

XEDAPEN OROKORRAK

LEHENDAKARITZA

5255

11/2023 LEGEA, azaroaren 9koa, Euskadiko mugikortasun jasangarriarena.

Eusko Legebiltzarrak Euskadiko mugikortasun jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legea onartu duela jakinarazten zaie Euskadiko herritar guztiei.

ZIOEN AZALPENA

Mugikortasun jasangarriaren kontzeptuak berekin dakar planteamendu integratu eta multimodal baten beharra, herritarrek bidaiarien 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-kohesioari modu integratuan laguntzen diotenak.

Lege honen helburuen artean administrazioei mugikortasun jasangarriaren arloko plan-gintza-tresnak ematea aurkitzen da, besteak beste, garraioak hirietan eragiten duen kutsadura nabarmen murrizteko, Europako politiken ildotik. Horretarako, emisioak murriztera, hirietako auto-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, jarduketara egokiak egin behar dira, administrazio publikoek bultzatuta, neutraltasun klimatikoa lortzeko, baita garraioen arloan ere. Horretarako, mugikortasun jasangarria bultzatuko da, eta horren helburu erabatekoa 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 jarduketan 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, zeinaren arabera Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen eskusiboa baitu Euskal Autonomia Erkidegoko honako gai hauetan: trenbideak, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioa, portuak, heliportuak, aireportuak eta meteorologia-zerbitzua, betiere 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, xedapen iragankor bat eta bi azken xedapen ditu.

I. kapitulua xedapen orokorreari 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, nolahi ere, administrazioen arteko koordinazioa eta lankidetzaren sustatzen dituzte.

Lege honek, IV. kapituluan, informazio eta parte-hartze publikoa bultzatzeko eta sustatzeko zenbait artikulua eskaintzen ditu, eta administrazioei zenbait betebeharrak ezartzen dizkie informazioaren eta informazio publikoaren 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, mugikortasun jasangarriaren 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-politiken finantzaketa eta garraioaren-fiskalitatea, 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, osasuntsu 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.

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

a) Garraio-sistema integratu, eraginkor, seguru eta inklusiboa eskatzen duen eskubide indibidual eta kolektibotzat hartzea mugikortasun jasangarria eta irisgarritasun unibertsala.

b) Ingurumenaren eta pertsonen osasunaren babesa, mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik.

c) Gizarte- eta ingurumen-kostu txikiena duten garraio-bideak lehenestea, aurreikuspenak eta plangintza mugikortasun aktiboa sustatzera bideratuz.

d) Garraio publiko eta kolektiboa sustatzea, gizarte- eta ingurumen-interesa eta aurrerapen ekonomikoa defendatzeko.

e) Trenbide-sarea garraio publikoaren eskaintzaren ardatz egituratzailatzat hartzea, eta errepi-deko garraioa haren osagarria izatea.

f) Teknologia berriak eta berrikuntza garraioaren zerbitzura aplikatzea.

g) Herritarrek mugikortasun jasangarriari eragiten dioten erabakietan parte hartzea.

h) Informazioa, koordinazioa eta lankidetzat mugikortasun jasangarriaren arloan edota horrekin zerikusia duten esparruetan eskumenak dituzten administrazio publikoen artean.

i) Lurralde-, hirigintza- eta energia-planak mugikortasun jasangarriko planekin koordinatzea, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan.

j) Genero-ikuspegia txertatzea beren politika eta ekintza guztietan, halako eran non haietan guztietan desparekotasunak ezabatzeko eta emakumeen eta gizonen berdintasuna sustatzeko helburu orokorra ezarriko baita.

k) Mugikortasun jasangarria tresna aktibotzat hartzea lurralde-kohesioa modu integratu batean sustatzeko.

2.–Lege honek administrazio publikoentzat jasotzen dituen jarduketa-printzipioak norabide izango dira gainerako norbanako eta gizarte-eragileentzat, bakoitza bere jarduera-eremuan.

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 eraginkortasun faltarik gabea eratzea, Euskal Autonomia Erkidegoko garraioak sistema bakar gisa funtziona dezan.

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) Mugikortasun aktiboa lehenestea, arreta berezia emanez desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publiko eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere ordezkotze erregaiak kontsumitzen dituzten garraiobideak aukeratuz.

e) Irisgarritasun unibertsala bermatuko duen garraio publikoa eskaintzea.

f) Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-oreka eta sare ekonomikoaren lehiakortasuna bultzatzea, barneko eta kanpoko konektibitatea sustatuko duten garraio-azpiegituren sare baten bidez.

g) Intermodalitatea bultzatzea pertsonen eta salgaien garraioan, garraio publikoaren eta zentro logistikoen sare integratu eta koordinatua erabiliz.

h) Baliabide informatikoak, telematikoak eta, oro har, teknologia berriak sartzea garraioaren eta mugikortasun jasangarriaren kudeaketan, bai ordainketari dagokionez, bai bidaiariei informazioa emateari dagokionez.

i) 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 negatiboen multzoa. Garraioaren kanpo-efektuen kostua, hala nola, ingurumenarena, istripuena, zaratagatiko kutsadurarena, auto-ilarena eta auto-pilaketena, baita administrazio publikoek sustatutako azpiegituren eta ondasunen inbertsio- eta mantentze-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 barneratzea: 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) Mugikortasun partekatuko zerbitzuak: gidaririk gabe alokatzeko ibilgailu batzuk erabiltzaileen eskura jartzeko zerbitzuak, normalean laburrak diren aldietan. Kategoriatan sartzen dira autoen, motorren, bizikleten, patineteen edo mugikortasun pertsonaleko beste ibilgailu batzuen aldi baterako mailegua edo erabilera.

i) Lankidetzako mugikortasuneko zerbitzuak edo carpoolinga: erabiltzaile batek baino gehiagok bidaia berean lurteko ibilgailu motordun bat partekatzen duteneko zerbitzuak, kosturik gabekoak, gastuak partekatzeagatikoak izan ezik. Erabiltzaile horiek bitartekaritza-plataforma baten bidez jartzen dira harremanetan, eta bitartekaritza-jarduera hori egiten duten enpresek kostu bidez ere egin dezakete lan hori.

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

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

l) 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 Jasangarriko Planean gauzatuko da.

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

b) Foru-aldundiei dagokie Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana beren lurraldeko hiriar-teko eremuan garatzea, dagokion mugikortasun jasangarriko 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 Jasangarriko Planari lotuta eta aplikatzekoa den araudian aurreikusitako edukiaren arabera.

Udalerrri mugakide batzuek uste badute, 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, erantzunkidetasunaren, efizientziaren, eraginkortasunaren eta gardentasunaren printzipioen arabera.

7. artikulua.– Pertsonen eskubideak eta betebeharrak.

1.– Pertsonak mugikortasun jasangarrirako eskubidea dute, baita helmuga jakin bat iristeko 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 egin-kizuna indartuko dute, trafikoaren baketzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasunezko arreta emanez, bizikidetzak kontuan hartuta motorrik gabeko beste garraio-bide batzuekin.

3.– Zerbitzu publikoetarako eraikinek, tren-geltokiek eta autobus-geltokiek bizikletetarako apartekak izango dituzte.

4.– Bizitegi-eraikin berriek bizikletentzako leku seguruak eta babestuak izan beharko dituzte, eraikitako etxebizitza berri bakoitzeko 1,5 bizikleta-plaza gutxienez. Paragrafo honetan adierazitakoa baino koefiziente handiagoa ezarri ahal izango da erregelamendu bidez.

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 ordezeko erregaiek bultzatutako garraiobide kolektiboak erosituz.

3.– Indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, motordun ibilgailu pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak era progresiboan sartzeari 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 erdiguneetara joatea eta ibilbide periferikoak egitea ahalbidetu dute, distantzia onargarriak izanik.

5.– Agintaritzak eskudunek ibilgailu pribatuaren erabilera partekatua sustatuko dute eta aparkatzeko erraztasunak emango dituzte horretarako. Era berean, garraio publikoak sartzerik ez duen zona periferikoetan ibilgailu elektriko partekatuen sistema bat ezartzeko aukera aztertuko da.

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 hobeetan inbertitzeari ere.

11. artikulua.– Mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziaketa sustatzea.

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

12. artikulua.– Garraiobideetarako eta azpiegiturretarako 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 daitezen, 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 egokitutako jarduerak ezarriz.

2.– Mugikortasun jasangarriko plangintza honako tresna hauen bidez egingo da:

- a) Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana.
- b) Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko planak.
- c) Hiri-mugikortasuneko planak.
- d) Lantokien mugikortasun-planak.

3.– Aurreko paragrafoan aipatutako mugikortasun jasangarriko plangintza-tresnetan jasotako zehaztapenak ingurumenaren, energiaren, lurraldearen, hirigintzaren eta azpiegituren plangintzako tresnetan txertatuko dira.

4.– Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnek errespetatuko dituzte irisgarritasuna sustatzeko araudiaren ondoriozko betebeharrak, eta, bereziki, irisgarritasuna sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legea eta hori garatzeko araudia.

14. artikulua.– Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana.

1.– Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana pertsonen mugikortasunera eta salgaien logistikara bideratutako garraio-bideen koordinazio 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 Jasangarriko Plana egitea eta izapidetzea.

4.– Onesteko prozedura hasi aurretik, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren oinarriko dokumentua Eusko Legebiltzarrerara bidali beharko da, aztertu, eztabaidatu eta ekarpenak egiteko, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 199. artikulua xedatutako bidetik, lege-testu beraren 196. artikuluari eta hurrengoiei dagokienez. Prozedura bera jarraitu beharko du planari egiten zaion funtsezko edozein aldaketak.

5.– Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana prozedura honen arabera egin eta onartuko da:

a) Garraio arloan eskumena duen sailak emango dio hasierako onespena, agindu bidez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren proiektuari.

b) Planaren proiektu hori jendaurrean jarriko da bi hilabeteko epean. Epe horretan, erakunde publiko eta pribatuak, 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 eta planaren proiektuak uki ditzakeen gainerako administrazioei entzunaldia emango zaie, bi hilabeteko epean egoki deritzotena alega dezaten.

d) b) eta c) apartatuetan 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 Jasangarriko 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.

6.– Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko 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, strategiaren eta planifikatutako neurrien egokitasuna egiaztatzeko aukera emango duten adierazleak ezarriz.

7.– Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko 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. eta 5. paragrafoetan ezarritakoaren arabera.

15. artikulua.– Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko planak.

1.– Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko planen xedea da lege honen 3. eta 4. artikuluetan ezarritako printzipioak eta helburuak eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana garatzea beren eremu geografikoan.

2.– Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko 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 jasangarriko planak lurralde historiko bakoitzean eskumena duen erakundeak zehazten duen onespenezko 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 Jasangarriko Planarekiko adostasunari buruz, hilabete bateko epean.

4.– Planen arteko koordinazioa lortzeko, lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko 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 zenbatetzea 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, strategiaren eta planifikatutako neurrien egokitasuna egiaztatzeko aukera emango duten adierazleak ezarriz.

5.– Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko planek 10 urteko indarraldia izango dute. Bost urtean behin, edo aurrez, Lurralde Historikoko Mugikortasun Jasangarriko 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 ezarritako printzipioak eta helburuak eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana udalerriaren 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 Jasangarriko 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, udalak hala eskatuta.

6.– Hiri-mugikortasuneko planen indarraldia bost 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 oinarrizko 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.– Udalerriek 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 garraio bide 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 ebaluatzeke eta jarraipena egiteke formulak ezarriko dituzte, Europar Batasuneko estandarrekin homologa daitezkeen adierazleetan oinarrituta, eta zehazki:

a) Mugikortasunaren ingurumen-eraginei buruzko adierazleak, hala nola, berotegi-efektuko gasen isuria, kutsadura atmosferikoa, kutsadura akustikoa edo energia-kontsumoa.

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, osasunean duten eragina edo genero-arrakalarekin eta zaintzarekin harremana dutenak.

2.– Mugikortasun-plan bat onartu duten administrazio publikoek, bi urtean behin, beren lurralde-eremuko 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 egiteke 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 euskarritan.

21. artikulua.– Informazio publikoa zabaltzea.

1.– Agintaritzak publikoek informazioa emango diete herritarrei, eta bermatuko dute behar bezala gauzatzen dela haien esku edo haien izenean aritzen diren beste subjektu batzuen esku dagoen

informazioa eskuratzeko eskubidea, 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 erabiltzeko planifikatzean, kudeatzean, iker-tzean, hedapen publikoan, hezkuntzan eta erabakiak hartzean.

3.– Eskuragarri dagoen informazioaren fluxua bermatzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak lankidetzeta-politikak sustatuko ditu beste administrazio publiko, mugaz gaindiko egiturak, 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-aldundiak, udal-erriak 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 publiko-rako 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 informazio hori daukan agintaritza publikoari.

3.– Informazioa ukatzeko arrazoiak izango dira Euskal Autonomia Erkidegoan informazio publiko-a eskuratzeko eskubideei buruz aplikatzekoa den 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 interesdunen eta, oro har, herritarren parte-hartzea 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 jasangarriko 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 esku-bideak 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 orokorrak eta Euskadiko Garraio Agintaritzak tarifa-sistema bakar eta integratu bat sustatuko dute, honako hauen bidez:

a) Lurraldeko kohesio ekonomikoko elementuak arautzea, tarifa-sistemaren emaitza orekua 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.– Mugikortasun-politiken finantzaketa eta garraioaren fiskalitatea.

Garraiobideen arteko elkarreragingarritasuna lortzeko, noizbehinkakoak ez diren garraio publiko tituluak, euskarri fisikoan edo elektronikoan emandakoek, elkarreragingarriak izan beharko dute Euskal Autonomia Erkidegoko edozein lurraldetako edozein garraio publikotan.

28. artikulua.– Mugikortasun-politiken finantzaketa eta garraioaren fiskalitatea

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 finantzaketa-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 jarduerak jakin batzuei pizgarriak kentzeko.

c) Lege honen xedekak 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 gutxienezko edukia honako hau izango da:

a) Zerbitzuak emateko eremu geografikoaren zehaztapena eta, hala badagokio, eremu bakoitzeko guneena, eskaintza, eskaria eta ibilbideak barne, halakorik izanez gero.

b) Zerbitzu-plana onartzeko unean dauden edo ematen ari diren beste zerbitzu batzuekiko koordinazio- eta osagarritasun-irizpideak, eta beste garraio-zerbitzu batzuekiko eskaintza-konkurrentziarik ez dagoela aztertzea, kostuetan alferrikako bikoiztasuna eragiten badute edo zerbitzuen bideraezintasun 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 dituzten eragina eta ekarpenak, azterketa ekonomiko-finantzarioa, eta Euskal Autonomia Erkidegoko garraio publikoaren sistema osoan duten integrazio funtzionala. Ildo horietatik, azpiegituren beharra eta jasangarritasuna arrazoitu beharko ditu, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-kostuen ikuspegitik.

2.– Ebaluazio hori Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7.3.c) artikuluan jasotako mugikortasun-azterketan txertatuko da.

LEHENENGO XEDAPEN GEHIGARRIA.– 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.

BIGARREN XEDAPEN GEHIGARRIA.– Garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasuna.

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

HIRUGARREN XEDAPEN GEHIGARRIA.– Giza baliabideak eta baliabide materialak.

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

XEDAPEN IRAGANKORRA

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

AZKEN XEDAPENETAKO 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) apartatua gehitzen zaio, eta honela geratzen da idatzita: «h) Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planari buruzko txostena egitea».

AZKEN XEDAPENETAKO BIGARRENA.– Indarrean jartzea.

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

Beraz, Lege honi men egiteko eta men eginarazteko agintzen diet, norbanako zein agintari direla, Euskadiko herritar guztiei.

Vitoria-Gasteiz, 2023ko azaroaren 14a.

Lehendakaria,
IÑIGO URKULLU RENTERIA.