ANNEX 1.1

LA LLEI DE LA MOBILITAT

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

COMUNITAT AUTÒNOMA DE CATALUNYA

14191 *LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.* («BOE» 169, de 16-7-2003.)

EL PRESIDENT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de Catalunya ha aprovat i jo, en nom del Rei i d'acord amb el que estableix l'article 33.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo la següent Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

PREÀMBUL

La mobilitat va esclatar com una de les característiques de les societats avançades durant els darrers anys del segle passat i tot apunta que serà un dels elements clau al segle que acabem de començar. Els índexs de motorització creixents, l'increment del tràfic de mercaderies i els primers senyals de saturació de l'espai aeri no són més que algunes mostres de com la nova societat que es configura basa bona part de l'activitat i el dinamisme en el moviment de persones i mercaderies en uns mercats cada vegada més globals i en un món més obert on tot és més proper.

La llibertat de moviment de persones i béns és també un dels fonaments en què es basa la creació de la Unió Europea i l'exercici d'aquest dret és un dels principals elements que dóna sentit a la creació d'aquest àmbit comú d'intercanvi. En aquesta línia, la Comissió Europea, en el llibre blanc sobre la política de transports amb vista al 2010, posa damunt de la taula les oportunitats i, també, les amenaces que aquest nou fenomen planteja a les administracions, en tots els nivells, i anuncia que ha arribat el moment de prendre decisions per afrontar els reptes que suscita.

Uns reptes plens de vessants positius, com les possibilitats de desenvolupament i creixement econòmics que el nou escenari global afavoreix o els beneficis que representa per a les persones la facilitat d'accedir a una oferta de mobilitat amplíssima, tant en el camp del lleure i el turisme com en el de la mobilitat obligada per causes laborals. Uns nous avantatges que, al capdavall, fan possible el dret a moure's en llibertat, amb seguretat i amb uns costos acceptables, d'acord amb les necessitats de la societat.

Però aquest esclat de la mobilitat, si no és objecte d'una planificació acurada, amb visió tant global com local, i si no gaudeix del consens dels diferents agents que hi participen, pot esdevenir un factor amb efectes negatius en diversos àmbits. L'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica als nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, o l'impacte d'infraestructures obsoletes poden afectar el benestar dels ciutadans. Tampoc no s'han d'oblidar la relació de la mobilitat amb el canvi climàtic ni l'impacte indirecte sobre el territori de les decisions relatives a les infraestructures de mobilitat.

A aquests factors caldria sumar els efectes negatius d'un consum energètic no sostenible; els riscos provinents dels accidents, tant en el transport de persones, que ha esdevingut un dels principals factors de mortalitat als països desenvolupats, com en el de mercaderies, que pot afectar medis sensibles, o els problemes provinents del col·lapse d'infraestructures i serveis no prou ben dimensionats, que poden arribar a fer perillar els beneficis socials i econòmics que una mobilitat ben planificada i ben gestionada podria produir en una societat com la nostra.

En conseqüència, cal un procés de planificació acurat, que ha de tenir en compte totes les variables que afectin d'una manera o altra la mobilitat de l'àmbit territorial que s'estigui analitzant. Aquesta planificació ha de passar necessàriament per una diagnosi de la mobilitat que -prenent en consideració les característiques demogràfiques, socioeconòmiques i ambientals de l'àmbit d'estudi, l'anàlisi de la mobilitat present i les previsions demogràfiques i d'activitats- determini les mancances del model de mobilitat des dels punts de vista, entre d'altres, de la insuficiència de l'oferta, la baixa participació dels sistemes de transport públic i l'adequació de cada mitjà de transport als intervals de demanda que el fan rendible socialment i econòmica. En definitiva, aquesta diagnosi ha de preveure les modificacions que cal fer en el model de mobilitat existent per a evolucionar cap a un model de mobilitat que minimitzi els costos socials i ambientals i maximitzi els beneficis globals per a la societat.

Tots aquests factors inspiren els principis bàsics d'aquesta Llei. La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures; la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat; la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport; la seguretat integral de les persones; el respecte al medi i als seus valors; la minimització del consum de recursos energètics i de sòl; la incorporació de sistemes de transport intel·ligents, més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país són alguns dels objectius bàsics d'aquesta Llei. Per assolir-los, articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país.

Així mateix, aquesta Llei defineix els mecanismes adequats de participació i concertació de les administracions, els organismes i, en general, les entitats cíviques i socials que poden aportar solucions adequades per a la formulació de les polítiques de mobilitat.

Cal destacar també que aquesta Llei disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix com a novetats les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries.

Finalment, cal tenir en compte que les disposicions i els instruments que estableix s'han d'emmarcar en el context de l'Agenda 21 de Catalunya, pla estratègic que ha de permetre assolir un desenvolupament cada vegada més sostenible.

No podem oblidar que, a més, existeix la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, que ha de garantir que les persones amb mobilitat reduïda o amb qualsevol altra limitació tinguin les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans per a accedir al transport públic i col·lectiu, i tinguin facilitats de mobilitat en els desplaçaments a peu, amb bicicleta, amb cadira de rodes o en altres sistemes.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

150

CAPÍTOL I

Aspectes generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquesta Llei té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

2. Aquesta Llei és aplicable a la mobilitat que s'efectua amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

Article 2. *Principis.*

Aquesta Llei té com a principis inspiradors:

a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.

c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.

d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.

f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.

g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.

h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.

i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Article 3. *Objectius.*

Els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

g) Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.

h) Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.

i) Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

k) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.

l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.

m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.

n) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.

o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.

p) Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.

q) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.

r) Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.

s) Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.

t) Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.

u) Promoure una política intensa d'educació ambiental en matèria de mobilitat sostenible en coordinació amb el Departament de Medi Ambient.

v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.

x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

SERVEIS DEL TERRITORI

Article 4. *Definicions.*

Als efectes del que regula aquesta Llei i dels instruments que s'hi estableixen es defineixen els conceptes següents:

a) Accessibilitat: Capacitat d'arribar en condicions adequades als llocs de residència, treball, formació, assistència sanitària, interès social, prestació de serveis o lleure, des del punt de vista de la qualitat i disponibilitat de les infraestructures, xarxes de mobilitat i serveis de transport.

b) Cost social del transport: Efectes externs o conjunt de costos que el sistema de transport no integra en els seus preus de funcionament, compostos pels costos de la congestió i de la contaminació atmosfèrica i acústica, i pels derivats dels sinistres i llurs conseqüències, de l'ús de l'espai públic, de l'ús de l'energia, dels recursos consumits per a la fabricació i disposició d'un mode mecanitzat de transport i de l'impacte indirecte sobre el territori i la biodiversitat.

c) Desplaçament: Itinerari, amb origen i destinació definits, en el qual s'utilitzen un o diversos mitjans de transport i que es pot dividir en una o diverses etapes.

d) Mitjà de transport: Conjunt de tècniques, instruments i dispositius de característiques homogènies quant a la tecnologia que s'utilitzen per al transport de persones o mercaderies.

e) Mobilitat: Conjunt de desplaçaments que les persones i els béns han de fer per motiu laboral, formatiu, sanitari, social, cultural o de lleure, o per qualsevol altre.

f) Mobilitat sostenible: Mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.

g) Sostenibilitat: Conjunt de directrius aplicades a les polítiques de desenvolupament i orientades a garantir la satisfacció de les necessitats de les generacions presents sense posar en risc la capacitat de les generacions futures per a satisfer les seves.

h) Transport col·lectiu: Transport conjunt de diverses persones.

i) Transport públic: Servei de transport de persones el preu del qual és aprovat per l'administració competent.

CAPÍTOL II

Instruments de planificació

Article 5. *Instruments de planificació.*

1. Els instruments de planificació han de concretar, per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui, l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment de directrius, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control.

2. S'estableixen els instruments de planificació següents:

a) Les Directrius nacionals de mobilitat.
b) Els plans directors de mobilitat.
c) Els plans específics.
d) Els plans de mobilitat urbana.

3. En les determinacions dels diversos instruments de planificació, s'ha de tenir present el transport adaptat a persones amb mobilitat reduïda i, en concret, s'ha de vetllar pel compliment de la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.

4. Tenen una consideració especial i específica els instruments de planificació que permeten l'aproximació entre l'habitatge, la feina i els serveis complementaris, com ara els equipaments educatius, sanitaris o culturals, i que eviten i redueixen els costos socials vinculats a la mobilitat obligatòria.

Article 6. *Les Directrius nacionals de mobilitat (DNM).*

1. Les Directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Aquestes Directrius han d'establir la relació entre la mobilitat terrestre i la resta de mitjans, marítims i aeris, i els serveis necessaris perquè funcionin. També han d'establir la relació entre l'ús del sòl i l'oferta de transport públic i col·lectiu.

2. Les Directrius nacionals de mobilitat s'apliquen a tot el territori de Catalunya i tenen la naturalesa de pla territorial sectorial.

3. Les Directrius nacionals de mobilitat s'han d'adequar a les directrius establertes pel Pla territorial general.

4. El departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport ha d'elaborar les Directrius nacionals de mobilitat, amb la col·laboració dels altres departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades i de les organitzacions associatives d'ens locals, d'acord amb el que es determini per reglament. Correspon al Govern, un cop vistos els informes del Consell Català de la Mobilitat, del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i de la Comissió Catalana de Seguretat Viària, donar compte al Parlament de l'aprovació de les Directrius.

5. Les Directrius nacionals de mobilitat s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys.

Article 7. *Els plans directors de mobilitat (PDM).*

1. Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat.

2. L'àmbit territorial dels plans directors de mobilitat és el que determinen les Directrius nacionals de mobilitat.

3. El contingut mínim dels plans directors de mobilitat és el següent:

a) Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.
b) Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.
c) Promoció dels transports públics col·lectius.
d) Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.
e) Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.
f) Organització de l'aparcament intrazonal.
g) Transport i distribució de mercaderies.

4. El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'ha d'establir per reglament, el qual ha de garantir la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades. La iniciativa correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat de l'àmbit corresponent o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, al consell comarcal, si l'àmbit coincideix amb el de la comarca, o al departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i transports en els altres casos.

5. L'aprovació definitiva dels plans directors de mobilitat correspon al Govern, a proposta del departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat, un cop vistos els informes del Consell Català de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Seguretat Viària.

6. Els plans directors de mobilitat han d'ésser revisats sempre que es modifiquin les Directrius nacionals de mobilitat i, en tot cas, cada sis anys.

7. Les determinacions dels plans directors de mobilitat han de ser incorporades pels instruments i els documents de planificació de rang inferior i, en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

152

Article 8. *Els plans específics.*

1. Els plans específics tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.
2. Els plans específics i llurs modificacions i revisions s'han d'elaborar i aprovar de conformitat amb el que s'estableixi per reglament, sens perjudici de la necessària aplicació de la normativa sectorial que els estableixi. En aquest procés hi han de participar els ens locals afectats i els organismes i les entitats representatius en l'àmbit de la mobilitat.
3. El departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport ha de vetllar per la coherència de les determinacions que els plans directors de mobilitat i els plans específics estableixin.
4. Els plans específics que comprenen el conjunt de Catalunya tenen la consideració de plans territorials sectorials.

Article 9. *Els plans de mobilitat urbana (PMU).*

1. Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
2. L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent, tant si integren una àrea urbana contínua com si no n'integren cap.
3. El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit i, si escau, als plans específics, i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial.
4. La iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.
5. En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. Abans d'aprovar-los, cal l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. En aquest informe, l'ens corresponent s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.
6. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.
7. Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys.

CAPÍTOL III

Instruments de programació

Article 10. *Instruments de programació.*

Per a l'aplicació dels plans directors de mobilitat pel que fa al finançament de les infraestructures i la determinació dels serveis necessaris s'estableixen els instruments de programació següents:

a) El programa d'inversions.
b) Els plans de serveis.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Article 11. *El programa d'inversions.*

1. El programa d'inversions és l'instrument que defineix les prioritats i els mecanismes de finançament de les infraestructures i dels serveis per a la mobilitat que estableixen els plans directors de mobilitat.
2. El programa d'inversions estableix la programació de les actuacions en els mitjans de transport i els recursos de què es disposa per a finançar-les en un període mínim de quatre anys.
3. Les prioritats d'inversió s'han de fixar segons una avaluació multicriteri de les alternatives, que ha de tenir en compte paràmetres econòmics, socials i ambientals.
4. L'elaboració del programa d'inversions correspon a l'òrgan que, d'acord amb l'article 7.3, elabori el pla director de mobilitat corresponent. L'aprovació del finançament de les actuacions programades correspon a l'administració competent en cada cas, d'acord amb el procediment aplicable.
5. L'elaboració del programa d'inversions ha d'ésser comunicada al Consell Català de la Mobilitat i a les administracions amb competències sobre els mitjans de transport i sobre les infraestructures per les quals circulen.

Article 12. *Els plans de serveis.*

1. Els serveis d'un determinat mitjà de transport es poden programar mitjançant la formulació d'un pla de serveis que reguli el grau de participació dels operadors en llur gestió. En el cas del transport de viatgers per carretera, s'ha de prendre en consideració la possible complementarietat del transport escolar.
2. L'àmbit del pla de serveis ha de coincidir amb el dels plans directors de mobilitat i el seu contingut s'hi ha d'adequar.
3. Les administracions competents sobre el mitjà de transport de què es tracti elaboren i aproven el pla de serveis, vist l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat, amb la participació de la resta d'administracions, organismes i entitats que s'hi vinculen.
4. Les actuacions de les administracions amb competències sobre el mitjà de transport de què es tracti s'han de coordinar mitjançant els convenis de col·laboració corresponents.
5. Els plans de serveis han d'analitzar i proposar les mesures adequades perquè es pugui accedir a peu i amb bicicleta a totes les parades i estacions.
6. Per a l'assoliment dels objectius del pla de serveis, les administracions i els ens competents sobre els mitjans i serveis de transport poden promoure la formalització de contractes programa amb les empreses que presten el servei.

CAPÍTOL IV

Instruments d'avaluació i seguiment

Article 13. *Instruments d'avaluació i seguiment.*

1. Per a l'avaluació dels instruments de planificació i per a l'anàlisi dels efectes que aquests poden produir quan s'apliquin, s'estableixen els instruments d'avaluació i seguiment següents:

a) L'Observatori Català de la Mobilitat.
b) Els indicadors establerts pels mateixos instruments de planificació.
c) L'estudi de viabilitat.
d) L'estudi d'avaluació estratègica ambiental.
e) L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i de les condicions de seguretat.

AJUNTAMENT DE MANRESA SERVEIS DE SECRETARIA

2. El departament competent en matèria de transports i mobilitat ha d'elaborar, amb les dades facilitades per l'Observatori Català de la Mobilitat i els indicadors establerts per l'article 15, un informe, que s'ha de presentar cada dos anys al Parlament i al Consell Català de la Mobilitat.

Article 14. *L'Observatori Català de la Mobilitat.*

1. L'Observatori Català de la Mobilitat, inscrit en l'àmbit d'actuació del departament competent en matèria de transports i mobilitat, es configura com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat.
2. Les dades que recull l'Observatori Català de la Mobilitat són públiques i han de figurar agregades per a Catalunya i territorialitzades pels àmbits definits en les Directrius nacionals de mobilitat, sens perjudici que es concretin, progressivament, tant com sigui possible, per a l'àmbit del municipi.
3. Les dades recollides per l'Observatori Català de la Mobilitat s'han de referir, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitatius, als indicadors de mobilitat, als serveis públics de transport, als comptes del transport i a les informacions ja disponibles en altres observatoris o organismes integrants del Sistema Estadístic de Catalunya.

Article 15. *Indicadors de mobilitat.*

1. Els instruments de planificació han d'establir els indicadors de mobilitat, els quals han de cobrir les categories següents:

a) Accesibilitat.
b) Impacte ambiental i territorial.
c) Emissions de gasos d'efecte hivernacle.
d) Impacte sonor.
e) Seguretat.
f) Costos socials i eficiència dels sistemes.
g) Capacitat, oferta i demanda.
h) Qualitat del servei.
i) Consum energètic.
j) Intermodalitat.

2. Els indicadors de mobilitat s'han d'adaptar als estàndards internacionals acordats per la Unió Europea, especialment en les polítiques d'integració ambiental.

Article 16. *Estudi de viabilitat.*

1. L'estudi de viabilitat té per objecte avaluar l'impacte que comporta la creació, la modificació o l'adaptació d'una infraestructura o un servei de transport, tant des del punt de vista de l'oferta i la demanda com des de les perspectives economicofinancera, ambiental, de seguretat i funcional. L'avaluació de cada estudi ha de tenir present la realitat poblacional, social i laboral de les diferents comarques i regions de Catalunya i ha d'aplicar els criteris corresponents a aquestes diferències.
2. Els plans directors de mobilitat i els plans de mobilitat urbana han de disposar d'un estudi de viabilitat que contingui, per a cada nova infraestructura de transport prevista, l'avaluació de la demanda; l'anàlisi dels costos d'implantació i amortització, i dels costos i els ingressos d'operació i manteniment; la valoració de les possibles afectacions mediambientals i dels costos socials, i una anàlisi de funcionalitat que garanteixi l'eficàcia, l'ergonomia i la seguretat del sistema.

Article 17. *Estudi d'avaluació estratègica ambiental.*

Els instruments de planificació establerts per aquesta Llei s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb el Departament de Medi Ambient i amb el que estableix la legislació comunitària.

Article 18. *Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.*

1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.
3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de sotmetre a informació pública, conjuntament amb el pla o el projecte de què es tracti, i ha d'ésser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.
4. Per a l'aprovació definitiva dels plans o els projectes que han motivat l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, se n'han de prendre en consideració i se n'han de valorar les conclusions. Si els plans o projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.
5. En l'estudi de la mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

CAPÍTOL V

Òrgans de gestió i participació

Article 19. *Òrgans de gestió i de participació.*

S'estableixen els òrgans de gestió i de participació següents:

a) Les autoritats territorials de la mobilitat.
b) El Consell Català de la Mobilitat.
c) Els consells territorials de la mobilitat.

Article 20. *Les autoritats territorials de la mobilitat.*

1. Per a elaborar i gestionar els plans directors de mobilitat, el departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i transport i els ens locals de l'àmbit territorial corresponent poden promoure la constitució de consorcis, amb la denominació d'autoritats territorials de la mobilitat. Aquests consorcis s'han de subjectar al que disposa l'article 55 de la Llei 13/1989, del 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i les seves modificacions.
2. Es poden incorporar als consorcis que es constitueixin les administracions amb competències en matèria de mobilitat i les administracions compromeses finan-

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

cerament per infraestructures o serveis de mobilitat en l'àmbit territorial corresponent.

3. Les autoritats territorials de la mobilitat s'han de constituir en els àmbits coincidents amb els dels plans directors de mobilitat.

4. La composició i el règim jurídic, orgànic i funcional de les autoritats territorials de la mobilitat s'han de determinar per reglament, el qual ha de procurar que hi hagi una representació paritària entre la Generalitat i les altres administracions. N'és president o presidenta el conseller o consellera competent en matèria de transports i mobilitat o la persona que aquest designi.

5. Corresponen a les autoritats territorials de la mobilitat les funcions següents:

a) L'elaboració, la tramitació i l'avaluació dels plans directors de mobilitat.

b) L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

c) L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.

d) L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.

e) El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.

f) L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.

6. Corresponen a les autoritats territorials de la mobilitat les funcions que les administracions constituents acordin de la manera que es determini per reglament amb relació a les matèries següents:

a) La planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial, i també del transport de mercaderies.

b) La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

Article 21. *El Consell Català de la Mobilitat.*

1. Es crea el Consell Català de la Mobilitat, adscrit al departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport, com a òrgan consultiu, assessor i de concertació i participació de les administracions, els organismes, les corporacions, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat.

2. La composició, l'estructura i el règim de funcionament del Consell Català de la Mobilitat s'han d'establir per reglament. En la seva composició s'ha de garantir la participació de totes les administracions amb competències en matèria de mobilitat, de les organitzacions empresarials i sindicals, de les organitzacions representatives dels consumidors i els usuaris i, en general, de les entitats cíviques i socials.

Article 22. *Funcions del Consell Català de la Mobilitat.*

El Consell Català de la Mobilitat té les funcions següents:

a) Proposar accions per a l'estudi de la mobilitat i de la demanda de serveis de transport per part dels ciutadans i els sectors econòmics.

b) Avaluar les accions empreses en matèria d'organització de la mobilitat de persones i mercaderies, prestant una atenció especial a les qüestions vinculades a la intermodalitat, i fer-ne el seguiment.

c) Informar sobre els instruments de planificació en els casos que aquesta Llei estableix i sobre qualsevol assumpte que li pugui ésser sotmès per la Generalitat o les altres administracions competents en matèria de mobilitat.

d) Informar sobre els projectes de disposicions normatives que afectin les matèries vinculades amb la mobilitat.

e) Formular les recomanacions que estimi adequades a partir de l'informe biennal sobre la mobilitat.

f) Rebre informació, amb la periodicitat que es determini, respecte de les polítiques d'ordenació viària, de transport públic col·lectiu i dels altres sistemes de transport de baix impacte, com el desplaçament a peu o amb bicicleta, que siguin establertes per les administracions competents en la matèria.

g) Impulsar estudis sobre la modelització per a la planificació de la mobilitat.

h) Impulsar l'obtenció i mantenir el seguiment de la informació necessària sobre mobilitat i serveis de transport per tal de poder prendre decisions de planificació i gestió.

i) Resoldre, en termes d'arbitratge, les controvèrsies que li siguin plantejades en matèries de la seva competència.

j) Qualsevol altra que li sigui encomanada per les disposicions legals o reglamentàries que regulin aspectes vinculats a la mobilitat, l'ordenació viària i els transports, o pels poders públics.

Article 23. *Els consells territorials de la mobilitat.*

1. Els municipis, les agrupacions de municipis, els consells comarcals, les entitats metropolitanes i les autoritats territorials de mobilitat poden constituir, en l'àmbit del territori de llurs plans de mobilitat urbana o llur pla director de mobilitat, consells territorials de mobilitat, com a òrgans de consulta i participació dels diferents agents representatius dels organismes i les entitats vinculats amb aquesta matèria i dels ciutadans.

2. La composició i el règim orgànic i funcional dels consells territorials de mobilitat han d'ésser determinats per l'ens promotor corresponent de manera que el nivell de participació cívica i social que els sigui propi resti garantit.

Disposició addicional primera.

El Pla de transports de viatgers que estableix la Llei 12/1987, del 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, i el Pla de carreteres de Catalunya que estableix la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres, tenen el caràcter de pla específic establert per l'article 8.

Disposició addicional segona.

1. Correspon al consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, creat pel Decret 48/1997, del 18 de febrer, l'exercici de les funcions encomanades per aquesta Llei a les autoritats territorials de la mobilitat en el seu àmbit territorial.

2. Les administracions que integren l'Autoritat del Transport Metropolità han d'adequar, si escau, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, els estatuts de la dita Autoritat del Transport Metropolità al que aquesta Llei estableix.

Disposició addicional tercera.

En el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'ac-

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

tivitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament. Aquest pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat en cadascuna d'aquestes àrees i ha d'establir-ne el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen.

Disposició addicional quarta.

Quan revisi el Pla català de seguretat viària, el Govern ha de tenir en compte l'objectiu de fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària a què es refereix l'article 3.

Disposició addicional cinquena.

El Govern ha d'aprovar un programa específic per a introduir progressivament els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de complir el que estableix l'article 3.p).

Disposició addicional sisena.

El conseller o consellera del departament competent en matèria de transports i mobilitat ha d'adoptar, en el termini de tres mesos, les mesures necessàries per a posar en funcionament l'Observatori Català de la Mobilitat a què es refereix l'article 14.

Disposició addicional setena.

El Govern, en el desplegament reglamentari d'aquesta Llei, ha de determinar els paràmetres de l'oferta de serveis de transport públic que ha de cobrir les necessitats de cada municipi en funció de les característiques de la demanda.

Disposició addicional vuitena.

En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu.

Disposició addicional novena.

Les agrupacions, les associacions i les entitats d'usuaris del transport públic legalment constituïdes tenen la consideració d'interlocutors davant els òrgans competents de les diferents administracions públiques de Catalunya i les empreses concessionàries i han d'ésser escoltats pel que fa a les qüestions que afectin la prestació dels serveis públics de transport i llur finançament.

Disposició addicional desena.

En el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar un pla de mesures de foment de la mobilitat sostenible del transport de mercaderies per a assolir a Catalunya les fites de la política comuna de transports de la Unió Europea.

Disposició addicional onzena.

En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern, consultant prèviament el Consell Català de la Mobilitat, ha de presentar un pla d'ordenació del sistema de peatges a les infraestructures viàries, perquè aquests esdevinguin, progressivament, instruments reguladors i de gestió de la mobilitat, especialment a les àrees de congestió, i complementaris del transport públic. Aquest pla ha d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície, tant si és de gestió pública com de gestió privada, estigui exempt de peatges.

Disposició transitòria primera.

Mentre no s'aprovin les Directrius nacionals de mobilitat, correspon al Govern determinar els àmbits territorials per als quals cal elaborar un pla director de mobilitat, amb l'acord previ de les administracions locals afectades.

Disposició transitòria segona.

Mentre no s'aprovin els plans de mobilitat urbana a què es refereix aquesta Llei, no es pot aprovar cap nou projecte urbanístic que comporti una inversió superior a 25 milions d'euros, llevat dels projectes que tinguin un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que els avali.

Disposició final primera.

Es faculten el Govern i el conseller o consellera del departament competent en la matèria per a adoptar les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar aquesta Llei, la qual cosa han de fer en el termini de sis mesos a partir de quan entri en vigor.

Disposició final segona.

Les Directrius nacionals de mobilitat han d'ésser aprovades inicialment en el termini de divuit mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Disposició final tercera.

El Govern ha de promoure la creació d'agrupacions d'usuaris de transport públic en els àmbits que s'estableixin per reglament. Les agrupacions d'usuaris de transport actuen com a interlocutores davant les administracions i les empreses operadores.

Disposició final quarta.

En el termini d'un any comptador des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar l'estudi dels costos socials del transport en l'àmbit de Catalunya, desagregant les magnituds pels àmbits territorials inferiors.

Disposició final cinquena.

El Govern ha de presentar al Parlament un estudi -i, si escau, el projecte corresponent- sobre l'establiment d'un tribut que gravi l'impacte sobre la mobilitat dels actes i espectacles de masses, periòdics o puntuals, de la manera que resulti més adequada en funció dels costos de les externalitats generats i de l'objectiu de promoció d'una mobilitat sostenible.

Disposició final sisena.

Aquesta Llei entra en vigor al cap d'un mes d'haver estat publicada en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans als quals sigui d'aplicació aquesta Llei cooperin al seu compliment i

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

156

que els tribunals i les autoritats als quals pertoqui la facin complir.

Palau de la Generalitat, 13 de juny de 2003.

FELIP PUIG I GODES,
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

JORDI PUJOL,
President

(Publicada en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» número 3913, de 27 de juny de 2003)

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS

14322 *CONVENI de cooperació cultural i educativa entre el Regne d'Espanya i la República d'Uzbekistan, fet a Madrid el 20 de març de 2001.* («BOE» 170, de 17-7-2003.)

CONVENI DE COOPERACIÓ CULTURAL I EDUCATIVA ENTRE EL REGNE D'ESPANYA I LA REPÚBLICA D'UZBEKISTAN

El Regne d'Espanya i la República d'Uzbekistan, denominats en endavant les parts,

Moguts pel desig de desenvolupar i enfortir les relacions amistoses entre els dos països i els seus pobles.

Convençut que els intercanvis i la cooperació en els camps de l'educació i la cultura contribueixen a ampliar el coneixement recíproc i la comprensió mútua entre els dos pobles.

Han convingut:

Article 1.

Les parts han de desenvolupar la cooperació cultural i educativa entre ambdós països, mitjançant el foment de:

a) L'intercanvi de professors, experts, estudiants i escolars.

b) L'intercanvi de publicacions i material cultural.

c) L'intercanvi d'informació, llibres, material didàctic i altres materials bibliogràfics i audiovisuals.

d) L'intercanvi d'agrupacions artístiques, conjunts teatrals de música i ball, així com de diversos intèrprets.

e) L'organització i la participació en festivals, concursos, jornades i dècades de la cultura i en altres actes que es duguin a terme en ambdós països.

f) El foment de la col·laboració en altres branques de l'educació i la cultura que es considerin d'interès per a ambdues parts.

Article 2.

Les parts han de contribuir a la concessió de beques d'estudis per als estudiants i investigadors de l'altra part.

Article 3.

Les parts han d'estudiar les possibilitats per al reconeixement mutu de certificats, diplomes, títols i graus acadèmics expedits o atorgats als centres i institucions d'ensenyament d'ambdós països.

Amb aquesta finalitat les parts inicien els contactes i intercanvien la informació que considerin necessària.

Article 4.

Les parts han d'afavorir i promoure l'estudi de la llengua, cultura i literatura de l'altre país pels procediments que considerin més idonis en el curs de la cooperació.

Article 5.

Ambdues parts han de donar suport a la cooperació en l'àrea de la museologia i han de contribuir a l'intercanvi d'exposicions d'arts plàstiques.

Article 6.

Les parts han d'afavorir el foment i l'ampliació de les relacions en l'àmbit de la conservació i la restauració del patrimoni històric i cultural.

Article 7.

Les parts han de facilitar i promoure la cooperació i l'intercanvi entre les organitzacions juvenils dels dos països i han d'estimular la col·laboració entre les organitzacions turístiques i esportives respectives.

Article 8.

Les parts han de facilitar i promoure la cooperació entre els respectius mitjans de radiodifusió, televisió i altres mitjans de comunicació.

Article 9.

Les parts, als efectes d'aplicació d'aquest Conveni, han d'acordar per via diplomàtica programes periòdics d'intercanvi en els camps cultural i educatiu.

Si és necessari, s'ha de crear una Comissió Mixta, les reunions i la composició de la qual cal determinar per mutu acord entre les parts.

Article 10.

Les parts, si és necessari, poden signar acords sectorials, de conformitat amb les normes internes de cada part, a fi de posar en pràctica el que acorda aquest Conveni.

Article 11.

Tots els assumptes relacionats amb el compliment o la interpretació d'aquest Conveni s'han de resoldre per via de negociacions i consultes.

Les parts, de comú acord, poden introduir modificacions i addicions en aquest Conveni i estendre'n actes respectives que passen a ser part integrant del present Conveni, una vegada rebuda l'última notificació escrita en què es confirma el compliment per les parts dels requisits necessaris que estableix la seva legislació interna.

Article 12.

Aquest Conveni entra en vigor a partir de la data en què sigui rebuda per via diplomàtica l'última notificació escrita en què es confirma el compliment per les parts dels requisits necessaris que estableixen les seves legislacions internes.

Aquest Conveni té una vigència de cinc anys. Transcorregut aquest període, el present Conveni es recondueix tàcitament per períodes successius de la mateixa durada si cap de les parts, almenys amb sis mesos d'antelació a l'expiració del període quinquennal corresponent, notifica per via diplomàtica a l'altra part el seu

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona