



---

**EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN LEGE-PROIEKTUA**

---

**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 kontzientziaketa sustatzea.
12. artikulua. Garraio bideetarako eta azpiegiturarako irisgarritasuna sustatzea.

**III. KAPITULUA. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak**

13. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.
14. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana.
15. artikulua. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriko 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 IRAGANKOR BAKARRA****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 Euskal Autonomia Erkidegoko gizarte osoaren ekarpena eskatzen du.

Garraio jasangarria lortzeak 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-kohesioa modu integratuan sustatzen dutenak.

Lege honen helburuen artean administrazioei mugikortasun jasangarriaren arloko plangintza-tresnak ematea aurkitzen da, besteak beste, garraioak hirietan eragiten duen kutsadura nabarmen murrizteko, Europako politiken 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, pertsona guztientzat irisgarria dena eta genero-ikuspegia kontuan hartzen duena.

Europako Batzordeak 2018ko azaroaren 28an onartutako "2050 Estrategia" dokumentuan ezarritakoaren ildotik, jarduketa egokiak egin behar dira, administrazio publikoek bultzatuta, neutraltasun klimatikoa lortzeko, baita garraioen 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 pragmatikoa finkatu nahi du.

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

I. Kapitulua xedapen orokorrei buruzkoa da, eta legearen xedea, aplikazio-eremua, printzipioak eta helburuak zehazten ditu, baita gai horretan eskumenak dituzten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen arteko eskumen-banaketa ere.

II. Kapitulua 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. Kapitulua mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnei buruzkoa da, eta Euskal Autonomia Erkidegoko 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. Kapitulan, 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 Euskal Autonomia Erkidegoko gizartearen parte-hartze erreala eta eraginkorra zehazten du, mugikortasunaren plangintzan zuzenean edo zeharka eragiten duten gaiei buruzko erabakiak hartzeko.

V. Kapitulua 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, legea hiru xedapen gehigarri, xedapen iragankor bat eta bi azken xedapenekin amaitzen da, legearen helburuak betetzen direla bermatzeko.

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 mugikortasun jasangarriari aplikatuko zaio garraioan, edozein modalitatetan, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremuan.

### 3. artikulua. Jarduteko printzipioak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen jarduna honako printzipio hauen arabera izango da:

- a) Garraio-sistema integratu, eraginkor, seguru eta inklusiboa 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 txikiena duten garraiobideak 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 edota mugikortasunarekin zerikusia duten esparruetan eskumenak dituzten administrazio publikoen arteko informazioa, koordinazioa eta lankidetzak.
- i) Lurralde-, hirigintza- eta energia-planak mugikortasun jasangarriko planekin koordinatzea, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan.

### 4. artikulua. Helburuak.

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

- a) Garraio-sistema integratua, koordinatua eta bikoiztasunik eta eraginkortasunik gabea eratzea, Euskal Autonomia Erkidegoko garraioa sistema bakarra izan dadin.
- b) Garraio-sistema berritzaile, erresiliente eta aurreratu bat sustatzea, kostuak barneratzeko irizpideen arabera kudeaturikoa.
- c) Ingurumena hobetzen eta herritarren segurtasuna eta osasuna zaintzen laguntzea, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa eta kontsumo energetikoa murriztuz, bai eta klima-aldaketaren ondorioak ere.
- d) Ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio-neurriak ezartzea, mugikortasun aktiboa sustatuz.
- e) Garraio publiko eta kolektiboari lehentasuna ematea, ordezko erregaiak kontsumitzen dituzten garraiobideak aukeratuz.
- f) Irisgarritasun unibertsala bermatuko duen garraio publikoa 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:

- a) Garraioaren kostu sozialak: erabiltzaileek ordaindutako prezioek estaltzen ez dituzten kanpo-efektuak edo eragin negatiboaren multzoa. Garraioaren kanpo-efektuen kostua, hala nola ingurumenarena, istripuena, zaratagatiko kutsadurarena, auto-ilarena eta autopilaketena, baita administrazio publikoek sustatutako azpiegiturak eta ondasunak inbertitzeko eta mantentzeko kostua ere.
- b) Garraio-azpiegitura: edozein modalitateko garraio publikoko zerbitzuak emateko eraiki den obra zibil oro.
- c) Intermodalitatea: pertsonen edo salgaien desplazamendua osatzeko bi garraiobide edo gehiago konbinatzea.
- d) Tituluen elkarreragingarritasuna: tituluen ahalmena bi garraiobide edo gehiagotan batera edo modu trukagarrian erabiltzeko.
- e) Kostuak baneratztea: garraioaren kostu sozial osoa edo zati bat sortzen duenari jasanaraztean datzan jarduteko printzipioa.
- f) Mugikortasun aktiboa: mugitzeko gaitasuna, oinez edo motorrik gabeko beste garraiobide batzuk erabiliz.
- g) 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.
- h) 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.
- i) Garraio kolektiboa: pertsona-talde bati aldi berean zerbitzua ematen dion garraiobidea.
- j) Garraio publikoa: besteren kontura egiten da, ordainsari ekonomiko baten truke.

## 6. artikulua. Eskumen-araubidea.

1. Euskal Autonomia Erkidegoko 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 Jaurlearitzari 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, udalerriei Hiri-mugikortasuneko Planak egiten teknikoki laguntzeko, aplikatzekoa den araudian aurreikusitakoaren arabera.

- c) Udalei 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 erabiliko dira administrazio publikoen arteko koordinazioaren, lankidetzaren, elkarlanaren, erantzukidetasunaren, efizientziaren, eraginkortasunaren eta gardentasunaren printzipioen arabera.

## **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) Ondasunetara eta zerbitzuetara mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguruetan heldu ahal izatea, ahalik eta ingurumen- eta gizarte-inpaktu txikiena sortuz.
- b) Bizilekua edozein dela ere, garraio publikoko zerbitzu bat edukitzea mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguruetan, ahalik eta ingurumen- eta gizarte-inpaktu txikiena sortuz.
- 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 garraio bidez egindako joan-etorriak sustatuko dituzte, hurbiltasun, ingurumen, ekonomia eta segurtasun 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 garraio publikorako flotak berritzean ordezkoko erregaien bultzatutako garraio kolektiboak erosi dituzte.
3. Horretarako, indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, motordun ibilgailu pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak era progresiboan sartzea sustatuko da, bai zuzeneko kostuak ezarriz, 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 garraio bidezko batzuekiko intermodalitateari eta plataforma intermodalei, baita azpiegiturretan eta komunikazio-teknologia hobeetan inbertitzeari ere.

#### 11. artikulua. Mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziak 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. Garraiobideetarako eta azpiegituretarako irisgarritasuna sustatzea.**

Garraioaren arloan eskumena duten administrazio publikoek garraiobide 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 hartu beharko dira ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean.

4. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnek kontuan hartuko dituzte irisgarritasuna sustatzeko araudiaren ondoriozko betebeharrak, 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 garraiobideen 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 onspena emango dio Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren proiektuari Agindu bidez.



- 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 elektronikoa egongo da ikusgai.
- c) Aldi berean, foru-aldundiei, udalerriei 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 Jasangarrirako 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 egiaztatzeke 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 dagokion Lurralde Historikoa izango da, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean ezarritako baldintzetan.

3. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planak lurralde historiko bakoitzean eskumena duen erakundeak zehazten duen onspen-prozeduraren arabera egin eta onartuko dira, eta parte-hartze publikoa bermatuko da. Prozeduran, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak nahitaezko txostena eman beharko du, Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planarekiko adostasunari buruz, hilabete bateko epean.

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 ezarriz.

5. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planek 10 urteko indarraldia izango dute. 5 urtean behin, edo aurrez, Lurralde Historikoko Mugikortasun Jasangarrirako 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 udalerrriaren 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 egokituko zaion prestatze-prozeduran, udalerriek txosten bat egingo dute Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planarekin bat datorrela justifikatzeko. Era berean, onartu aurretik, garraioaren arloan eskumena duen foru-aldundiko departamentuak nahitaezko txostena egin beharko du, Lurralde Historikoko Mugikortasun Jasangarriko Planarekiko adostasunari buruz, dagoen eskumen-esparrua errespetatuz eta hilabete bateko epean.

5. Udalerriek dagokion foru-aldundian garraio eta mugikortasun jasangarriaren arloko eskumenak dituen organoari lankidetzak eskatu ahal izango diote, Hiri-mugikortasuneko Planak egiteko orduan administrazioen arteko lankidetzak gauzatu dadin.

Foru-aldundiek plan horiek egiten lagundu beharko dute 5.000 eta 20.000 biztanle arteko udalerrietan.

6. Hiri-mugikortasuneko Planen edukia eta indarraldia 5 urtekoa izango da, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean aurreikusitakoaren arabera.

7. Hiri-mugikortasuneko Planen edukiak barne hartuko ditu Estatuko oinarritzko edo Europako arauditik eratorritako betebeharrak.

### **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. Udallerriek hirigintza-plangintzaren eta lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarriko 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 antolatzeke eta planifikatzeko neurriak proposatuko ditu, udalerrian mugikortasun jasangarria ahalbidetzeko.

### **19. artikulua. Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.**

1. Lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarriko 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 Orokorrak 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 egiaztatzeke jarraipena egiteko betebeharra izango du.
4. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrarekin 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 aurreratuenan.

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 lankidetzaz-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-errekurtsuak 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 gauzatuko da.

## **V. KAPITULUA**

### **Mugikortasuna kudeatzeko tresnak**

### **26. artikulua. Tarifa-sistema bakarra sustatzea.**

1. Lurralde-garraioko agintaritzak 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, horri lotutako kostuen zati handi bat xurgatzea eta garraio pribatuko sistemetara eramatea ahalbidetuko duen prezio-sistema baten bidez.

- 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 elkarreragingarritasuna.**

Garraiobideen arteko elkarreragingarritasuna lortzeko, noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluek, euskarri fisikoan edo elektronikoa emandakoek, elkarreragingarriak 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 jasagarritasun ekonomikoaren beharretik abiatuta, baliabide publikoen erabilera 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 garraiobideen arteko intermodalitate-puntuak finkatzea, kudeaketa-ereduaren azalpena, ustiapen ekonomikoa eta planifikatutako zerbitzuen tarifak.

2. Kasuan kasuko garraibidearen 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. Ildo horretatik, azpiegituren beharra eta jasangarritasuna arrazoitu beharko ditu, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-kostuen ikuspegitik.
2. Ebaluazio hori Euskadiko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearen 7.3.c) artikuluan jasotako mugikortasun-azterketan txertatuko da.

## **XEDAPEN GEHIGARRIAK**

### **Lehenengoa. 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.

### **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 garraibide guztietan.

### **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 IRAGANKOR BAKARRA**

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.

## AZKEN XEDAPENAK

**Lehenengoa. Euskadiko Garraio Agintaritzaren 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 Jasangarrirako Planari buruzko txostena egitea".

**Bigarrena. Indarrean jartzea.**

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

Aurkez bekio Gobernu Kontseluari

Ignacio María Arriola Lopez

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garri sailburua