei mugikortasun jasangarriaren arloko plangintza-tresnak ematea, besteak beste, garraioak hirietan eragiten duen kutsadura nabarmen murrizteko, Europako politikaren ildotik. Horretarako, emisioak murriztera, hiri-pilaketak murriztera eta garraio publikoa hobetzera bideratutako neurrien konbinazio eraginkorra erabiliko da. Hori guztia lortu nahi da, energia berriztagarrien erabilera sustatuz eta, nolana ere, herritar guztien mugikortasun-premietara egokitutako garraio-sare bat bermatuz.

Europako Batzordeak 2018ko azaroaren 28an onartutako "2050 Estrategia" dokumentuan ezarritakoaren ildotik, jarduketa egokiak egin behar dira, administrazio publikoek bultzatuta, neutraltasun klimatikoa lortzeko, baita garraioaren arloan ere. Horretarako, mugikortasun jasangarria bultzatuko da, eta horren helburu osoa izango da administrazio publikoek gizarte- eta ingurumen-arazoei erantzuna ematea. Arazo horiek ingurumenean eragina izan duen garraio-eredu baten emaitza dira, eta ondorio sozial, ekonomiko eta urbanistikoak izan ditu. Gaur egun, argi eta garbi ikusten da, besteak beste, honako hauetan: berriztagarriak ez diren iturrien energia-kontsumoa, kutsatzaile jakin batzuek airearen kalitatean duten immisio-maila eta horrek klima-aldaketarekin duen lotura, indize akustikoen aldaketa edo dauden azpiegiturek hiriguneetan duten eragina.

Ildo horretatik, 2019ko abenduaren 11n, Europako Batzordeak "Europako Itun Berdea" argitaratu zuen. Itun horrek, besteak beste, berariaz aipatzen ditu estatu kideek mugikortasunaren eta garraioaren arloan dituzten erronkak. Horri dagokionez, aipatutako dokumentuak zehazten du garraioa Europar Batasuneko berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena dela, eta hori garrantzitsua da 2050erako neutraltasun klimatikoa lortzeko.

Era berean, Europako Itun Berdeak garraio multimodala bultzatu beharra ezartzen du, trenbideko garraioa sustatuz eta, nolana ere, mugikortasun automatizatua eta konektatua sustatuz, kudeaketa-sistema adimendunen bidez.

Europako Itun Berdean aurreikusitako jarduketaren artean, Europako Batzordeak "mugikortasun jasangarri eta adimendunaren estrategia" aurkeztu zuen 2020ko abenduaren 9an, eta oinarriak jarri zituen Europar Batasuneko garraio-sistemak eraldaketa ekologikoa eta digitala lor dezan eta etorkizuneko krisien aurrean erresilienteagoa izan dadin.

Euskadin mugikortasun jasangarria arautzen duen arau-esparru erkidea ezartzeko, eta Euskal Herriko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua oinarri hartuta (horrekin bat, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen eskusiboa du Euskal Autonomia Erkidegoko honako gai hauetan: trenbideak, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioa, portuak, heliportuak, aireportuak eta meteorologia-zerbitzua), beti ere Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoari kalterik egin gabe, testu honek Europako politikekin bat etorriko den esparru programatikoa finkatu nahi du.

Lege honek bost kapitulu, hiru xedapen gehigarri, bi xedapen iragankor eta azken xedapen bat ditu.

I. Kapitulumak xedapen orokorreari buruzkoa da, eta legearen xedea, aplikazio-eremua, printzipioak eta helburuak zehazten ditu, baita gai horretan eskumenak dituzten EAEko administrazio publikoen arteko eskumen-banaketa ere.

II. Kapitulumak mugikortasun jasangarria sustatzeari buruzkoa da, eta administrazio guztientzat ezartzen ditu mugikortasun jasangarriaren arloko eskumenak gauzatzeko eta politikak definitzeko oinarriak. Horrek azpimarratzen du araututako gaiaren zeharkakotasuna, eta berariaz aipatzen ditu mugikortasun aktiboa, garraio publikoa, trenbideko salgaien garraioa, hezkuntza eta irisgarritasuna.

III. Kapitulumak mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnei buruzkoa da, eta EAEko administrazio publikoen eta gizarteko beste sektore batzuen plangintza-tresnak azaltzen ditu, eta zehazki arautzen ditu mugikortasun-planen administrazio eskuduna, edukia eta indarraldia, baita planen ebaluazioa eta jarraipena egiteko modua ere.

Plan horiek funtsezko dokumentuak dira legearen helburuak lortzera bideratutako politikak definitzeko, eta, nolana ere, koordinazioa eta lankidetzaren administrazioa sustatzen dituzte.

Lege honek, IV. Kapitulumak, informazio eta parte-hartze publikoa bultzatzeko eta sustatzeko zenbait artikulua eskaintzen ditu, eta administrazioei zenbait betebeharrak ezartzen dizkie informazio publikoaren informazio eta hedapenaren arloan; era berean, herritarrek informazio hori ezagutzeko duten eskubidea aitortzen du, eta, administrazio publikoek beren jardunean bete behar duten gardentasun-printzipioaren mesedetan, prozeduretan EAEko gizartearen parte-hartze erreala eta eraginkorra zehazten du, mugikortasunaren plangintzan zuzenean edo zeharka eragiten duten gaiei buruzko erabakiak hartzeko.

V. Kapitulumak mugikortasuna kudeatzeko tresnei buruzkoa da, eta berariaz aipatzen ditu tarifa-sistema, garraio publikoko tituluen beharrezko elkarreragingarritasuna, mugikortasun- eta fiskalitate-politiken finantzaketa, eta Zerbitzu Planak eta garraio-azpiegiturak.

Azkenik, legearen amaieran, hiru xedapen gehigarri, bi xedapen iragankor eta azken xedapen bat agertzen dira, legearen helburuak betetzen direla bermatzeko. Era berean, Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia ere sortuko da, zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa, trenbide-zirkulazioaren segurtasuna mantentzen dela zaintzeko helburu nagusiarekin.

Lege honek, era berean, mugikortasun jasangarriaren arloan eragina duten arau sektorialak hartu ditu kontuan, baita Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak argitaratutako plangintza-tresnak ere, mugikortasun jasangarriaren arloan gizarte osoaren onerako izango diren helburuak lortzea sustatzeko.

I. KAPITULUA

Xedapen Orokorrak

1. artikulua. Xedea.

1. Lege honen xedea da pertsonen eta salgaien garraioak bete behar dituen printzipioak eta helburuak ezartzea, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegitik mugikortasun jasangarri eta seguruaren garapen integrala lortzeko.

2. Era berean, lege honen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzea, mugikortasunarekin lotutako gaietan eskumena duten administrazioen artean koordinatuta.

2. artikulua. Aplikazio-eremua.

Lege hau administrazio publiko eskudunek edozein modalitateko garraioan mugikortasun jasangarria lortzeko garatzen dituzten plangintza-tresnei aplikatuko zaie Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremuan.

3. artikulua. Jarduteko printzipioak.

EAEko administrazio publikoen jarduna honako printzipio hauen arabera izango da:

- a) Garraio-sistema integratu, eraginkor, seguru eta inklusibo eskatzen duen eskubide individual eta kolektibotzat hartzea mugikortasun jasangarria eta irisgarritasun unibertsala.
- b) Ingurumenaren eta pertsonen osasunaren babesa, mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik.
- c) Gizarte- eta ingurumen-kostu txikiak duten garraio-bideak lehenestea, aurreikuspenak eta plangintza mugikortasun aktiboa sustatzera bideratuz.
- d) Garraio publiko eta kolektiboa sustatzea, interes soziala eta aurrerapen ekonomikoa defendatzeko.
- e) Trenbide-sarea garraio publikoaren eskaintzaren ardatz egituratzailatzat hartzea, eta errepideko garraioa haren osagarria izatea.
- f) Teknologia berriak eta berrikuntza garraioaren zerbitzura aplikatzea.
- g) Mugikortasun jasangarriari eragiten dioten erabakietan herritarrek parte hartzea.
- h) Mugikortasun jasangarriaren arloan eskumenak dituzten administrazio publikoen arteko informazioa, koordinazioa eta lankidetzak.
- i) Lurralde- eta hirigintza-planak mugikortasun jasangarrirako planekin koordinatzea.

4. artikulua. Helburuak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, garraio-sistema etengabe eraldatzea sustatzeko dute, eta mugikortasun jasangarriko politikaren helburu izango dira honako hauek:

- a) Garraio-sistema integratua, koordinatua eta bikoiztasunik eta eraginkortasunik gabea eratzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko garraioa sistema bakarra izan dadin.
- b) Garraio-sistema berritzailea, aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideetan oinarrituta kudeatua sustatzea.
- c) Ingurumena hobetzen eta herritarren segurtasuna eta osasuna zaintzen laguntzea, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa murriztuz.
- d) Ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio-neurriak ezartzea, mugikortasun aktiboa sustatuz.
- e) Garraio publiko eta kolektiboari lehentasuna ematea, energia berriztagarriak kontsumitzen dituzten bitartekoak aukeratuz.
- f) Irisgarritasun unibertsala bermatzeko duen garraio publikoaren eskaintzea.

- g) Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-oreka eta sare ekonomikoaren lehiakortasuna bultzatzea, barneko eta kanpoko konektibitatea sustatuko duten garraio-azpiegituren sare baten bidez.
- h) Pertsonen eta salgaien garraioan intermodalitatea bultzatzea, garraio publikoko sare bat eta zentro logistiko integratu eta koordinatuak erabiliz.
- i) Baliabide informatikoak, telematikoak eta, oro har, teknologia berriak sartzea garraioaren eta mugikortasun jasangarriaren kudeaketan, bai ordainketari dagokionez, bai bidaiariei informazioa emateari dagokionez.
- j) Administrazioen arteko harreman-sistema bat artikulatzea, egiturazko plangintza-metodo baten bidez antolatua.

5. artikulua. Definizioak.

Lege honen ondorioetarako, testuan jasotako kontzeptu hauek honako hau esan nahi dute:

Garraioaren kostu sozialak: erabiltzaileek ordaindutako prezioek estaltzen ez dituzten kanpo-efektuak edo eragin negatiboen multzoa. Garraioaren kanpo-efektuen kostua, hala nola ingurumenarena, istripuena, zaratagatiko kutsadurarena, auto-ilarena eta auto-pilaketena, baita administrazio publikoek sustatutako azpiegiturak eta ondasunak inbertitzeko eta mantentzeko kostua ere.

Garraio-azpiegitura: edozein modalitateko garraio publikoko zerbitzuak emateko eraiki den obra zibil oro.

Intermodalitatea: pertsonen edo salgaien desplazamendua osatzeko bi garraiobide edo gehiago konbinatzea.

Tituluen elkarreragingarritasuna: tituluen ahalmena bi garraiobide edo gehiagotan batera edo modu trukagarrian erabiltzeko.

Kostuak baneratztea: garraioaren kostu sozial osoa edo zati bat sortzen duenari jasanaraztean datzan jarduteko printzipioa.

Mugikortasun aktiboa: mugitzeko gaitasuna, oinez edo motorrik gabeko beste garraiobide batzuk erabiliz.

Mugikortasun jasangarria: denbora jakin batean eta arrazoizko kostuarekin asetzen den mugikortasuna, pertsonen bizi-kalitatea hobetuz eta pertsonen eta ingurumenaren gaineko ondorio negatiboak minimizatuz, joan-etorriak ondorio sozial eta ekologikoekin lotuz.

Garraio publiko jasangarriko sistema: mugikortasun jasangarriko eskakizunak betetzen dituen garraio publikoko zerbitzu-eskaintzaren multzoa, erabiltzaileen eta haien salgaien beharrak asez, modu seguru eta eraginkorrean operatuz, hainbat garraiobide eskainiz, ekonomia lehiakorrari eusteko eta autonomia-, lurralde- eta toki-garapen orekatuari eusteko.

Garraio kolektiboa: pertsona-talde bati aldi berean zerbitzua ematen dion garraiobidea.

Garraio publikoa: besteren kontura egiten da, ordainsari ekonomiko baten truke.

6. artikulua. Eskumen-araubidea.

1. EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriaren arloan dituzten eskumenak honako banaketa honen arabera gauzatuko dituzte:

- a) Eusko Jaurlaritzari dagokio, garraioaren arloan eskumena duen sailaren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoaren eremuan mugikortasun jasangarriko politikaren plangintza orokorra egitea. Eskumen hori Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planean gauzatuko da.

Era berean, Eusko Jaurlaritzari dagokio mugikortasuna planifikatzeko tresnak betetzen direla kontrolatzea.

- b) Foru-aldundiei dagokie Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana beren lurraldeko hiriarteko eremuan garatzea, dagokion Mugikortasun Jasangarrirako Planaren bidez.

Era berean, foru-aldundiek eskumena izango dute, beren jarduketako lurralde-eremuaren barruan, hiri-mugikortasuneko planak egiteko betebeharrak duten udalerriei laguntza teknikoa emateko, aplikatzekoa den araudian aurreikusitakoaren arabera.

- c) Udalerri dagokie hiri-mugikortasun jasangarriko politika planifikatzea, hiri-mugikortasuneko planen bidez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planari lotuta eta aplikatzekoa den araudian aurreikusitako edukiaren arabera.

Udalerri mugakide batek baino gehiagok uste badu, berezko inguruabarrak direla-eta, mugikortasun interdependenteko eskema bat partekatzen dutela eta hiri-mugikortasun jasangarriaren politika definitzeko batasun bat osatzen dutela, beren eskumena modu koordinatuan gauzatu ahal izango dute indarrean dauden udalerrien arteko koordinazio-formulen bitartez.

2. Garraio-modu bakoitzean mugikortasun jasangarriko politikako neurriak garatzea eta zehaztea dagokion moduan eskumena duten administrazio publikoei dagokie.

3. Eskumenak administrazio publikoen arteko koordinazioaren, lankidetzaren, elkarlanaren, erantzukidetasunaren, efizientziaren, eraginkortasunaren eta gardentasunaren printzipioen arabera erabiliko dira.

7. artikulua. Pertsonen eskubideak eta betebeharrak.

1. Pertsonak mugikortasun jasangarrirako eskubidea dute, baita helmuga jakin bat lortzeko garraio-bideak askatasunez aukeratzeko eskubidea ere, aldi berean aplikatu beharreko beste araudi bati kalterik egin gabe. Eskubide hori honela zehazten da:

- a) Ondasunak eta zerbitzuak mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguruetan eskuratu ahal izatea, ahalik eta ingurumen-inpaktu txikien sortuz.
- b) Bizilekua edozein dela ere, garraio publikoko zerbitzu bat edukitzea.
- c) Beharrezko informazioa izatea garraio-bide egokia ezagutu eta aukeratu ahal izateko.
- d) Mugikortasunari buruzko planak egiten eta erabakiak hartzen parte hartzea, lege honetan aurreikusitakoaren arabera.
- e) Administrazio publiko eskudunei lege honetan aurreikusitako planetatik eratorritako jarduerak eskatzea.

2. Pertsonak honako betebeharrak dituzte:

- a) Azpiegitura eta garraio publikoen portaera- eta erabilera-jarraibideak errespetatzea eta betetzea.
- b) Lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarriaren arloko plangintza-tresna bakoitzaren ondoriozko arauak eta mugak errespetatzea eta betetzea.

II. KAPITULUA

Mugikortasun jasangarria sustatzea

8. artikulua. Mugikortasun aktiboa sustatzea.

1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek oinez eta motorrik gabeko beste garraiobidez egin beharreko joan-etorriak sustatuko dituzte, bai mugikortasun jasangarriaren arloan dituzten eskumenak baliatzean, bai hirigintza-plangintzaren, zerbitzuen kokapenaren eta azpiegituren eraikuntzaren arloan dituzten eskumenak baliatzean, hurbiltasun-irizpideetan oinarrituta.
2. Hirigintza-plangintzak eta hirigintza egikaritzeko tresnek kale, plaza eta etorbideen eginkizuna indartuko dute, trafikoaren baketzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasunezko arreta emanez.
3. Zerbitzu publikoetarako eraikinek, tren-geltokiek eta autobus-geltokiek bizikletetarako aparkalekuak izango dituzte.
4. Bizitegi-eraikin berriek bizikletentzako kokaleku seguruak eta babestuak izan beharko dituzte.

9. artikulua. Garraio publikoa sustatzea.

1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute, pertsonen eta salgaien mugikortasuna modu irisgarri, jasangarri, eraginkor eta efizientean bermatuko duen sare intermodal bat ahalbidetuz.
2. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, gutxien kutsatzen duten eta jasangarrienak diren ibilgailuak erabiltzea sustatuko dute, eta lehentasuna emango diote ordezko erregaiek bultzatutako garraiobide kolektiboak erosteari garraio publikorako flotak berritzean.
3. Horretarako, indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, ibilgailu pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak arian-arian sartzea sustatuko da, bai zuzeneko kostuak ezarri, bai ingurumen-inpaktu handiena duten hiriguneetarako sarbidea mugatzeko sistemak txertatuz. Sistema horiek proportzionalak eta justifikatuak izan beharko dute, ingurumen- eta osasun-irizpideen arabera. Neurri horiek ezartzeko progresibotasunak benetako alternatibak egotea bermatuko du.
4. Administrazio publiko eskudunek disuasio-aparkalekuak sustatuko dituzte hiri-periferian, hiriko eta hiriarteko garraio publikoarekin lotzeko moduan, edo motorrik gabeko zentro eta ibilbide periferikoetara joatea ahalbidetu dute, distantzia onargarriak izanik.

10. artikulua. Salgaien trenbideko garraioa sustatzea.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek salgaien trenbideko garraioa sustatuko dute, lehentasuna emanez trenbideko garraioari, beste garraiobide batzuekiko intermodalitateari eta plataforma intermodalei, baita azpiegiturretan eta komunikazio-teknologia hobetan inbertitzeari ere.

11. artikulua. Mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziakioa sustatzea.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek hezkuntza- eta dibulgazio-arloko politikak garatzea eta praktikan jartzea sustatuko dute, mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik, herritarrak politika horien beharraz eta errespetuaz kontzientziatzeko.

12. artikulua. Garraibideetarako eta azpiegituretarako irisgarritasuna sustatzea.

Garraioaren arloan eskumena duten administrazio publikoek garraibide eta azpiegitura guztiek beharrezko irisgarritasun-baldintzak betetzen dituztela bermatuko dute, pertsona guztiek ulertzeko, erabiltzeko eta baliatzeko modukoak izan daitezzen, segurtasun- eta erosotasun-baldintzetan eta ahalik eta modu autonomo eta naturalenean, indarrean dagoen araudiaren arabera.

III. KAPITULUA

Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

13. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.

1. Lege honetan aurreikusitako plangintza-tresnak dira mugikortasun-eredu jasangarria lortzera bideratutako ekintza guztien tratamendu sistematikoa, koherentea eta integrala ahalbidetzen duten tresnak. Planek zehaztu beharko dute, bakoitzak bere lurralde-eremuan, lege honetako mugikortasun-helburuen aplikazioa, helburu horiek lortzeko egokitzat jotzen diren jarduerak ezarri.

2. Mugikortasun jasangarrirako plangintza honako tresna hauen bidez egingo da:

- a) Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana.
- b) Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planak.
- c) Hiri-mugikortasuneko Planak.
- d) Lantokien mugikortasun-planak.

3. Aurreko paragrafoan aipatutako mugikortasun jasangarrirako plangintza-tresnetan jasotako zehaztapenak kontuan hartuko dira ingurumen-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean.

4. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnek bermatuko dute irisgarritasuna sustatzeko araudia betetzen dela, eta, bereziki, irisgarritasuna sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legea eta hori garatzeko araudia.

14. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana.

1. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana pertsonen mugikortasunera eta salgaien logistikara bideratutako garraibideen koordinazioan eta integrazio intermodalean oinarritutako plangintza-tresna da.

2. Plan honen lurralde-eremua Euskal Autonomia Erkidegoa izango da.

3. Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailari dagokio Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana egitea eta izapidetzea.

4. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana prozedura honen arabera egin eta onartuko da:

- a) Garraio arloan eskumena duen sailak hasierako onespina emango dio Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren proiektuari, Agindu bidez, eta Agindu hori Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratuko da.
- b) Planaren proiektu hori jendaurrean jarriko da hilabeteko epean. Epe horretan, erakunde

publiko eta pribatuek, herritar guztiez gain, komenigarritzat jotzen dituzten oharrak eta iradokizunak egin ahal izango dituzte, eta dokumentazioa egoitza elektronikoan egongo da ikusgai.

- c) Aldi berean, foru-aldundiei, udalerriei (Eudelen bidez) eta planaren proiektuak uki ditzakeen gainerako administrazioei entzunaldia emango zaie hilabeteko epean, egoki deritzotena alega dezaten.
- d) b) eta c) idatz-zatietan aipatzen den epea amaituta, eta jendaurreko informazioaren eta entzunaldiaren izapideek jasotako emaitza ikusita, hala badagokio, egin beharreko aldaketak egingo dira. Ondoren, garraioaren arloan eskumena duen sailak, Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostena jaso ondoren, Euskadiko Mugikortasun Plana behin-behinean onartuko du Agindu bidez.
- e) Ondoren, Gobernu Kontseiluari bidaliko zaio, Dekretu bidez behin betiko onar dezan, eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratuko da.

5. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planak honako hauek jasoko ditu:

- a) Egungo egoeraren diagnostikoa.
- b) Jarduteko printzipioak eta lortu beharreko helburuak.
- c) Helburu horiek lortzeko hartu beharreko neurri orokorrak
- d) Planean jasotako plangintzari lotutako finantzaketa-mekanismoen zenbatespena, baita aipatutako plangintzarekin lotutako inbertsio-programa bat ere.
- e) Kostu eta onura ekonomikoak, sozialak eta ingurumenekoak aztertzea.
- f) Planaren kudeaketa-eredua eta jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-sistema, estrategiaren eta planifikatutako neurrien egokitasuna egiaztatzeko aukera emango duten adierazleak ezarriz.

6. Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako planak 10 urteko indarraldia izango du. Bost urtean behin, edo lehenago, aipatutako planak hala ezartzen badu, helburuen lorpenaren jarraipena egingo da, baita zehaztapenen berrikuspena ere. Funtsezko aldaketa dakarten berrikuspenek plan berri bat onartzea eskatuko dute, artikuluko honen 4. paragrafoan ezarritakoaren arabera.

15. artikulua. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planak.

1. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planen xedea da lege honen 3. eta 4. artikuluetan eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planean ezarritako printzipioak eta helburuak garatzea beren eremu geografikoan.

2. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planen lurralde-eremua Lurralde Historikoa izango da.

3. Lurralde Historikoetako Mugikortasun-planak lurralde historiko bakoitzean eskumena duen erakundeak zehazten duen onespren-prozeduraren arabera egin eta onartuko dira. Prozeduran, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak nahitaezko txosten loteslea eman beharko du, Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako planarekiko adostasunari buruz.

4. Planen arteko koordinazioa lortzeko, Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planek honako hauek jasoko dituzte, gutxienez:

- a) Egungo egoeraren diagnostikoa.

- b) Jarduteko printzipioak eta lortu beharreko helburuak, baita horiek lortzeko hartu beharreko neurri orokorrak ere.
 - c) Finantzaketa-mekanismoak zenbatestea eta ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-kostuak eta -onurak aztertzea, baita plangintzarekin lotutako inbertsio-programa bat ere.
 - d) Planaren kudeaketa-eredua eta jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-sistema, estrategiaren eta planifikatutako neurrien egokitasuna egiaztatzeko aukera emango duten adierazleak ezarri.
5. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planek 10 urteko indarraldia izango dute. 5 urtean behin, edo aurrez, Lurralde Historikoko Mugikortasun Planak hala ezartzen badu, helburuen lorpenaren jarraipena egingo da, eta zehaztapenak berrikusiko dira.

16. artikulua. Hiri-mugikortasuneko Planak.

1. Hiri-mugikortasuneko Planak Euskal Autonomia Erkidegoko udalerrietan mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresna dira, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean ezarritakoaren arabera.
 2. Plan horien xedea izango da lege honen 3. eta 4. artikuluetan eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planean ezarritako printzipioak eta helburuak udalerraren eremu geografikoan garatzea, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legean gai horretan esleitutako eskumenen arabera jardunez.
 3. Hiri-mugikortasuneko Planak onartu beharko dituzte 5.000 biztanletik gorako udalerriek, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean xedatutako aurreikuspenekin eta lege honetan horri buruz aurreikusitakoarekin bat.
 4. Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean ezarritakoari egokitu zaion prestatze-prozeduran, udalerriek txosten bat egingo dute Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planarekin bat datozela justifikatzeko.
 5. Foru-aldundiek hiri-mugikortasuneko planak egiten lagundu beharko dute 5.000 eta 20.000 biztanle arteko udalerrietan.
- 20.000 biztanletik gorako udalerriek kasuan kasuko foru-aldundian garraio eta mugikortasun jasangarriaren arloko eskumenak dituen organoari eskatu ahal izango diote lankidetzara, plan horiek egiteko orduan administrazioen arteko lankidetzara eraginkorra izan dadin.
6. Hiri-mugikortasuneko planen edukia eta indarraldia 5 urtekoa izango da, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean aurreikusitakoaren arabera.

17. artikulua. Lantokietako mugikortasun-planak.

1. Lantokietako mugikortasun-planak Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean eta hura garatzeko araudian xedatutakoaren arabera egin eta onartuko dira.
2. Lantokietako mugikortasun-planek beren lurralde-eremuan onartutako Mugikortasun Jasangarriko Planetako aurreikuspenak errespetatuko dituzte.

18. artikulua. Hirigintza-plangintza eta mugikortasun jasangarria.

1. Hirigintza-plangintzak mugikortasun jasangarriko zehaztapenak ezarriko ditu, kaleen eta espazio publikoen diseinuan oinezkoen eta bizikleten mugikortasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak integratuz. Gainera, herritarrek garraio publikorako sarbide egokia izatea ere ezarriko du.

2. Udalerriek hirigintza-plangintzaren eta lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarrirako plangintzaren arteko koordinazioa bermatuko dute.

3. Aurreko paragrafoetan aurreikusitako ondorioetarako, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7.3.c) artikuluan jasotako mugikortasun-azterketak, gainera, pertsonen eta salgaien joan-etorriak modu jasangarrian kudeatzearen bideragarritasuna ebaluatu beharko du. Horretarako, garraio publikoaren aukerak, bide-sarearen ahalmena eta funtzionaltasuna eta garraiobide alternatiboak aztertuko ditu. Hala badagokio, garraioa antolatzeko eta planifikatzeko neurriak proposatuko ditu, udalerrian mugikortasun jasangarria ahalbidetzeko.

19. artikulua. Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.

1. Lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarrirako plangintza-tresnek ebaluatzeko eta jarraipena egiteko formulak ezarriko dituzte, Europar Batasuneko estandarrekin homologa daitezkeen adierazleetan oinarrituta, eta zehazki:

- a) Mugikortasunaren ingurumen-eraginei buruzko adierazleak, hala nola berotegi-efektuko gasen igorpena, kutsadura atmosferikoa, kutsadura akustikoa edo energia-konsumoa.
- b) Mugikortasun-sistemari buruzko adierazleak, hala nola irisgarritasuna, segurtasuna, sistemen eraginkortasuna, gaitasuna, eskaintza eta eskaria, zerbitzuaren kalitatea, intermodalitatea, bide publikoen banaketa edo pilaketa-maila.
- c) Adierazle sozioekonomikoak, hala nola kostu sozialak edo osasunean duten eragina.

2. Mugikortasun-plan bat onartu duten administrazio publikoek, bi urtean behin, beren lurralde-eremuan mugikortasun jasangarriaren adierazleen ebaluazioari eta jarraipenari buruzko txosten bat egingo dute. Txosten hori publikoa izango da, eta egoitza elektronikoan eskuragarri egongo da.

3. Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek mugikortasun-plana kontrolatu ahal izango du, eta, hala badagokio, egoki irizitako gomendioak egin ahal izango ditu. Nolanahi ere, administrazio publiko bakoitzak bere mugikortasun-plana betetzen dela egiaztatzeko jarraipena egiteko betebeharra izango du.

4. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrekin lankidetzan jardun behar dute eginkizun hori errazago betetzeko, eta haien eskura jarri behar dute behar den informazio guztia.

IV. KAPITULUA

Mugikortasun jasangarriaren arloko informazioa eta parte-hartze publikoa

20. artikulua. Informazio publikoa.

Lege honen ondorioetarako, mugikortasun jasangarriaren arloko informazio publikotzat hartzen da administrazio publikoen eta sektore publikoko gainerako erakundeen edo haien izenean

diharduten beste subjektu batzuen esku dagoen informazio oro, idatziz, ikusteko moduan, entzunez, elektronikoki edo beste edozein modutan.

21. artikulua. Informazio publikoa zabaltzea.

1. Agintaritza publikoek informazioa emango diete herritarrei, eta bermatuko dute beren esku edo haien izenean dauden beste subjektu batzuen esku dagoen informazioa eskuratzeko eskubidea behar bezala gauzatzen dela, eta informazioa zabaltzea eta publikoaren eskura jartzea erraztuko dute, ahalik eta modurik zabalenean, sistematikoenean eta teknologikoki aurreratuenean.

2. Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak Euskal Autonomia Erkidegoko Garraioaren Informazio Sistema bat izan beharko du, sail horren mende egongo dena. Sistema horren helburua izango da garraioaren eta mugikortasunaren gainean erakunde publiko edo pribatuek sortutako informazio alfanumerikoa, grafikoa edo beste edozein motatakoa integratzea, informazio hori planifikatzeko, kudeatzeko, ikertzeko, zabaltzeko, hezteko eta erabakiak hartzeko.

3. Eskuragarri dagoen informazioaren fluxua bermatzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak lankidetzeta-politikak sustatuko ditu beste administrazio publiko, unibertsitate, ikerketa-zentro, enpresa eta gizarte-erakunde batzuekin, besteak beste, dauden informazio-sistemak integratzeko eta, hala badagokio, koordinatzeko.

4. Garraioaren informazio-sistema antolatu, kudeatu eta ebaluatzeko, foru-aldundiek, udalerriek eta garraio publikoko zerbitzu eta azpiegituren titularrek garraio arloan eskumena duen Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko sailari bidali beharko diote hark eskatutako informazioa, horretarako adierazten diren edo erregelamendu bidez zehazten diren irismen, modu eta maiztasunekin.

22. artikulua. Informazio-eskaera.

1. Informazio-eskaerak Euskal Autonomia Erkidegoan aplikatzekoa den informazio publikorako sarbidea arautzen duen araudian ezarritako bermeen arabera izapidetuko dira.

2. Informazio jakin eta zehatz bat zabaldu ez denean edo herritarrek eskuratzeko moduan ez dagoenean, edozein pertsonak eskatu ahal izango dio argibideak emateko informazioa dagokion agintaritza publikoari.

3. Informazioa ukatzeko arrazoiak izango dira Euskal Autonomia Erkidegoan aplikatzekoa den informazio publikoa eskuratzeko eskubideei buruzko araudian ezarritakoak.

Ukatzeko arrazoi horiek aurreko artikuluan aurreikusitako zabalkunde-betebeharrei aplikatu ahal izango zaizkie.

4. Informazioa ukatzeko ebazpenaren aurka, dagozkion administrazio-errekurtsoak jarri ahal izango dira.

23. artikulua. Parte-hartze publikoa.

1. Administrazio publikoek eta sektore publikoko gainerako erakundeek sustatu eta bermatu egingo dute mugikortasun-plangintzan zuzenean edo zeharka eragiten duten gaiei buruzko erabakiak hartzeko prozeduretan parte hartzeko eskubide erreal eta eraginkorra behar bezala erabiltzen dela, prozedura horiek lantzea edo onartzea badagokie.

2. Bereziki, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek sustatu eta bermatuko dute interesdunek eta herritarrek parte har dezaten lege honetan aurreikusitako plangintza-tresnak egiteko, aldatzeko, berrikusteko eta onartzeko prozeduretan. Parte-hartze hori genero-ikuspegia kontuan hartuta egingo da.

3. Interesdunek eta herritarrek, oro har, prozedura horietan parte hartzeko eskubidea baliatu ahal izango dute, edozein erabaki hartu aurretik, iruzkinak, oharrak edo alegazioak aurkeztuz.

24. artikulua. Ekintza publikoa.

Publikoa izango da mugikortasun jasangarriaren arloko ekintza, halako moldez non pertsona guztiek eskatu ahal izango baitiete administrazio-organoei lege hau eta legean aurreikusitako mugikortasun jasangarrirako planen edukia betetzeko.

25. artikulua. Administrazio elektronikoa.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek lege honen esparruan egindako jardueretan zerbitzu elektronikoak erabiltzea nahitaezkoa izango da, administrazio publikoen administrazio-prozedura erkidea arautzen duen oinarritzko araudian xedatutakoaren arabera, eta herritarrek zerbitzu publikoetarako sarbide elektronikoa izateari buruzko araudian aitortutako eskubideak erabat betez gauzatu da.

V. KAPITULUA

Mugikortasuna kudeatzeko tresnak

26. artikulua. Tarifa-sistema bakarra sustatzea.

1. Lurralde-garraioko agintaritza bakoitzak proposatuko ditu, bere sortze-tresnaren arabera, erabiltzaileek beren eskumeneko garraiobideak eta azpiegiturak erabiltzeagatik ordaindu beharko dituzten tarifak, eta dagozkion kudeaketa-sistema eragileen arduraduna izango da.

2. Aurrekoa gorabehera, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek eta Euskadiko Garraio Agintaritzak tarifa-sistema bakar eta integratu bat sustatuko dute, honako hauen bidez:

- a) Lurraldeko kohesio ekonomikoko elementuak arautzea, tarifa-sistemaren emaitza orekatua izan dadin garraiobide-kontzentrazio handiko zonen eta zerbitzu-eskaintza txikieneko zonen artean.
- b) Garraio publikoaren erabilera sustatzea prezio-sistema baten bidez. Gainera, horrek ahalbidetuko du kostu sozial inplizituen zati handi bat xurgatzea eta garraio pribatuko sistemetara eramatea.
- c) Tarifa-sistemaren bilakaerak teknologikoki bateratua eta segurua den sistema baterantz jotzea, irispide unibertsalaren bermean eta erabiltzaileen berdintasun-baldintzetan, Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldeko edozein lekutako edozein garraiobide publikorentzat.
- d) Hobari-sistema komun bat arautzea, erabiltzailearen erabilera-ohikotasunaren eta errenta-mailen irizpideen arabera.

27. artikulua. Garraio publikoko tituluen elkarrengarritasuna.

Garraiobideen arteko elkarrengarritasuna lortzeko, noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluak, euskarri fisikoan edo elektronikoan emandakoak, elkarrengarriak izan beharko dute Euskal Autonomia Erkidegoko edozein lurraldetako edozein garraio publikotan.

28. artikulua. Garraioaren mugikortasun- eta zerga-politiken finantzaketa.

1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek dagozkien plan eta estrategietan jasotako mugikortasun-politikak landuko dituzte, beren jasangarritasun ekonomikoaren beharretik abiatuta, baliabide publikoen erabileran ekonomia- eta efizientzia-irizpideak oinarri hartuta.
2. Lege honetan aurreikusitako helburuak lortzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, finantzaketa-tresna egokiak onartuko dituzte.
3. Zerga-arloan eskumena duten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraio-eskumena duen sailari kontsulta egin ondoren, zerga-sistemaren eta ekonomia-politikako beste tresna batzuen erabilera sustatuko dute, lege honen helburuak lortzen laguntzeko.
4. Horretarako, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, honako zerga- eta finantza-neurri hauek ezarri ahal izango dituzte, besteak beste:
 - a) Tasak edo kanonak sortzea edo daudenen gaineko kargak ezartzea.
 - b) Tributuak edo beste zerga-tresna batzuk sortzea, lege honen helburuen kalterako diren jarduera jakin batzuei pizgarriak kentzeko.
 - c) Lege honen helburuak betetzea helburu duten jarduerak sustatzen dituzten jardueretarako murrizketak, hobariak edo salbuespenak ezartzea.

29. artikulua. Zerbitzu Planak.

1. Garraio-zerbitzuen eskaintzaren programazioa gaiaren arabera eskumena duen administrazioak egingo du, Zerbitzu Planak onartuz. Plan horien gutxieneko edukia honako hau izango da:
 - a) Zerbitzuak emateko eremu geografikoa eta, hala badagokio, eremu bakoitzeko guneak, eskaintza, eskaria eta ibilbideak barne.
 - b) Zerbitzu Plana onartzeko unean dauden edo ematen ari diren beste zerbitzu batzuekiko koordinazio- eta osagarritasun-irizpideak, eta beste garraio-zerbitzu batzuekin eskaintzarik ez dagoela aztertzea, kostuetan alferrikako bikoiztasuna eragiten badute edo zerbitzuen bideragarritasun ekonomikoa eragiten badute.
 - c) Pertsonentzako eta salgaientzako garraio-bideen arteko intermodalitate-puntuak finkatzea, kudeaketa-ereduaren azalpena, ustiapen ekonomikoa eta planifikatutako zerbitzuen tarifak.
2. Kasuan kasuko garraio-bidearen gaineko eskumena duen administrazio publikoak Zerbitzu Plana egin, izapidetu eta onartuko du, aplikatzekoa den araudi sektorialaren arabera.
3. Zerbitzu Planak formalki onartu ondoren, Euskadiko Garraio Agintaritzari jakinarazi beharko zaizkio.

30. artikulua. Garraio-azpiegiturak

1. Mugikortasun jasangarrian eragina duten azpiegiturak planifikatzeko prozeduran, administrazio sustatzaileak azpiegitura horiek beren bizitza baliagarri osoan duten eragina ebaluatuko du, honako ikuspegi hauetatik: garraio-zerbitzu berrien eskaintza eta eskari soziala, mugikortasun jasangarrian duten eragina eta ekarpenak, azterketa ekonomiko-finantzarioa, eta Euskal Autonomia Erkidegoko garraio publikoaren sistema osoan duten integrazio funtzionala.

lido horretatik, azpiegituren beharra eta jasangarritasuna arrazoitu beharko ditu, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-kostuen ikuspegitik.

2. Ebaluazio hori Euskadiko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearen 7. artikuluan jasotako mugikortasun-azterketan txertatuko da.

XEDAPEN GEHIGARRIAK

Lehenengoa. Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia.

1. Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortzen da, Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duen azaroaren 11ko 1/1997 Legegintzako Dekretuaren 15. artikuluan aurreikusitako zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa, eta garraioaren arloan eskumena duen Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren Sailari atxikita.

2. Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia trenbide-segurtasunaz arduratuko den agintaritzatza da, eta Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea ente publikoari dagozkion egungo edo etorkizuneko trenbide-azpiegiturak eta agintzen zaizkionak izango ditu jardun-eremu, baita azpiegitura horien gainean garatzen diren garraio-zerbitzuak ere.

3. Agentziak erabateko autonomia juridikoa izango du trenbideko garraio-zerbitzuaren azpiegiturak kudeatzen dituzten erakundeei eta operadoreei dagokienez, haien eginkizunak betetzeko orduan; hau da, zirkulazioaren segurtasuna oro har mantentzen dela zaintzea, eragileek arlo horretan dituzten betebeharrak betetzen dituztela gainbegiraturaz eta segurtasun-helburuak definituz.

4. Gainerako eginkizunak, antolamendu-egitura eta finantzaketa erregelamendu bidez zehaztuko dira.

Bigarrena. Garraio Planak

Errepideko Bidaiari Garraioaren martxoaren 18ko 4/2004 Legean araututako garraio-planen edukia lege honetan araututako mugikortasun-planetan eta zerbitzu-planetan txertatu ahal izango da.

Hirugarrena. Giza baliabideak eta baliabide materialak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, beren eskumenen barruan, lege honetan ezarritako helburuak betetzen direla bermatzeko adina giza baliabide eta baliabide material izango dituzte.

XEDAPEN IRAGANKORRAK

Lehenengoa. Garraio Jasangarriaren Gida Plana.

Lege hau indarrean jartzen denean, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planak eraginkortasun eta indarraldi osoa izango du, bere xedapenen arabera, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren lehenengo Plana indarrean jarri arte. Plana bi urteko epean onartu beharko da.

Bigarrena. Garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasuna.

Gehienez ere bi urteko epean, lege hau indarrean sartzean noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluak erabat elkarreragingarriak izan beharko dute Euskal Autonomia Erkidegoko garraio bide guztietan.

AZKEN XEDAPENAK

Lehenengoa. Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legea aldatzea.

Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legea honela aldatzen da:

5. artikuluko 1.5 paragrafoari h) idatz-zatia gehitzen zaio, eta honela geratzen da idatzita: "h) Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planari buruzko txostena egitea".

Bigarrena. Indarrean jartzea.

Lege hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta biharamunean jarriko da indarrean.

ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CAPITULO I. Disposiciones generales

- Artículo 1. Objeto.
- Artículo 2. Ámbito de aplicación.
- Artículo 3. Principios de actuación.
- Artículo 4. Objetivos.
- Artículo 5. Definiciones.
- Artículo 6. Régimen competencial.
- Artículo 7. Derechos y obligaciones.

CAPÍTULO II. Fomento de la movilidad sostenible

- Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.
- Artículo 9. Fomento del transporte público.
- Artículo 10. Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril.
- Artículo 11. Fomento de la educación y concienciación en materia de movilidad sostenible.
- Artículo 12. Fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras.

CAPÍTULO III. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

- Artículo 13. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.
- Artículo 14. Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- Artículo 15. Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.
- Artículo 16. Planes de Movilidad Urbana.
- Artículo 17. Planes de movilidad de centros de trabajo.
- Artículo 18. Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible.
- Artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento.

CAPITULO IV. Información y participación pública en materia de movilidad sostenible

- Artículo 20. Información pública.
- Artículo 21. Difusión de la información pública.
- Artículo 22. Solicitud de información.
- Artículo 23. Participación.
- Artículo 24. Acción pública.
- Artículo 25. Administración electrónica.

CAPITULO V. Instrumentos de gestión de la movilidad

- Artículo 26. Fomento del Sistema Tarifario Único.
- Artículo 27. Interoperabilidad de los títulos de transporte público.
- Artículo 28. Financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte.
- Artículo 29. Planes de servicios.
- Artículo 30. Infraestructuras de Transporte.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIONES FINALES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El concepto de movilidad sostenible lleva implícito la necesidad de un planteamiento integrado y multimodal que responda adecuadamente a las necesidades de la ciudadanía en materia de transporte de personas y mercancías y que, a su vez, contribuya a reducir o minimizar el impacto de carácter ambiental y social que se deriva del modelo de transporte actual, hecho que requiere la contribución de las administraciones públicas y de la sociedad vasca en su conjunto.

Lograr un transporte sostenible significa que las personas usuarias sean parte vertebradora del mismo, debiendo las administraciones competentes promover alternativas de transporte a los hábitos actuales de la ciudadanía que sean menos contaminantes, accesibles y que promuevan la cohesión territorial de forma integrada.

Entre los objetivos que persigue la presente ley están los de dotar a las administraciones de herramientas de planificación en materia de movilidad sostenible que, entre otros, reduzcan de forma drástica la contaminación en las ciudades derivada del transporte, al hilo de las políticas europeas, mediante una combinación eficiente de medidas tendentes a reducir las emisiones, la congestión urbana y la mejora del transporte público, todo ello fomentando el uso de energías renovables y asegurando, en todo caso, una red de transportes adecuada a las necesidades de movilidad de la población en su conjunto.

Al hilo de lo establecido en el documento aprobado por la Comisión Europea con fecha 28 de noviembre de 2018 y denominado “Estrategia 2050”, se deben realizar las actuaciones oportunas, impulsadas desde las administraciones públicas para lograr la neutralidad climática, también en materia de transportes, impulsando la movilidad sostenible que tiene como finalidad absoluta la respuesta desde las administraciones públicas a la problemática social y ambiental derivada de un modelo de transporte que ha demostrado originar impactos de carácter ambiental, con repercusiones sociales, económicas y urbanísticas que actualmente tienen su evidencia ostensible, entre otros, en el consumo de energía de fuentes no renovables, los niveles de inmisión de determinados contaminantes sobre la calidad del aire y su relación con el cambio climático, alteración de índices acústicos o la incidencia de las infraestructuras existentes sobre los núcleos urbanos.

En este sentido, el 11 de diciembre de 2019, la Comisión Europea publicó el “Pacto Verde Europeo” que, entre otros, hace referencia expresa a los retos en materia de movilidad y transporte que deben ser acometidos por los Estados Miembros. A este respecto, el citado documento determina que el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea, hecho relevante a efectos de lograr la neutralidad climática en 2050.

Asimismo, el Pacto Verde Europeo establece la necesidad de impulsar el transporte multimodal, fomentando el transporte por ferrocarril, y promoviendo, en todo caso, una movilidad automatizada y conectada a través de sistemas de gestión inteligente.

Dentro de las actuaciones previstas en el Pacto Verde Europeo, el 9 de diciembre de 2020 la Comisión Europea ha presentado su “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente”, sentando las bases para que el sistema de transporte de la Unión Europea pueda conseguir su transformación ecológica y digital y sea más resiliente ante futuras crisis.

Con el fin de establecer el marco normativo común regulador de la movilidad sostenible en Euskadi y en base a lo establecido en el Estatuto de Autonomía del País Vasco que reconoce en el artículo 10.32 la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y servicio meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, el presente texto pretende fijar el marco programático en consonancia con las políticas europeas.

Esta ley se distribuye en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos transitorias y dos disposiciones finales.

El Capítulo I sobre disposiciones generales, determina el objeto, el ámbito de aplicación y los principios y objetivos de la ley, así como la distribución competencial entre las distintas administraciones públicas vascas con competencias en esta materia.

El Capítulo II sobre el fomento de la movilidad sostenible, sienta las bases para el ejercicio de las competencias y la definición de políticas en materia de movilidad sostenible para todas las administraciones, hecho que subraya la transversalidad de la materia regulada, recogándose menciones expresas a la movilidad activa, el transporte público, el transporte de mercancías por ferrocarril, la educación y accesibilidad.

El Capítulo III sobre instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, expone las herramientas de planificación de las distintas administraciones públicas vascas y otros sectores de la sociedad, procediendo a regular de forma concreta la administración competente, contenido y vigencia de los planes de movilidad estableciéndose, a su vez, la forma de realizar la evaluación y seguimiento de los mismos.

Estos planes se erigen como documento fundamental para la definición de políticas tendentes a la consecución de los objetivos de la ley promoviéndose, en todo caso, la coordinación y cooperación administrativa.

La presente ley dedica, en su Capítulo IV, una serie de artículos para la promoción y fomento de la información y participación pública, estableciendo una serie de obligaciones para las administraciones en materia de información y difusión de información pública, reconociendo, a su vez, el derecho de la ciudadanía a conocerla y determinando, en aras del principio de transparencia que deben observar las administraciones públicas en su actuación, la participación real y efectiva de la sociedad vasca en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad sostenible.

El Capítulo V trata sobre los instrumentos de gestión de la movilidad, recogiendo menciones expresas al sistema tarifario, a la necesaria interoperabilidad de los títulos de transporte público, la financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte y los planes de servicios y las infraestructuras del transporte.

Por último, la ley finaliza con tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la ley. Asimismo, se incluye la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi que se configura como ente público de derecho privado, cuyo objetivo principal será el de velar por el mantenimiento de la seguridad en la circulación ferroviaria.

La presente ley ha observado, a su vez, las distintas normas de carácter sectorial con implicaciones en materia de movilidad sostenible, así como las herramientas de planificación publicadas por la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, al objeto de promover la consecución de los objetivos en materia de movilidad sostenible que redunden en beneficio de la sociedad en su conjunto.

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. La presente ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental.

2. Asimismo, la presente ley tiene por objeto ordenar los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma del País Vasco, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

La presente ley es de aplicación a los instrumentos de planificación que se desarrollen por las Administraciones Públicas competentes, destinados a la movilidad sostenible en el transporte, en cualquiera de sus modalidades, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 3. Principios de actuación.

La actuación de las Administraciones Públicas vascas se ajustará a los siguientes principios:

- a) La consideración de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal como derecho individual y colectivo que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.
- b) La protección del medio ambiente y la salud de las personas, desde el punto de vista de la movilidad sostenible.
- c) La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa.
- d) La promoción del transporte público y colectivo en defensa del interés social y del progreso económico.
- e) La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél.
- f) La aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación al servicio del transporte.
- g) La participación pública en la toma de decisiones que afecten a la movilidad sostenible.
- h) La información, coordinación y cooperación entre Administraciones Públicas con competencias en materia de movilidad sostenible.
- i) La coordinación de los planes territoriales y urbanísticos con los planes de movilidad sostenible.

Artículo 4. Objetivos.

Las Administraciones Públicas vascas, en el ámbito respectivo de sus competencias, promoverán la transformación continua del sistema de transporte fijándose como objetivos de la política de movilidad sostenible, los siguientes:

- a) Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias de manera que el transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco, resulte como un sistema único.
- b) Fomentar un sistema de transporte innovador, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.
- c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica.

- d) Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado promoviendo la movilidad activa.
- e) Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que consuman energías renovables.
- f) Proporcionar una oferta de transporte público que garantice la accesibilidad universal.
- g) Impulsar el equilibrio territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.
- h) Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público y de centros logísticos integrada y coordinada.
- i) Introducir los medios informáticos, telemáticos, y las nuevas tecnologías en general, en la gestión del transporte y de la movilidad sostenible, tanto en lo relativo al pago como a la información a las personas viajeras.
- j) Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural.

Artículo 5. Definiciones.

A los efectos de la presente ley, los siguientes conceptos incluidos en su texto significan:

Costes sociales del transporte: Externalidades o conjunto de afecciones negativas que no resultan cubiertos por los precios satisfechos por las personas usuarias. Engloba tanto el coste de los efectos externos del transporte, tales como los medioambientales, los accidentes, la contaminación por ruido, los embotellamientos y atascos, como el coste de inversión y mantenimiento de infraestructuras y bienes promovidos por las Administraciones Públicas.

Infraestructura de transporte: Toda obra civil construida para la prestación de servicios de transporte público en cualquier modalidad.

Intermodalidad: La combinación de dos o más modos de transporte para completar el desplazamiento de personas o mercancías.

Interoperabilidad de títulos: Facultad de los títulos para utilizarse de forma conjunta o intercambiable en dos o más modos de transporte.

Internalización de costes: Principio de actuación consistente en repercutir todo o parte del coste social del transporte a quien lo genera.

Movilidad activa: Capacidad de desplazamiento ya sea caminando o mediante el uso de otros medios de transporte no motorizados.

Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas.

Sistema de transporte público sostenible: Conjunto de la oferta de servicios de transporte público que cumple los requerimientos de movilidad sostenible satisfaciendo las necesidades de las personas usuarias y de sus mercancías, operado de forma segura y eficiente, ofreciendo diferentes modos de transporte, para el sostenimiento de una economía competitiva y el desarrollo autonómico, territorial y local equilibrado.

Transporte colectivo: Aquel medio de transporte que da servicio a un grupo de personas al mismo tiempo.

Transporte público: Es aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica

Artículo 6. Régimen competencial.

1. Las Administraciones Públicas vascas ejercerán sus competencias en materia de movilidad sostenible de conformidad con la siguiente distribución:

- a) Corresponde al Gobierno Vasco, a través del Departamento competente en materia de transporte, la planificación general de la política de movilidad sostenible en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha competencia se instrumentalizará en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Asimismo, le corresponderá al Gobierno Vasco la competencia de control del cumplimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad.

- b) Corresponde a las Diputaciones Forales el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi en el ámbito interurbano de su respectivo territorio, a través del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible.

Asimismo, las Diputaciones Forales tendrán, dentro de su ámbito territorial de actuación, competencia para asistir técnicamente en la elaboración de planes de movilidad urbana a los municipios que tengan obligación de hacerlo, de acuerdo con lo previsto en la normativa de aplicación.

- c) Corresponde a los Ayuntamientos la planificación de la política de movilidad urbana sostenible a través de los planes de movilidad urbana, con sujeción al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y de acuerdo con el contenido previsto en la normativa de aplicación.

En aquellos supuestos en los que varios municipios colindantes entre sí, consideren que por sus circunstancias intrínsecas comparten un esquema de movilidad interdependiente y que constituyen una unidad a los efectos de la definición de política de movilidad urbana sostenible, podrán ejercitar su competencia de manera coordinada a través de las fórmulas de coordinación intermunicipal vigentes.

2. El desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las Administraciones Públicas competentes sobre el respectivo modo.

3. El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las Administraciones Públicas.

Artículo 7. Derechos y obligaciones de las personas.

1. Las personas tienen derecho a la movilidad sostenible y a la libre elección de los medios de transporte para alcanzar un determinado destino, sin perjuicio de otra normativa concurrente que resulte de aplicación. Este derecho se concreta en:

- a) Poder acceder a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) Disponer de un servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia.

- c) Disponer de la información necesaria para conocer y poder elegir el medio de transporte adecuado.
- d) Participar en la elaboración de los planes y en la toma de decisiones relativas a la movilidad de acuerdo con lo previsto en esta ley.
- e) Exigir de las Administraciones Públicas competentes las actuaciones derivadas de los planes previstos en la presente ley.

2. Las personas tienen el deber de:

- a) Respetar y cumplir las pautas de comportamiento y de uso de las infraestructuras y transportes públicos.
- b) Respetar y cumplir las normas y limitaciones que se deriven de cada uno de los instrumentos de planificación en materia de movilidad sostenible previstos en la presente ley.

CAPÍTULO II

Fomento de la movilidad sostenible

Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y medios no motorizados tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad sostenible, como en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios y construcción de infraestructuras, con base en criterios de proximidad.
2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo la pacificación del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal.
3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.
4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas.

Artículo 9. Fomento del transporte público.

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el uso del transporte público haciendo posible una red intermodal que garantice la movilidad de las personas y mercancías de manera accesible, sostenible, eficaz y eficiente.
2. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán en su respectivo ámbito competencial el uso de los tipos de vehículos menos contaminantes y más sostenibles, priorizando la adquisición de medios de transporte colectivos propulsados por combustibles alternativos en la renovación de las flotas destinadas al transporte público.
3. De acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá a tal efecto la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base a criterios ambientales y de salud.

La progresividad en la implantación de estas medidas buscará la garantía de existencia de alternativas reales.

4. Las Administraciones Públicas competentes fomentarán aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles.

Artículo 10. Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril.

Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el transporte de mercancías por ferrocarril mediante la priorización del transporte ferroviario, su intermodalidad con otros medios de transporte y las plataformas intermodales, así como la inversión en infraestructuras y mejores tecnologías de comunicación.

Artículo 11. Fomento de la educación y concienciación en materia de movilidad sostenible.

Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el desarrollo y puesta en práctica de políticas en materia de educación y divulgación desde el punto de vista de la movilidad sostenible, con el fin de concienciar a la ciudadanía de su necesidad y respeto.

Artículo 12. Fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras.

Las Administraciones Públicas competentes en materia de transporte garantizarán que todos los medios de transporte y sus infraestructuras cumplan las condiciones de accesibilidad necesarias de manera que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, de acuerdo con la normativa vigente.

CAPÍTULO III

Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

Artículo 13. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

1. Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deberán concretar en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.

2. La planificación de la movilidad sostenible se realizará mediante los siguientes instrumentos:

- a) Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.
- c) Planes de Movilidad Urbana.
- d) Planes de movilidad de centros de trabajo.

3. Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible relacionados en el párrafo anterior serán tenidas en cuenta en la elaboración y

formulación de los instrumentos de planificación ambiental, territorial, urbanística y de infraestructuras.

4. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible garantizarán el cumplimiento de la normativa sobre promoción de la accesibilidad y en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.

Artículo 14. Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

1. El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi es un instrumento de planificación basado en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte destinados a la movilidad de las personas y la logística de mercancías.

2. El ámbito territorial de este Plan será el de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3. Corresponde al Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte la elaboración y tramitación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

4. La formulación y aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi se ajustará al siguiente procedimiento:

- a) El Departamento competente en materia de transporte aprobará inicialmente el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi mediante Orden, que será publicada en el Boletín Oficial del País Vasco.
- b) El citado proyecto de Plan se someterá al trámite de información pública por el plazo de un mes, en el que las entidades públicas y privadas, además de la ciudadanía en general, podrán exponer cuantas observaciones y sugerencias estimen convenientes, quedando expuesta la documentación en sede electrónica.
- c) En idéntico periodo, se dará audiencia a las diputaciones forales, a los municipios a través de Eudel y al resto de administraciones que pudieran resultar afectadas por el proyecto de plan, para que en el plazo de un mes aleguen lo que estimen conveniente.
- d) Concluido el plazo a que hace referencia los apartados b) y c) y a la vista del resultado del trámite de información pública y de audiencia, se realizarán, en su caso, las modificaciones que procedieren, tras lo cual el Departamento competente en materia de transporte, previo informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi, procederá a otorgar la aprobación provisional del Plan de Movilidad de Euskadi mediante Orden.
- e) Posteriormente, se elevará al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva, mediante Decreto, que será publicado en el Boletín Oficial del País Vasco.

5. El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi contendrá:

- a) El diagnóstico de la situación actual.
- b) Los principios de actuación y objetivos a alcanzar.
- c) Las medidas generales a adoptar para la consecución de dichos objetivos.
- d) La estimación de los mecanismos de financiación asociados a la planificación en él contenidos, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.
- e) El análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.
- f) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del Plan,

estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y medidas planificadas.

6. La vigencia del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi será de 10 años. Cada 5 años, o previamente si así lo estableciera el citado plan, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones. Las revisiones que supongan una modificación sustancial requerirán la aprobación de un nuevo plan según lo establecido en el párrafo 4 de este artículo.

Artículo 15. Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos tienen por objeto el desarrollo en su ámbito geográfico de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

2. El ámbito territorial de los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos será el del respectivo Territorio Histórico.

3. La formulación y aprobación de los Planes de Movilidad de los Territorios Históricos se ajustará al procedimiento de aprobación que determine la institución competente en cada uno de los Territorios Históricos. En el procedimiento deberá emitirse informe preceptivo y vinculante por el Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte, sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

4. A efectos de lograr la coordinación entre los distintos planes, los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos contendrán, al menos:

- a) El diagnóstico de la situación actual
- b) Los principios de actuación y objetivos a alcanzar, así como las medidas generales a adoptar para la consecución de los mismos.
- c) La estimación de los mecanismos de financiación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.
- d) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del Plan, estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y medidas planificadas.

5. La vigencia de los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos será de 10 años. Cada 5 años, o previamente si así lo estableciera el propio Plan de Movilidad del Territorio Histórico, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

Artículo 16. Planes de Movilidad Urbana.

1. Los Planes de Movilidad Urbana son el instrumento de planificación de la movilidad sostenible en los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

2. Estos planes tendrán por objeto el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, actuando conforme a las competencias atribuidas en esta materia en la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

3. Deberán aprobar Planes de Movilidad Urbana los municipios de más de 5.000 habitantes, de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, así como lo previsto en la presente ley al respecto.

4. En el procedimiento de elaboración, que se ajustará a lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, los municipios elaborarán un informe que justifique su conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

5. Las Diputaciones Forales deberán colaborar en la elaboración de los planes de movilidad urbana en los municipios de entre 5.000 y 20.000 habitantes.

Los municipios de más de 20.000 habitantes, podrán solicitar la colaboración al órgano con competencias en materia de transporte y movilidad sostenible de la Diputación Foral correspondiente al objeto de hacer efectiva la cooperación interadministrativa en la elaboración de los citados planes.

6. El contenido y la vigencia de los Planes de Movilidad Urbana será de 5 años, en los términos previstos en la Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

Artículo 17. Planes de movilidad de centros de trabajo.

1. La elaboración y aprobación de los planes de movilidad de centros de trabajo se ajustará a lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca y su normativa de desarrollo.

2. Los planes de movilidad de centros de trabajo respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

Artículo 18. Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible.

1. El planeamiento urbanístico establecerá determinaciones de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista y de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público.

2. Los municipios garantizarán la coordinación del planeamiento urbanístico con la planificación de la movilidad sostenible prevista en la presente ley.

3. A los efectos previstos en los párrafos anteriores, el estudio de movilidad recogido en el artículo 7.3.c) de la Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca deberá evaluar, adicionalmente, la viabilidad de gestionar de forma sostenible los desplazamientos de personas y mercancías analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos, proponiendo, en su caso, medidas de ordenación y planificación del transporte para propiciar la movilidad sostenible en el municipio.

Artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento.

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la presente ley establecerán las fórmulas de evaluación y seguimiento de su ejecución con base en indicadores referidos en términos homologables a estándares de la Unión Europea y en concreto:

- a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica o consumo energético.
- b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como accesibilidad, seguridad, eficiencia de los sistemas, capacidad, oferta y demanda, calidad del servicio, intermodalidad, reparto del viario público o grado de congestión.
- c) Indicadores socioeconómicos, tales como costes sociales o impacto en la salud.

2. Las Administraciones Públicas que hayan aprobado un plan de movilidad elaborarán con una periodicidad de dos años un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los indicadores de movilidad sostenible en su respectivo ámbito territorial, que deberá ser público y estar disponible en sede electrónica.

3. Sin perjuicio de la obligación de cada administración pública de realizar un seguimiento del cumplimiento de su correspondiente plan de movilidad, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco podrá efectuar un control del mismo y, en su caso, podrá realizar las recomendaciones que estime oportunas.

4. Las Administraciones Públicas vascas tienen la obligación de colaborar con la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco para facilitar el ejercicio de la citada función, poniendo a su disposición toda la información que sea necesaria.

CAPÍTULO IV

Información y participación pública en materia de movilidad sostenible

Artículo 20. Información pública.

A los efectos de la presente ley se considera información pública en materia de movilidad sostenible toda la que en forma escrita, visual, sonora, electrónica o en cualquier otra forma material, obre en poder de las Administraciones Públicas y de los demás entes pertenecientes al sector público o en el de otros sujetos en su nombre.

Artículo 21. Difusión de la información pública.

1. Las autoridades públicas mantendrán informada a la ciudadanía y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de acceso a la información que obre en su poder o en el de otros sujetos que la posean en su nombre y facilitarán su difusión y puesta a disposición del público de la manera más amplia, sistemática y tecnológicamente avanzada.

2. El Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte deberá disponer de un Sistema de Información del Transporte del País Vasco, dependiente del citado departamento, que tendrá por objeto la integración de la información alfanumérica, gráfica o de cualquier otro tipo sobre el transporte y la movilidad, generada por las entidades públicas o privadas productoras de dicha información, para ser utilizada en la planificación, gestión, la investigación, la difusión pública, la educación y la toma de decisiones.

3. Para garantizar el flujo de la información disponible, el Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte fomentará políticas de colaboración con otras Administraciones Públicas, universidades, centros de investigación, empresas y organizaciones sociales, entre otros, con el fin de integrar y coordinar, en su caso, los sistemas de información existentes.

4. Para la organización, gestión y evaluación del Sistema de Información del Transporte, las Diputaciones Forales, los municipios y los titulares de servicios e infraestructuras del transporte público deberán remitir al Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte, la información que este solicite con el alcance, forma y periodicidad que a tal efecto se indique o que reglamentariamente se determine.

Artículo 22. Solicitud de información.

1. Las solicitudes de información se tramitarán de conformidad y con las garantías establecidas en la normativa que regula el acceso a la información pública de aplicación en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2. Cuando una determinada y concreta información no haya sido difundida o no esté disponible para su acceso público, cualquier persona podrá solicitarla a la autoridad pública en cuyo poder obre la información.

3. Serán motivos de denegación de información los establecidos en la normativa sobre los derechos de acceso a la información pública de aplicación en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Dichos motivos de denegación se podrán aplicar en relación con las obligaciones de difusión contempladas en el artículo anterior.

4. Contra la resolución denegatoria de la información cabrán los correspondientes recursos administrativos.

Artículo 23. Participación pública.

1. Las Administraciones Públicas y los demás entes pertenecientes al sector público promoverán y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de participación, real y efectiva, en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad y cuya elaboración o aprobación les corresponda.

2. En particular, las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, promoverán y garantizarán la participación de las personas interesadas y del público en general en los procedimientos de elaboración, modificación, revisión y aprobación de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.

3. Las personas interesadas y el público en general podrán hacer uso de su derecho de participación en los citados procedimientos antes de que se adopte cualquier decisión, mediante la presentación de comentarios, observaciones o alegaciones.

Artículo 24. Acción pública.

Será pública la acción en materia de movilidad sostenible, de manera que todas las personas puedan exigir a los órganos administrativos el cumplimiento de esta ley y del contenido de los planes de movilidad sostenible previstos en la misma.

Artículo 25. Administración electrónica.

La utilización de los servicios electrónicos en las actuaciones llevadas a cabo por las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el marco de la

presente ley será preceptiva, de conformidad a lo dispuesto en la normativa básica reguladora del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas, y se llevará a cabo con pleno sometimiento a los derechos reconocidos en la normativa reguladora del acceso electrónico de la ciudadanía a los servicios públicos.

CAPÍTULO V

Instrumentos de gestión de la movilidad

Artículo 26. Fomento del sistema tarifario único.

1. Cada autoridad del transporte territorial propondrá, conforme a su instrumento de creación, las tarifas que las personas usuarias deberán pagar por la utilización de los medios e infraestructuras de transporte de su competencia y será responsable de los correspondientes sistemas operativos de gestión.

2. Sin perjuicio de lo anterior, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Autoridad del Transporte de Euskadi promoverán un sistema tarifario único e integrado, mediante:

- a) La regulación de elementos de cohesión económica territorial a fin de que el resultado del sistema tarifario resulte equilibrado entre las zonas de intensa concentración de medios de transporte y aquellas de menor oferta de servicios.
- b) El fomento del uso del transporte público mediante un sistema de precios que, además, permita absorber una parte significativa de sus costes sociales implícitos y su traslado a los sistemas de transporte privado.
- c) La evolución del sistema tarifario a un sistema tecnológicamente unificado y seguro en garantía del acceso universal y en condiciones de igualdad de las personas usuarias, para cualquier medio de transporte público en cualquier parte del territorio de Euskadi.
- d) La regulación de un sistema de bonificación común conforme a criterios de habitualidad en el uso y niveles de renta de la persona usuaria.

Artículo 27. Interoperabilidad de los títulos de transporte público.

Con el fin de lograr la interoperabilidad entre modos de transporte, los títulos de transporte público no ocasional, ya sean expedidos en soporte físico o electrónico, deberán ser interoperables en cualquier modo de transporte público de cualquier territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 28. Financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte.

1. Las Administraciones Públicas vascas elaborarán sus políticas de movilidad contenidas en los respectivos planes y estrategias, partiendo de la necesidad de su sostenibilidad económica con base en los criterios de economía y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

2. Para la consecución de los objetivos previstos en la presente ley, las Administraciones Públicas vascas aprobarán en el ámbito de sus competencias, los instrumentos de financiación oportunos.

3. Las Administraciones Públicas vascas competentes en materia tributaria promoverán, previa consulta al Departamento con competencias de transporte de la Administración General de la

Comunidad Autónoma del País Vasco, el uso de la fiscalidad y de otros instrumentos de política económica para contribuir a los objetivos de la presente ley.

4. A tal efecto, las Administraciones Públicas vascas podrán establecer en el ámbito de sus competencias, entre otras, las siguientes medidas fiscales y financieras:

- a) La creación de tasas, cánones o el establecimiento de gravámenes sobre las existentes.
- b) La creación de tributos u otros instrumentos fiscales que desincentiven determinadas actividades que vayan en detrimento de los objetivos de esta ley.
- c) El establecimiento de reducciones, bonificaciones o exenciones para las actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de esta ley.

Artículo 29. Planes de servicios.

1. La programación de la oferta de servicios de transporte se realizará, por la administración competente en razón de la materia, mediante la aprobación de los Planes de Servicios, cuyo contenido mínimo será:

- a) Determinación del área geográfica y, en su caso, zonas comprendidas en cada área, de prestación de los servicios incluyendo oferta, demanda e itinerarios en su caso.
- b) Criterios de coordinación y complementariedad con otros servicios existentes o en prestación en el momento de aprobación del Plan de Servicios y análisis de la no concurrencia de oferta con otros servicios de transporte que supongan una innecesaria duplicidad de costes o generen la inviabilidad económica de los servicios.
- c) Fijación de los puntos de intermodalidad entre modos de transporte destinados a personas y mercancías, exposición del modelo de gestión, explotación económica y las tarifas de los servicios planificados.

2. La administración pública competente sobre el medio de transporte de que se trate, elaborará, tramitará y aprobará el Plan de Servicios de acuerdo a la normativa sectorial que resulte de aplicación.

3. Los Planes de Servicios deberán ser comunicados a la Autoridad del Transporte de Euskadi, una vez hayan sido formalmente aprobados.

Artículo 30. Infraestructuras de Transporte.

1. En el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la movilidad sostenible, se evaluará por la administración promotora el impacto de las mismas en el conjunto de su vida útil, desde la perspectiva de la oferta y demanda social de nuevos servicios de transporte, su incidencia y aportaciones a la movilidad sostenible, su estudio económico-financiero y su integración funcional en el conjunto del sistema de transporte público existente en la Comunidad Autónoma del País Vasco motivando su necesidad y sostenibilidad desde la óptica de sus costes sociales, económicos y ambientales.

2. La citada evaluación se integrará en el estudio previsto en el artículo 7 de la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi.

1. Se crea la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi, que se configura como ente público de derecho privado de los previstos en el artículo 15 del Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, adscrito al Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transportes.

2. La Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi tiene la condición de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, siendo su ámbito de actuación las infraestructuras ferroviarias cuya construcción, conservación y administración actuales o futuras corresponda al Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea y las que se le encomienden, así como los servicios de transporte que se desarrollen sobre dichas infraestructuras.

3. La Agencia actuará con total autonomía jurídica respecto de las entidades gestoras de las infraestructuras y operadoras del servicio del transporte ferroviario en el desempeño de sus funciones, que serán las de velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación, mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia y la definición de los objetivos de seguridad.

4. Las demás funciones, su estructura organizativa y financiación se determinarán reglamentariamente.

Segunda. Planes de transporte.

El contenido de los planes de transporte regulados en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera podrá integrarse en los planes de movilidad y los planes de servicios regulados en esta ley.

Tercera. Medios personales y materiales.

Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo a sus competencias, se dotarán de los recursos humanos y materiales suficientes para garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Plan Director de Transporte Sostenible.

A la entrada en vigor de la presente ley, el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 mantendrá plena eficacia y vigencia conforme a sus disposiciones y hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que deberá aprobarse en el plazo de dos años.

Segunda. Interoperabilidad de los títulos de transporte público.

En el plazo máximo de dos años, los títulos de transporte público no ocasionales existentes a la entrada en vigor de la presente ley, deberán ser plenamente interoperables en todos los modos de transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

La Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se modifica en los siguientes términos:

Se adiciona en el artículo 5, apartado 1.5, de un nuevo apartado h) con la siguiente redacción: “h) Informar sobre el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi”.

Segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.