

I. Atala / Sección I

Bizkaiko Lurralde Historikoko Foru Administrazioa
Administración Foral del Territorio Histórico de Bizkaia

Batzar Nagusiak / Juntas Generales

10/2014 FORU ARAUA, ekainaren 27koa, Bizkaiko bizikleta-bide foralei buruzkoa.

Jakinarazten dut Bizkaiko Batzar Nagusiek 2014ko ekainaren 27ko Osoko Bilkuran onartu dutela 10/2014 Foru Araua, ekainaren 27koa, Bizkaiko bizikleta-bide Foralei buruzkoa, eta arau hori aldarrikatu eta argitaratzeko agindua ematen dut, aplikatu ahal zaien herritar, norbanako eta agintari guztiek bete dezaten eta betearaz dezaten.

Bilbon, 2014ko ekainaren 30ean.

Ahaldun Nagusia,
JOSÉ LUIS BILBAO EGUREN

NORMA FORAL 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia.

Hago saber que las Juntas Generales de Bizkaia han aprobado en Sesión Plenaria de fecha 27 de junio de 2014, y yo promulgo y ordeno la publicación de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas Forales de Bizkaia, a los efectos que todos los ciudadanos, particulares y autoridades, a quienes sea de aplicación, la guarden y la hagan guardar.

En Bilbao, a 30 de junio de 2014.

El Diputado General,
JOSÉ LUIS BILBAO EGUREN

**EKAINAREN 27KO 10/2014 FORU-ARAUA,
BIZKAIKO BIZIKLETA-BIDE FORALEI BURUZKOA**

ATARIKOA

1. Eskumen-oinarri legala

Autonomi Estatutuko 10.34 artikuluan, abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoan, Autonomia Erkidego Osorako Erakundeen eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute-Erakundeen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legeko 7.a) artikuluko 8. zenbakian eta lege hori garatzeko emandako martxoaren 5eko 17/1985 Foru Dekretuan xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Lurralde Historikoko foru erakundeek eskumen eskusiboa dute Bizkaiko errepide eta bideen arloko plangintza egiteko, haien proiektuak egiteko, errepide-bideok eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatzeko, zein errepide-bideon erabilera kudeatzeko eta haiak ustiatzeko, baita bizikletaz ibiltzeko azpiegiturenak ere, Euskal Autonomia Erkidegoak lurralde historiko bakoitzeko bizikleta-bideen sareak koordinatzeko dituen eskumenak gorabehera.

Bestalde, Bizkaiko Kondaira Lurraldeko Foru Erakundeen Hautapen, Antolaketa, Erregimen eta Funtzionamenduari buruzko otsailaren 13ko 3/1987 Foru Arauko 7.1.a) artikuluan xedatutakoaren arabera, Batzar Nagusiei dagokie lurralde historikoen eskumeneko arloei buruzko foru arauak ematea, eta, foru arau horretako 8.1.b) eta 17.1º11) artikuluen arabera, Bizkaiko Foru Aldundiari dagokio foru arauen proiektuen arloan ekimena izatea eta proiektuak onartzea, Batzar Nagusiei bidaltzeko.

Hala, foru arau honek eskumen horietan du oinarria: batetik, errepideen arloko eskumenean, bizikleta-bidea foru errepide bati atxikita dagoenean, eta, bestetik, erreferentzia zuzenik ez dagoenean, «bideak» terminoaren izaera juridikoa: errepideak ez diren lurreko bideak, garraiorako eta mugitzeko direnak, gure kasuan bizikletaz, eta ondasun higiezinaren izaera dutenak, Kode Zibilean jasotakoaren arabera (334.1 artikulua). Bizikletentzako «bideak» terminoaren kontzeptualizazio hori bat dator, halaber, Trafikoari, Ibilgailu motordunen zirkulazioari eta Bide-segurtasunari buruzko Legeak bizikleta-bideentzat jasotako definizio orokorrarekin, lege horren artikulua aldatzen dituen abenduaren 19ko 19/2001 Legeak bizikleta-bidea honela definitzen duenean, izaera jakin bat emanda: bizikletaz mugitzeko bidea (zikloen trafikorako bereziki egokitutako bidea, dagokion seinaleztapen horizontal eta bertikala duena eta nahikoa zabalera duena horrelako ibilgailuak segurtasunez igarotzeko). Horrez gainera bide horien tipologiaren lehen sailkapen bat ezartzen du (bizikleta-errea, babestutako bizikleta-errea, bizikleta-espaloia, bizikleta-pista eta ziklo-bidexka).

**NORMA FORAL 10/2014, DE 27 DE JUNIO,
DE VÍAS CICLISTAS FORALES DE BIZKAIA**

PREÁMBULO

1. Base legal competencial

En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, y específicamente en el artículo 7 a) punto 8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, y en el Decreto Foral 17/85, de 5 de marzo, dictado en desarrollo de la citada Ley, los Órganos Forales del Territorio Histórico de Bizkaia tienen la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos para la movilidad, como los representados por las infraestructuras para la movilidad ciclista, y sin perjuicio de las facultades que la Comunidad Autónoma de Euskadi ostente a fin de coordinar las distintas redes de caminos para la movilidad ciclista de cada uno de los Territorios Históricos.

Junto con ello, la Norma Foral 3/1987, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia, establece en el artículo 7.1.a) que corresponde a las Juntas Generales dictar Normas Forales de carácter general referentes a materias que sean competencia de los Territorios Históricos, atribuyendo los artículos 8.1.b) y 17.1º11 de la misma Norma Foral a la Diputación Foral la iniciativa normativa y la aprobación de los proyectos de Norma Foral para su remisión a las Juntas Generales.

Así, la presente Norma Foral se sustenta en el referido ámbito competencial: por un lado, en la competencia de carreteras, cuando la vía ciclista está referenciada y adosada a una carretera foral y, por otro, y cuando no existe esa referencia directa, en la propia consideración jurídica de «caminos», como vías terrestres distintas de las carreteras destinadas al transporte y la movilidad, en nuestro caso, en bicicleta, y que tienen asimismo la consideración de bienes inmuebles, tal y como recoge el Código Civil (artículo 334.1). Una consideración conceptual del término «caminos» para la bicicleta acorde, igualmente, con la definición general que de las «vías ciclistas» establece la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, cuando en la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma de su texto articulado, define y otorga carta de naturaleza a la vía ciclista como camino para la movilidad en bicicleta (vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos); además de establecer una primera clasificación de sus tipologías (carril-bici; carril-bici protegido; acera-bici; pista bici y senda ciclable).

Foru arau honek, gainera, Euskal Herriko ingurugiroa babes-teko 3/1998 Lege Orokorrean ezarritakoari dagokionez, Bizkaia hartutako konpromisoa betetzen du: instituzioek ibilgailu motordun pribatuen aurrean beste garraibide batzuk sustatu beharra, bereziki, garraio publikoa, edozein modalitatetan, bizikleta eta oinez egindako joan-etorriak, berezita eta/edo elkartuta (intermodalitatea). Halaber, kontsekuentea da Bizkaiko Batzar Nagusiek bizikleten mugikortasuna sustatzearen alde egindako adierazpenarekin. Gernikako Batzar Etxean 2002ko azaroaren 7an egindako bileran onartu zen adierazpen hori, aho batez, Bizikleta erabiltzeko eskubidearen aldeko Amsterdameko Adierazpenarekin bat egiteari buruzko arauz beste-teko proposamenaren bidez.

Gero, adierazpen horren ildo Bizkaiko Errepideen Arlokako Lurralde Plana onetsi zuen martxoaren 10eko 4/2005 Foru Arauan jaso zen, xedapen gehigarriari -Bizkaiko garraio-sistema iraunkorra- hainbat neurri hartuta; bidegorriei edo bizikleta-bideei buruzko foru arau bat idaztea, besteak beste.

Bizikletaz ibiltzeko gaitzen diren bideak dira, jabari publikoko bideetatik doazenak; beraz, jabari publikoko ondasunen berezko ezaugarriak dituzte, eta, ondorioz, erabilera edo zerbitzu publikorako dira, Kode Zibileko 339.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, eta Bizkaiko Lurralde Historikoaren ondareari buruzko azaroaren 16ko 3/2006 Foru Arauko 5. artikuluan xedatutakoarekin bat etorrita. Lege horretan ezarritako printzipioak bete beharko dituzte.

2. Bizkaiko bizikleta-bide foralen sareari buruzko Foru Arauaren espiritua, justifikazioa eta edukia

Lurralde historikoan garapen eta plangintza iraunkorrak lortzeko, Bizkaiko Batzar Nagusiek beharrezkotzat jo dute motorrik gabeko garraibideen erabilera erraztu eta sustatzea, besteak beste, bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzea, arlo horretan nazioartean ezarritako estrategia-ildo nagusiekin bat etorrita.

Zentzu berean, foru arau honek bere egiten ditu Ekonomia Iraunkorrari buruzko martxoaren 4ko 2/2011 Legeak mugikortasun iraunkorraren arloan ezarritako printzipioak eta helburuak (99. eta 100. artikulua, hurrenez hurren). Printzipio horien oinarria da herritarren eskubidea ondasunak eta zerbitzuak mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguruetan erabiltzeko, ingurumenean eta gizartean ahalik eta eragin txikiarekin sortuta (irisgarritasun arduratsua), hiri-ingurumena eta herritarren osasuna eta segurtasuna hobetzen eta ekonomia eraginkorrago lortzen laguntzeko, natura-baliabideen erabilera arrazionalago bati esker. Horrez gainera, garraibideen modalitatea eta intermodalitatea sustatu nahi dira, eta garrantzia ematen zaio ibilgailu pribatuaren alternatibak garatzea ahalbidetzen duten garraioen sare eta moduei.

Garraio modalaren banaketaren barruan, gaur egun minoritarioa da bizikletaren erabilera, baina, hala ere, balore individual eta kolektibo garrantzitsuak lortzen laguntzen du, besteak beste, erabiltzen dutenen osasuna, autonomia eta egoera fisikoa hobetzen; eta, aldi berean, aurrerapenaren eta bizi-kalitatearen adierazle orokorra da. Eta ez bakarrik ingurumenaren arloko arazoa hobetzen duelako, baizik eta hiriaz eta inguruaz gehiago gozatzeko aukera ematen duelako (bizikleta erabiltzen dutenei zen gainerako herritarrei) eta gizartean komunikazioa eta ekitatea areagotzea ahalbidetzen duelako. Arrazoi horiek guztiek justifikatzen dute erantzukizun politiko eta soziala duten instantzia guztiak gehiago inplikatzeko, elkarrekin batera eta irmo bizikletaren erabilera sustatzeko, bizikleta eguneroko erabiltzeko lehentasuna ematen dion diskriminazio positiboa sartuta. Eta argudio horiek, praktikan, neurriak zehaztu eta diseinatzeko, espazio publikoetara iristeko eta espazio horiek erabiltzeko aukera berdintasunari, irisgarritasunari eta diskriminaziorik ezari buruzko printzipioak betetzea sustatu behar dute ere.

Halaber, arau honek emakume eta gizonen berdintasuna du helburu, aktiboki, bai egiteko prozesuan zein aplikazioan, Bizkaiko Foru Aldundiaren azaroaren 19ko 141/2013 Foru Dekretuan xedatutakoaren arabera; izan ere, foru dekretu horren bidez, generoaren eraginaren aurretiazko ebaluazioa egiteko jarraibideak ezartzen dira; ebaluazio hori Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsai-

Además, esta Norma Foral da respuesta al compromiso de Bizkaia con el mandato legal expresado en la Ley 3/98 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, en referencia a la necesidad de potenciar los medios de transporte alternativos al vehículo a motor privado por parte de las instituciones y, en especial, del transporte público, en cualquiera de sus modalidades, la bicicleta y los desplazamientos a pie, por separado y/o en intermodalidad. Siendo consecuentes, asimismo, con la Declaración de las Juntas Generales de Bizkaia a favor de promover la movilidad ciclista, expresada mediante la aprobación unánime de la Proposición No de Norma de Adhesión a la Declaración de Amsterdam o Derecho a usar la bicicleta adoptada en sesión celebrada en la Casa de Juntas de Gernika el día 7 de Noviembre de 2002.

Declaración que tuvo su plasmación posterior en la inclusión en la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, de aprobación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, de distintas medidas recogidas en su Disposición Adicional «Un sistema de Transporte sostenible para Bizkaia», y entre las que se incluía la redacción, precisamente, de una Norma Foral de Bidegorris o Vías ciclistas.

Vías que se habilitan para transitar en bicicleta y que discurren por caminos de dominio público que tendrán, por tanto, las características propias de los bienes demaniales, de modo que estarán afectos a un uso o servicio público, tal y como establece el artículo 339.1 del Código Civil y conforme a lo dispuesto en el art. 5 de la Norma Foral 3/2006, de 16 de noviembre, del Patrimonio del Territorio Histórico de Bizkaia, y que se regirán por los principios establecidos en el mismo cuerpo legal.

2. Espiritu, justifikación y contenido de la Norma Foral sobre la Red de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia

Las Juntas Generales de Bizkaia, en aras de lograr un desarrollo y planeamiento sostenible en el Territorio Histórico, entienden que es necesario facilitar y promover el uso de medios de transporte alternativo no motorizados, y entre ellos el uso de la bicicleta como vehículo de transporte cotidiano, en consonancia con las grandes líneas de estrategia internacional en la materia.

En este mismo sentido, la presente Norma Foral hace suyos los principios y objetivos que en materia de movilidad sostenible establece la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (artículos 99 y 100 respectivamente). Unos principios basados en el derecho de la ciudadanía al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible (accesibilidad responsable) y con el objetivo de contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de la ciudadanía y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales; apostando, entre otros, por fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La utilización de la bicicleta, si bien es hoy en día minoritaria dentro del reparto modal del transporte, contribuye sin duda a la consecución de importantes valores individuales y colectivos, como es el mejorar la salud, la autonomía y el estado físico entre quienes la utilizan, a la vez que representa un síntoma general de progreso y calidad de vida. No solo por la mejora de la problemática medioambiental que reporta, sino porque favorece un mayor disfrute de la ciudad y del entorno, tanto para quien circula en bicicleta como para el resto de la ciudadanía, así como mayores cotas de comunicación social y de equidad. Razones todas estas que justifican una mayor implicación conjunta y decidida en su promoción desde las distintas instancias con responsabilidad política y social, incluyendo una discriminación positiva que prime su uso diario. Y unos argumentos que en la práctica deben favorecer igualmente, a la hora de su concreción y diseño, el cumplimiento de los principios sobre la igualdad de oportunidades, accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos.

La presente norma incorpora, asimismo, y de forma activa, el objetivo de igualdad de mujeres y hombres, tanto en su elaboración como en su aplicación, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto Foral 141/2013, de 19 de noviembre, por el que se fijan las Directrices en las que se recogen las pautas a seguir para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género previs-

laren 18ko 4/2005 Legean dago aurrez ikusita. Ildo horretan, tramitazioan, foru dekretu horretako 2. artikuluan aipatzen den txostena sartu da, hau da, generoaren eraginaren aurretiazko ebaluazioari buruzkoa.

Ondorioz, foru arau honek Bizkaiaren egituraketa garatzen, ezarzen eta osatzen lagundu behar du, bizikletentzako azpiegitura bereziak jarrita. Eta plangintza batekin (lurraldeko plan sektoriala) egin behar du, bizikletaz mugitzeko azpiegiturak diseinatzeko irizpide teknikoak (Diseinatzeko Arau Teknikoa) kontuan hartuta.

Helburu horrekin, foru arau honen xedea da, batez ere, Aldundiaren eskumeneko bizikleta-bideak garatzea, behar bezala berezita eta/edo bananduta, bizikleta-bide foralen sare bat osatzeko, kontuan hartuta bideen gaineko plangintza, finantziarioa, proiektzioa, aldaketa, eraikuntza, kontserbazioa, erabilera eta ustiapena, baita bideen ondoko lurzoruaren erabilera-mugak ere.

Hitzaurre honetan deskribatutako motibazio eta helburuen emaitza da arau hau; ildo horretan, eta ibilgailu pribatuaren benetako alternatiba bat lortu nahi duelako eta interes sozialeko azpiegitura publikoaren izaera nabarmentzen duen bizikletaz ibiltzeko egitura saretu bat osatzearen aldeko apustua egiten duelako, Bizkaiko errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauarekiko antzekotasun formalak eta erreferentzia esplizituak dituen foru arau bat egin da, nahita.

Zehazki, foru arau honen bidez, Bizkaiko bizikleta-bideak izendatzeko prozedura eta bide horien katalogoa zehazten dira, baita bideen titulartasunari buruzko aspektuak ere; Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren nagusitasuna finkatzen da hiritzintza-plangintzako zehaztapenen gainean; Bizkaiko bizikleta-bideak gaitzeko eta sortzeko prozedura zehazten da; bizikleta-bideen babes-eremuak erabiltzeko araubidea eta baimen eta arau-hauste eta zehapenen araubidea ezartzen dira, bai eta bizikleta-bideen titulartasuna eskualdatzeko prozedura ere.

I. KAPITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua.—*Xedea*

1. Foru arau honen xedea da:

a) Bizikleta-bidea kontzeptua bide edo bide-azpiegitura berri gisa definitzea eta onartzea. Bide horien berezko eta funtsezko ezaggarriak izango dira motorrik gabeko mugikortasuna, gehienbat bizikleta bidezkoa, garatzeko berariazko azpiegitura bati dagozkionak; azpiegitura hori beste bide batzuetatik berezita egongo da.

b) Bizkaiko Lurralde Historikoko bizikleta-bide foralen plangintza, finantziarioa, proiektuak, eraikuntza, aldaketa, kontserbazioa, ustiapena, erabilera eta defentsa arautzea, herri artean eta herrien inguruan bizikletaz mugitzeko aukera garatu eta sustatzeko, mugikortasun iraunkorrera iristeko asmoz. Horretarako, bizikleta-bideek bi helburu izango dituzte: batetik, eguneroko joan-etorriak bizikletaz egiteko aukera ematea, eta, bestetik, naturara eta aisialdira hurbiltzeko aukera ematea.

c) Bizikletaz ibiltzeko bide-azpiegitura horien ondoko lurzoruaren erabilera-mugak zehaztea.

2. artikulua.—*Aplikazio-eremu materiala*

1. Foru arau honen aplikazio-eremu materiala hauek osatzen dute: foru jabetzako bizikleta-bideek, trafikotortunetik berezita eta/edo bananduta daudenean, eta bide horien babes-eremuak eta bideon funtzionamenduari atxikitako gune edo elementuek (atse-denlekuak, aparkalekuak, zerbitzuguneak edo antzekoak).

2. Aurreko zenbakian aipatzen den banantzea prozedura hauen bitartez ezarri ahalko da:

— Lehendik dagoen errepide bakar batetik fisikoki bananduta, erabat berezita eta banandutako bi azpiegitura izateko. Bietako bat bizikletaz ibiltzeko izango da, jatorrizko izaera, errepidearena, galdu ondoren, bizikletaz ibiltzeko errei

ta en la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres. En este sentido, en su tramitación se incorpora el «Informe de Evaluación Previa del Impacto en Función del Género» al que hace referencia el artículo 2 del citado Decreto Foral.

Consecuentemente, esta Norma Foral debe ayudar a desarrollar, implementar y completar la vertebración de Bizkaia mediante infraestructuras ciclistas específicas. Y hacerlo de una manera planificada (Plan Territorial Sectorial) y conforme a unos criterios técnicos de diseño de este tipo de infraestructuras para la movilidad en bicicleta (Norma Técnica de Diseño).

Con ese propósito, el contenido de la presente Norma Foral es, básicamente, el de desarrollar las vías ciclistas debidamente diferenciadas y/o segregadas de competencia foral, al objeto de conformar una Red de Vías Ciclistas Forales, contemplando lo concerniente a su planificación, financiación, proyección, modificación, construcción, conservación, uso y explotación, así como a las limitaciones de uso del suelo adyacente a las mismas.

A las motivaciones y objetivos descritos a lo largo de este Preámbulo responde la presente Norma y en este sentido, y precisamente por su vocación de alternativa real al vehículo privado y su apuesta por conformar una estructura mallada para la movilidad ciclista que destaque su cualidad de infraestructura pública de interés social, se ha dispuesto deliberadamente una Norma Foral con similitudes formales y remisiones explícitas a la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.

En concreto, con la presente Norma Foral se determina el procedimiento de designación de las vías ciclistas forales y de su Catálogo, así como de los aspectos referidos a su titularidad; se acuerda la prevalencia del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico; se concreta el procedimiento de habilitación y creación de las vías ciclistas forales, se establecen el régimen de usos de las distintas zonas de protección de las vías ciclistas y el de las autorizaciones, infracciones y sanciones, así como el procedimiento para llevar a cabo las transferencias de titularidad de las vías ciclistas.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.—*Objeto*

1. Es objeto de la presente Norma Foral:

a) La definición y reconocimiento del concepto de vía ciclista como un tipo de camino o nueva infraestructura viaria con características propias y esenciales a un tipo de infraestructura básica específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, predominantemente ciclista, y diferenciada de otros posibles tipos de infraestructuras de transporte.

b) La regulación de la planificación, financiación, proyección, construcción, modificación, conservación, explotación, uso y defensa de las Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia para el desarrollo y promoción de la movilidad peri-interurbana en bicicleta, que promueva la movilidad sostenible. A tal fin, las vías ciclistas responderán a unos objetivos funcionales de movilidad alternativa cotidiana en bicicleta, por un lado, y de acercamiento al medio natural y de ocio, por otro.

c) La determinación de las limitaciones de uso del suelo adyacente a dichas infraestructuras viarias ciclistas.

Artículo 2.—*Ámbito material de aplicación*

1. El ámbito material de aplicación de esta Norma Foral serán aquellas vías ciclistas de titularidad foral que se hallen diferenciadas y/o segregadas del tránsito motorizado, así como sus zonas de protección y áreas o elementos asociados a su buen funcionamiento, tales como zonas de descanso, aparcamientos u otras análogas.

2. La segregación a la que hace mención el apartado anterior, podrá habilitarse a partir de los siguientes procedimientos:

— Por la segregación física de una única carretera foral preexistente, de modo que fruto de la misma resulten dos infraestructuras completamente diferenciadas y segregadas, siendo una de ellas ciclable tras perder su original condición de

bihurtu delako, Errepideei buruzko Foru Arauan ezarritakoaren arabera.

- Eraikuntza-diseinutik abiatuta, bizikletentzako azpiegitura berezita eraikita, errepide bati lotuta egon arren.
- Bizikleta-bidea ibilgailu motordunentzako errepide bati lotu gabe eraikita.

Bestalde, banantzerik ez dagoenean, foru arau honetan araututako bizikleta-azpiegiturek behar bezala mugatuta eta marikatuta izango dute bizikleten trafikoa, trafiko motordunetik berezita, ibilgailu horientzako plataforma batean ibili behar badira.

3. Arau honek araututako Aldundiaren titulartasuneko bizikleta-bideak hauek dira, 3. artikuluan ezarritako definizioaren arabera: bizikleta-bidezidorra, bizikleta-pista, bizikleta-espaloia eta bizikleta-errei babestua.

Bide horiek guztiek izen orokor bat izango dute, «bizikleta-bide foralak», eta 4. artikuluan aipatzen den katalogoan sartuko dira; oinarriko bide-azpiegitura bat eratuko dute, mugikortasun iraunkorra garatu eta zabaltzeko.

3. artikulua.—*Bizikleta-bide foralen definizioa*

1. Bizikleten trafikoa sustatzeko irizpideen arabera, bizikleta-bidea jabari publikoko bidea da, bizikletak ibiltzeko proiektatu eta eraiki dena edo berariaz horretarako egokitu dena, beharrezkoak diren seinale horizontal eta bertikalak dituen, eta ibilgailu horiek segurtasunez igarotzeko behar den zabalera eta zirkulazio-arau-bidea dituen (eta/edo zirkulazio lasaia).

2. Bide horiek ibilgailuentzako plataformetan gaitu ahal dira, baita oinezkoentzakoetan edo plataforma propio eta eskusibo batean, eta, sailkatzeko, kontuan hartuko da gainerako garraiobideekiko bereizketa eta/edo banantze maila, 3. eranskinean deskribatutakoaren arabera. Bizikleta-bideen tipologia guztien artean, 2.3 artikuluaen arabera aukeratu diren bizikleta-bide foralak hauek dira:

- Bizikleta-bidezidorra: oinezkoak eta bizikletak ibiltzeko bidea da, trafiko motordunetik berezita dagoena eta espazio zabalak, parkeak, lorategiak edo basoak zeharkatzen dituena. Bi aukera daude: batetik, txirindulariek eta oinezkoek bidea partekatuta erabiltzen dutenean, erabilera berezia adierazita zein ez (seinaleak, zoru ezberdina, etab.), eta oinezkoekin partekaturiko bizikleta-bidezidorra esango diogu, eta, bestetik, bakoitzak bere zati berezi eta independentea duenean (kasu honetan, oinezkorik gabeko bizikleta-bidezidorra izango litzateke).
- Bizikleta-pista: trafiko motordunetik berezita dagoen bizikleta-bidea da, errepideekiko trazadura eta plataforma independenteak dituena. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoa izan daiteke, eta oinezkoen bideetatik fisikoki banantzen duten alboko elementuak ditu, bide horiek bizikletentzako plataformari atxikita daudenean.
- Bizikleta-espaloia: noranzko bakarreko edo noranzko biko bizikleta-bidea da, espaloiarenean gainean dagoena, eta, beraz, behar bezala seinaleztatuta egongo da ondo erabiltzeko. Bizikleten trafikoarekin batera oinezkoen zirkulazioa ezar daiteke (bizikleta-espaloia partekatua), edo erabat berezita, seinaleak eta jarrira, zoladura aldatuta edo bereizteko beste edozein elementu erabilita (bidezidor edo errei erako bizikleta-espaloia). Guztiz banandu ahal da ere, bizikleta-bidea eta oinezkoena fisikoki banantzen dituzten alboko elementuak jarrira, segurtasuna bermatzeko (pista erako bizikleta-espaloia edo bizikleta-espaloia babes-tua).
- Bizikleta-errei babestua: galtzadari atxikita dagoen noranzko bakarreko edo biko bizikleta-bidea da, galtzadatik eta espaloitik (espaloiari atxikita badago) fisikoki banantzen duten alboko elementuak dituena.

carretera al pasar a ser un carril exclusivo para la circulación de bicicletas, tal y como establece la Norma Foral de Carreteras.

- Porque desde su diseño constructivo la infraestructura ciclista, aun estando referenciada a una nueva carretera, se construye de forma diferenciada.
- Por construirse la vía ciclista de modo no referenciado a ninguna carretera de uso motorizado.

Por su parte, cuando no se produzca segregación, las infraestructuras ciclistas objeto de la Norma presentarán una suficiente y destacada delimitación y marcación del tránsito ciclista; diferenciado del motorizado si aquel se desarrolla sobre la plataforma rodada

3. Las vías ciclistas de titularidad foral reguladas por la presente Norma serán, atendiendo a la definición establecida en el artículo 3, del tipo: senda ciclable, pista-bici, acera-bici y carril-bici protegido.

Todas estas vías ostentarán la denominación genérica de «vías ciclistas forales» y se hallarán incluidas en el Catalogo referido en el artículo 4, constituyendo una infraestructura viaria básica para el desarrollo y extensión de la movilidad sostenible.

Artículo 3.—*Definición de las vías ciclistas forales*

1. Conforme a los criterios de favorecer el tránsito ciclista, se entiende por vía ciclista aquella vía de dominio público proyectada y construida o específicamente acondicionada para la circulación de bicicletas, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho y régimen de circulación (y/o características calmadas de esta) permita el paso seguro de estos vehículos.

2. Dichas vías pueden ser habilitadas sobre la plataforma rodada, peatonal o en una propia y exclusiva, y su clasificación vendrá dada en función de la mayor o menor diferenciación y/o segregación de su circulación respecto al resto de modos de transporte, tal y como se describe en el Anexo 3. De entre todas las posibles tipologías de vías ciclistas, las seleccionadas para la conformación de las vías ciclistas forales según el artículo 2.3, quedan definidas como sigue:

- Senda ciclable: Vía para ciclos y peatones, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques, y donde ciclistas y peatones o comparten banda con indicación o no de usos diferenciados (señalización, diferenciación de firme, etc.), a la que denominaremos senda ciclable compartida con peatones, o cada cual dispone de su propia banda segregada e independiente (en cuyo caso estaríamos ante tramos de senda ciclable sin uso peatonal).
- Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado y plataforma independiente de las carreteras, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, provista de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del tránsito peatonal si este discudiese adosado a la plataforma ciclable.
- Acera-bici: Vía ciclista unidireccional o bidireccional dispuesta sobre la acera y, por tanto, convenientemente señalizada para su correcta habilitación. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el peatonal (acera-bici compartida), o estar claramente diferenciado de este mediante señalización y marcas transversales, cambio de pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación (senda o carril acera-bici) e incluso segregación, mediante la instalación de elementos laterales que separen físicamente la circulación ciclista de la peatonal para aumentar su seguridad (pista acera-bici o acera-bici protegida).
- Carril-bici protegido: vía ciclista unidireccional o bidireccional que discurre adosada a la calzada y se halla provista de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del resto de la calzada, así como de la acera en caso de ir adosada también a esta.

4. artikulua.—Bizkaiko Bizikleta-bide Foralen Katalogoa

1. Bizkaiko Foru Aldundiak ezarriko ditu Bizkaiko bizikleta-bide foralen identifikazioa eta izena, lurralde historikoko toki-administrazioak eta lurralde mugakideetakoak kontsultatu ondoren, koordinazio hobea lortzeko. Bideei izenak jartzeko, kontuan hartuko da Euskararen erabilera normalizatzeaz azaroaren 24ko 10/1982 Legeko 10. artikuluan eta une bakoitzean indarrean dagoen foru arautegian ezarritakoa.

2. Bizkaiko Lurralde Historikoko Bizikleta-bide Foralen Katalogoa foru arau honetan ezarriko da, baina kasu hauetan aldatu behar da:

- Lehendik dauden bizikleta-bide foralen titulartasuna aldatzen bada, herri administrazio interesdunen arteko adostasunez.
- Bizkaiko Foru Aldundiak bizikleta-bide foral berriak egiten baditu.

3. Foru Aldundiak izena jarriko die bizikleta-bide foral berriei eta aldian-aldian berrikusi eta eguneratu egingo du Bizikleta-bide Foralen Katalogoa, arlo honetan eskumena daukan saileko foru diputatuaren foru agindu bidez, aurreko zenbakian aipatutako aldaketak eta bideen inguruan interesgarritzat jotako datuak sartuta. Foru agindu hori Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratuko da.

5. artikulua.—Titulartasuna eskualdatzea

1. Bizkaiko Lurralde Historikoko dauden bizikleta-bideak titulartasuna egiaztatzen duen lurraldeko erakunde publikoarenak dira. Titulartasuna egiaztatzeaz, legeak onartutako edozein frogabide erabili ahal izango da.

2. Bizkaiko Lurralde Historikoko bizikleta-bide foralen sarearen barruan dauden bizikleta-bideak edo bide-zatiak haiek igarotzen diren udalerriei eskualdatu ahal izango zaizkie, bideen elementu funtzionalekin eta dagozkien kargekin batera, alderdi bien arteko hitzarmen bidez edo foru arau honetako 29. artikuluan ezarritako prozedura erabilita.

3. Era berean, Aldundiaren titulartasunekoak ez diren bizikleta-bideak foru erakundeari eskualdatu ahal izango zaizkie eta bizikleta-bideen foru sarean sartu ahal izango dira, haien elementu funtzionalekin. Egintza hori lagapen- eta onarpen-egintza baten bidez formalizatu behar da.

4. Titulartasuna lagatzeko egintzan konpromiso hau jaso behar da: etorkizunean bizikleta-bide foralen sarearen jarraitutasuna eta funtzionaltasuna bermatzeko konpromisoa, eskualdatu den zatia-ri dagokionez.

6. artikulua.—Administrazioen arteko harremanak.

Bizikletentzako azpiegituren arloan, Bizkaiko Foru Aldundiak eta toki-erakundeek betebeharrak hauek izango dituzte haien arteko harremanetan: elkarri informazioa ematea, lankidetzan aritzea, koordinatuta jardutea eta bakoitzaren eskumen-eremua errespetatzea. Horrez gainera, modu solidarioan zainduko dute lurralde historikoko bizikleta-bideen jarraitutasuna eta funtzionaltasuna, eta Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen azaroaren 26ko 30/1992 Legean (aurrerantzean Administrazio Prozeduraren Legea) araututako printzipioak beteko dituzte.

II. KAPITULUA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN BALDINTZA OROKORRAK**7. artikulua.—Ezaugarri orokorrak**

1. Oro har, bizikleta-bide foralak, ahal den neurrian, behean zerrendatutako baldintzak beteko dituzte, lurralde historikoko garraio iraunkorrerako sistemari ondo integrazteko:

- a) Segurtasuna: bai zirkulazioari dagokionez zein bideak erabiltzen dituen txirindulariaren osotasunari dagokionez. Beraz, gutxienezko baldintzak aztertuko dira trafikokoak bereizteko/banantzeko eta

Artículo 4.—Catálogo de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia

1. La identificación y denominación de las vías ciclistas forales de Bizkaia será establecida por la Diputación Foral, previa consulta, para su mejor coordinación, a las Administraciones Locales del Territorio Histórico, así como con las de los territorios limítrofes. Su nomenclatura o denominación se atenderá, en cualquier caso, a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, Básica de Normalización del Uso del Euskera y en la normativa foral en vigor en cada momento.

2. El Catálogo de las Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia, inicialmente establecido mediante la presente Norma Foral, será objeto de modificación en los siguientes supuestos:

- Con motivo del cambio de titularidad de las vías ciclistas forales existentes en virtud de acuerdo mutuo de aquellas administraciones públicas interesadas.
- Con motivo de la construcción por parte de la Diputación Foral de Bizkaia de nuevas vías ciclistas forales.

3. La Diputación Foral designará las nuevas vías ciclistas forales y revisará y actualizará periódicamente el Catálogo de Vías Ciclistas Forales mediante Orden Foral de la persona titular del Departamento con competencias en esta materia, incorporando las modificaciones a las que se refiere el punto anterior y cuantos datos de interés relativos a las vías estime oportunos, siendo objeto de su publicación en el «Boletín Oficial de Bizkaia».

Artículo 5.—Transferencia de titularidad

1. Las vías ciclistas situadas en el Territorio Histórico de Bizkaia pertenecen a aquella de las entidades públicas de carácter territorial que acredite su titularidad por cualquiera de los medios probatorios admitidos por la ley.

2. Las vías ciclistas o tramos de vías ciclistas incluidas en la Red de Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia podrán ser transferidas a los municipios por donde discurran, junto con sus elementos funcionales y las cargas correspondientes, a través de convenio bilateral o mediante el procedimiento previsto en el artículo 29 de la presente Norma Foral.

3. En el mismo sentido, aquellas otras vías de titularidad no foral que se acuerden podrán transferirse al Ente Foral e integrarse en la Red Foral de Vías Ciclistas junto a sus elementos funcionales. Acto que habrá de formalizarse igualmente a través de la celebración del acto de cesión y aceptación correspondiente.

4. En el acto de cesión de la titularidad deberá recogerse el compromiso a favor de garantizar la continuidad y funcionalidad ciclista futura de la Red de Vías Ciclistas Forales en relación al tramo objeto de traspaso.

Artículo 6.—Relaciones interadministrativas

La Diputación Foral de Bizkaia y las Entidades Locales orientarán sus relaciones en cuestión de infraestructuras ciclistas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a sus respectivos ámbitos competenciales, velando conjuntamente por la continuidad y funcionalidad de las vías ciclistas del Territorio Histórico y en línea con los principios regulados por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en lo sucesivo, Ley de Procedimiento Administrativo).

CAPÍTULO II

CONDICIONES GENERALES DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES**Artículo 7.—Características generales**

1. Con carácter general, las vías ciclistas forales tratarán de adecuarse, en la medida de lo posible y en aras de su adecuada integración en el sistema de transporte sostenible del Territorio Histórico, a las condiciones siguientes:

- a) Seguridad: entendida tanto desde el punto de vista circulatorio como de la integridad misma de la persona usuaria ciclista. Consecuentemente, se valorarán tanto las condiciones mínimas

antolatzeko (batez ere ibilgailu motordunei dagokienez, bereziki bidegurutzeetan), eta ikuspen eta argi gutxiko guneak ekiditeko, segurtasun sententzia handitzeko eta edozein indarkeria-ekintza prebenitzeko (batez ere emakumeen kontrakoak), ekintza bandalikoak ekiditeko neurriak hartzeko, etab.

b) Jarraitutasuna: trazatuen etenak saihestuko dira, bide koherentea osatzeko, hau da, erabiltzaileek erraz uler dezaketen trazatua izan behar dute, ez dute etenik izan behar eta lotura izan behar dute bizikletaz ibiltzeko beste azpiegiturekin, titulartasuna edozein dela ere. Horrez gainera, bere garapen-eremuan bizikletaz ibiltzeko eskaera duten gune nagusiak lotzen saiatuko dira ere.

c) Direkzionaltasuna: bideen trazatuak helmuga nagusia izan daitekeenera ahalik eta zuzenen heltzeko aukera eman behar du, betiere irizpide hauek kontuan hartuta: segurtasuna, orografia, erosotasuna eta ingurunearen errespetua.

d) Erosotasuna: bideen diseinuak ezarritako zirkulazio-araubidearekin bat datozen irizpide geometrikoak bete behar dira, baita malda, zoru, seinale eta ekipamenduen arloko gutxieneko baldintza batzuk ere.

e) Integrazioa: trazatuari eta eraikuntzari dagokienez, ingurumena gehien errespetatzen dituzten aukerak bilatuko dira, eta gune zaratsuenak eta kutsatuenak saihestuko dira, lurraldean ahalik eta eraginik txikiena sortuta.

f) Irisgarritasuna: zeharkatzen dituzten biztanlegune nagusietatik erraz iristeko aukera eman behar dute, eta, bideak garatzen direnean, kontuan hartu behar da beste garraio publikoekin erraz konektatzeko aukera izatea (intermodalitatea). Horrez gainera, espazio publiko urbanizatuetara eta komunikazio-bideetara iristeko eta espazio horiek erabiltzeko irisgarritasunari eta diskriminaziorik ezari buruzko arau teknikoetan xedatutakoa bete behar da.

8. artikulua.—*Seinaleak*

1. Bizikleta-bide foraletan erabilitako seinaleak Trafikoari eta Bide-segurtasunari buruzko Legean, haren erregelamendu bidezko garapenean eta aplikatu beharreko gainerako arauetan ezarritakoak izango dira.

2. Nolanahi ere, bizikleta-bide foralak behar bezala seinaleztatuta egongo dira, seinaleen presentzia eta zirkulazio-araubidea nabarmena izan dadin bidea erabiltzen duen edonorentzat. Horrez gainera, seinaleztapen normatibizatua izango da, bizikleta-bideen foru sarean seinaleztapen bakarra eta arautua erabil dadin.

9. artikulua.—*Zorua eta zolaketa*

Bizikleta-bide foraletako zorua eta zolaketak kontuan hartuko dituzte bizikletaren berezko berezitasunak, erabiltzaile mota guztiak eta bide horietan baimenduta dauden gainerako erabilerak. Era berean, arreta berezia jarriko da puntu hauetan:

- Trazatuaren gainazalaren erregularitasuna bermatzea.
- Irristatzearekiko erresistentzia hoberena jartzen ahalegintzea.
- Drainatze eraginkorrak jartzea, putzuak eta gelditasunak sortzea eragozteko.
- Ezbeharrak sor ditzaketen oztopoak, hala nola erregistro saretak eta estalkiak, saihestea, edo, bestela, bizikletentzako ahalik eta segurtasun handienarekin egokitzea.
- Beste bide, banda eta erabilera batzuetatik bereizten saiatzea, ikuspenaren aldetik.
- Zoru eta zolaketarako, bideak zeharkatzen duen ingurunean integratutako irtenbideak bilatzea, ingurumen, iraunkortasun eta paisaia balioak errespetatuz.

10. artikulua.—*Argiteria*

Gutxienez, beharrezkoak diren argiak jarriko dira segurtasunari eta erabilerari begira hala behar duten zatietan (tunelak edo lurpeko bidegurutzeetan, adibidez).

de diferenciación/segregación y ordenación de los diferentes tránsitos (especialmente en referencia a los vehículos motorizados, con especial atención a las intersecciones) como las tendentes a evitar zonas con escasa visibilidad e iluminación, mejorando la sensación de seguridad y previniendo cualquier tipo de acto violento (con especial atención a la violencia contra las mujeres), a incorporar medidas encaminadas a evitar actos vandálicos, etc.

b) Continuidad: evitando interrupciones en su trazado, de tal modo que se configure como una vía coherente en cuanto que, además de ser fácilmente comprensible por todas las personas usuarias, no presenta interrupciones y conecta con aquellas otras tramas ciclables existentes, independientemente de su titularidad, además de con los principales puntos de demanda ciclista existentes en su ámbito de desarrollo.

c) Direccionalidad: en el sentido de que su trazado permita comunicar de la forma más directa posible el previsible destino principal, sin menoscabo de los criterios de seguridad, orografía, comodidad y respeto del entorno.

d) Comodidad: a partir de un diseño que cumpla con unos criterios geométricos acorde con el régimen circulatorio establecido, así como con unas condiciones mínimas de pendiente, firme, señalización y equipamiento.

e) Integración: buscando las soluciones de trazado y constructivas más respetuosas posibles desde el punto de vista ambiental, y procurando eludir las zonas más ruidosas y contaminadas, con la menor afección posible al territorio.

f) Accesibilidad: procurando un fácil acceso desde los principales núcleos de población por los que transcurran, teniendo igualmente presente en su desarrollo el facilitar su conectividad con otros sistemas públicos de transporte (intermodalidad), así como lo dispuesto en las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y vías de comunicación.

Artículo 8.—*Señalización*

1. La señalización que regirá en las vías ciclistas forales será la contemplada en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y su desarrollo reglamentario y demás normativa de pertinente aplicación.

2. En cualquier caso, las vías ciclistas forales estarán suficientemente señalizadas, de forma que su presencia y régimen de circulación resulte evidente para quien transite por ellas, además de estar normativizada, de modo que sea única y reglamentada para el conjunto de la Red Foral de Vías Ciclistas.

Artículo 9.—*Firme y pavimentación*

El firme y pavimento de las vías ciclistas forales se realizará atendiendo a las especificidades propias de la bicicleta, a la diversidad de tipos de personas usuarias y demás usos permitidos en ellas, con especial atención a:

- Garantizar la regularidad de la superficie del trazado.
- Procurar un óptimo grado de resistencia al deslizamiento.
- Procurar soluciones de drenajes eficaces, que prevengan en lo posible la formación de charcos y estancamientos.
- Evitar obstáculos susceptibles de causa de percances, como las rejillas y tapas de registro, o en su caso su adecuación de la manera más segura posible al uso ciclista.
- Procurar la distinción visual con el resto de viales, bandas y usos.
- Procurar soluciones integradas de firme y pavimentación de acuerdo con el entorno por el que transcurra la vía, respetando los valores ambientales, de sostenibilidad y paisajísticos

Artículo 10.—*Alumbrado*

Como mínimo se dotará del alumbrado necesario a aquellos tramos de la vía ciclista, como túneles o cruces soterrados, que por razones de seguridad y uso lo precisen.

Ildo horretan, instalazio horiek gune seguruak sortzeko helburuarekin definitu beharko dira, erabiltzaile ahulenarekiko diskriminaziorik egon ez dadin, genero kontuari arreta berezia jarrita.

11. artikulua.—*Bidegurutzak*

1. Kontuan hartuko da beste trafiko mota batzuekiko bidegurutzetako segurtasuna eta, bereziki, ibilgailu motordunentzako bidekiko bidegurutzetako. Oinezkoek, ziklistek eta auto-gidariak erreakzionatzeko behar beste denbora eta lekua izatea bermatzen duten bidegurutzak diseinatu eta eraikiko dira. Horretarako, aukera bakoitzerako lehentasunak ezarriko dira, argi eta garbi, trafiko arautzeko indarrean dagoen arautegian xedatutakoa kontuan hartuta; modu bakoitzeko berezko denborek eta portaerek eragindako maniobra nahasgarriak edo arriskutsuak saihestuko dira; trafiko nagusiaren lehentasuna bermatuko da, eta, bestela, erabiltzaile ahulenari emango zaio lehentasuna.

2. Ibilbide bakoitzean jarraitutasuna, direkzionaltasuna eta erosotasuna bermatzeko, ahalik eta geldialdi gutxien ezarriko dira, eta txirindulariek itxaron beharreko denborak murriztuko dira.

12. artikulua.—*Bizikletentzako aparkaleku-zerbitzuak*

1. Bizikletentzako aparkalekutzat joko da bizikletak uzteko berriaz egokitutako egitura oro.

2. Bizikleta-bide bakoitzaren erabilera hala eskatzen duenean eta sortutako beharrek hala islatzen dutenean, aparkalekuak jarriko dira eskaera handiena duten guneetan (irteeran eta helmugan), batez ere intermodalitate guneetan.

3. Bizikletentzako aparkalekuek ezaugarri hauek izango dituzte:

- Irisgarritasuna: aparkalekuak bizikletaren erabilera gehien eragin ahal duten helmugetatik hurbil dauden gune estrategikoetan kokatuko dira, eta garrantzi berezia emango zaio beste garraibide batzuekin (autobusa edo trena, besteak beste) lotzeko aukera ematen duten kokalekuei.
- Segurtasuna: gerta daitezkeen lapurreten edo ekintza bandalikoaren aurrean, dituzten ezaugarriengatik eta kokapenagatik segurtasun handiagoa ematen duten lekuetan kokatuko dira, eta bizikleta behar bezala lotzea ahalbidetzen duten gailuak izango dituzte.
- Erosotasuna: bizikletak lotzeko eta askatzeko maniobra errazten duten neurriak izango dituzte, beste garraio batzuen joan-etorriak oztopatu gabe, eta orientazioa, esposizio maila eta beste alderdi batzuk direla-eta eragin meteorologiko txikiagoa duten lekua hautatuko dira. Era berean, bizikletaren egonkortasuna bermatu beharko dute, haizearen aurrean eta gainerako bizikleten maniobren aurrean.
- Balioaniztasuna: bizikleta mota eta tamaina guztiak hartzeko modukoak izango dira, eta edozein giltzarrapo eta kate erabiltzeko aukera emango dute.
- Estetika: jartzen diren ingurunera egokituko dira.
- Nahikotasuna eta efizientzia: kasu bakoitzean egon daitezkeen eskaeraren arabera lotura-kopurua jarriko da, kokatzen diren puntuaren ezaugarriak aintzat hartuta. Halaber, kontuan hartuko dira instalazioaren kostua, iraunkortasuna eta egin beharreko mantentze-lanak, efizientziarik handiena lortzeko.

4. Bizikleta-bidea errepideko galtzadari atxikita dagoenean, bizikletak aparkatzeko egitura ez da jarriko inoiz errepidearen jabetza publikoko eremuaren barruan.

13. artikulua.—*Zirkulazioa*

1. Bizikleta-bide foralen sarean, lotesleak izango dira une bakoitzean indarrean dagoen arautegian jasotako arauak.

En este sentido además, dichas instalaciones se deberán definir a los efectos de garantizar la creación de espacios seguros, donde no exista una discriminación hacia la persona usuaria más vulnerable, teniendo especial cuidado en la vertiente de género.

Artículo 11.—*Intersecciones*

1. Se prestará especial atención a la seguridad en las intersecciones con los diferentes tipos de tráfico y, en especial, con las vías de tráfico motorizado. El diseño y construcción de las intersecciones procurará, en todo caso y con la suficiente antelación, que tanto ciclistas como peatones y automovilistas dispongan del tiempo y del espacio de reacción adecuados para su seguridad. Para ello, se establecerán las prioridades de cada modo con la suficiente claridad con arreglo a lo dispuesto en la normativa vigente para la regulación del tráfico vial, evitando maniobras confusas o peligrosas derivadas de los tiempos y comportamientos propios de cada modo, garantizando la prioridad del tráfico predominante y, en su defecto, de la persona usuaria más débil.

2. Al objeto de garantizar la continuidad, direccionalidad y comodidad en cada itinerario, se optará por reducir el número de paradas y tiempos de espera ciclista.

Artículo 12.—*Servicios de aparcamiento de bicicletas*

1. Será considerado como aparcamiento de bicicletas toda estructura específicamente destinada al estacionamiento de bicicletas.

2. Cuando el uso de cada vía ciclista así lo requiera y las necesidades derivadas así lo reflejen, se procurará dotar de aparcamientos los puntos de mayor demanda ciclista de la vía, tanto en origen como en destino, prestando especial atención a los centros de intermodalidad.

3. A la hora de definir los aparcamientos ciclistas se tendrán en cuenta las siguientes características:

- Accesibilidad: situándolos en puntos estratégicos cercanos a los destinos previsibles de máxima generación de usos ciclistas, otorgando especial relevancia a los emplazamientos que favorezcan la intermodalidad con otros medios de transporte tales como autobús o tren.
- Seguridad: ubicándolos en aquellos lugares que por sus características y localización aporten mayor grado de seguridad ante actos de vandalismo y robo, y procurando, a su vez, que el dispositivo de amarre sea el adecuado para garantizar la correcta fijación del vehículo ciclo.
- Comodidad: dotándolos de unas dimensiones y maniobrabilidad que faciliten las operaciones de amarre y desamarre del vehículo ciclo, sin entorpecer o dificultar los desplazamientos de otros modos y tengan en cuenta, igualmente, su orientación, grado de exposición y demás variables que puedan minimizar las afecciones meteorológicas. Del mismo modo, habrán de garantizar la estabilidad de la bicicleta ante el viento y ante las posibles afecciones durante las maniobras del resto de ciclos.
- Polivalencia: deberán ser capaces de albergar el mayor rango posible de tipos de bicicletas y tamaños, así como servir para todo tipo de candados y cadenas.
- Estética: adecuándolos al entorno en el que se inserten.
- Suficiencia y eficiencia: se procurará un número de amarres acorde a la demanda previsible en cada caso, y de acuerdo a las características del punto o destino donde se ubiquen, de la misma manera que se tendrán en cuenta los criterios de su coste de instalación, durabilidad y necesidades de mantenimiento en busca de la máxima eficiencia.

4. Cuando la vía ciclista discorra adosada a la calzada de la carretera, la estructura para el aparcamiento de bicicletas no podrá colocarse, en ningún caso, dentro de la zona de dominio público de la carretera.

Artículo 13.—*Circulación*

1. En la Red de Vías Ciclistas Forales serán de vinculación directa aquellas normas aplicables contenidas en la normativa de circulación en vigor en cada momento.

2. Aurreko zenbakian ezarritakoa gorabehera, Foru Aldundiak bere titulartasuneko bizikleta-bideetan ibiltzeko araubide berezi bat ezarriko du, eta txirrindularientzat ezarritako gehieneko abiadura bide bakoitzaren tipologiaren eta bide bakoitzean baimendutako erabileren arabera izango da.

III. KAPITULUA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN PLANGINTZA, GAUZATZEA ETA USTIAPENA

14. artikulua.—*Eskumen orokorrak*

Bizkaiko Foru Aldundiari dagokio bizikleta-bide foralen plangintza egitea, finantzatzea, haien proiektuak egitea, bideak eraiki, kontserbatu, hobetu, ustiatu eta sustatzea.

LEHENENGO ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN PLANGINTZA

15. artikulua.—*Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala*

1. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala arlo jakin bateko plangintza-tresna bat da, Bizkaiko Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek onartua. Haren bidez, gainerako administrazioekin koordinatuta, Bizkaiko bizikleta-bideen sare funtzional osoan sartu beharreko xedapen, helburu, lehentasun eta hobekuntzak ezartzen dira, eta, era berean, lurralde historikoan indarrean dauden plangintza-tresnen aurreikuspenak, planak eta proiektuak jasotzen ditu, baita lurralde mugakideetakoak ere, lurralde guztietan eragina izan dezaketen jarduketei dagokienez.

2. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialak xede hau izango du, arau honi dagokionez:

- Bizikleta-bideen foru sarearen helburu nagusiak zehaztea.
- Bizikleta-bide horien ezaugarri orokorrak zehaztea.
- Lurraldeko plan sektorialaren indarraldian egin beharreko jarduera-programa zehaztea.

3. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren izaera juridikoak Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legean ezarritakoa beteko du, lurralde-antolamenduari dagokionez.

16. artikulua.—*Izapidetzea eta onartzea*

1. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala arlo horretan eskumena duen foru saileko titularrak eskatuta egingo da.

2. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala honako prozedura honen arabera onartuko da:

a) Bizkaiko Foru Aldundiak planifikazio-aurreproiektua onartuko du, espedientean honako hauek egin eta sartu ondoren: aurrez ikusitako helburuen analisiak eta diagnostikoa; aukeren sorrera, ebaluazioa eta hautaketa; ingurumenaren eta hirigintzaren gaineko eraginaren azterketa; ezaugarri teknikoak, eta errepresentazio grafiko bat (1:20.000 eskalan).

b) Planifikazioaren informazio publikoa emango da hila bidez; entzunaldiaren izapidea egiteko aukera emango zaie ukitutako tokikorporazioei eta txirrindularien elkarte eta taldeei, eta Euskal Herriko Lurraldearen Antolamendurako Batzordeak nahitaezko txostena emango du.

c) Bizkaiko Foru Aldundiak Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren proiektua onartuko du.

d) Bizkaiko Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek behin betiko onartuko dute, eta Bizkaiko Aldizkari Ofizialean eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratuko da.

3. Garapenaren plangintza. Ahalmena ematen zaio Bizkaiko Foru Aldundiari bizikleta-bideen plan bereziak egin, izapidetu eta,

2. Con independencia de lo establecido en el párrafo anterior, la Diputación Foral establecerá el régimen particular de circulación en las vías ciclistas de su titularidad, donde la velocidad máxima establecida para las personas ciclistas se adecuará a la tipología y usos permitidos en cada una de ellas.

CAPÍTULO III

PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 14.—*Competencia general*

La planificación, financiación, proyección, construcción, conservación, mejora, explotación y promoción de las vías ciclistas forales corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia.

SECCIÓN PRIMERA

PLANIFICACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 15.—*Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia*

1. El Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas de Bizkaia es el instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que deban introducirse, en coordinación con el resto de administraciones, en la totalidad de la Red Funcional de Vías Ciclistas de Bizkaia, a la vez que recoge las previsiones, planes y proyectos de los instrumentos de planeamiento en vigor en el Territorio Histórico y en los territorios limítrofes en lo que se refiere a actuaciones con mutuas incidencias.

2. El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, en relación a la presente Norma, tendrá por objeto:

- Establecer los principales objetivos de la Red Foral de Vías Ciclistas.
- Establecer las características generales de las referidas vías ciclistas.
- Establecer el programa de actuaciones a desarrollar en el periodo de vigencia del citado Plan Territorial Sectorial.

3. La naturaleza jurídica del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas responderá, a los efectos de ordenación del territorio, a lo establecido en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 16.—*Tramitación y aprobación*

1. La formulación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia se realizará a instancia de la persona titular del Departamento Foral con competencias en esta materia.

2. La aprobación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia deberá efectuarse de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) La aprobación del anteproyecto de planificación por la Diputación Foral de Bizkaia previa realización e inclusión en el expediente del análisis y diagnóstico de los objetivos previstos, la generación, evaluación y selección de alternativas, el estudio de las implicaciones medioambientales y urbanísticas de las mismas, y el establecimiento de características técnicas, así como una representación gráfica a E 1:20.000.

b) Información pública por un periodo de un mes y audiencia a las Corporaciones Locales afectadas y a las entidades y colectivos ciclistas e informe preceptivo de la Comisión de Ordenación de Territorio del País Vasco.

c) Aprobación del proyecto del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas por parte de la Diputación Foral de Bizkaia.

d) Aprobación definitiva por parte de las Juntas Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que se publicará en los Boletines Oficiales de Bizkaia y del País Vasco.

3. Planeamiento de desarrollo. Se faculta a la Diputación Foral de Bizkaia la posibilidad de poder elaborar, tramitar y aprobar, lle-

hala erabakitzen bada, onartzeko, Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren plangintzaren xede den sarea egituratzen duten lurralde historikoko ardatzen bizikleta-azpiegiturak gara ditzan. Plan berezi horiek, aukerakoak direnez, ez dira ezinbesteko baldintza bizikleta-bide foral berriak gaitzeko, eta modu orokorrean edo partzialean egin ahal izango dira, alde funtzionalen, eskualdeen, errepide-ibilbideen, udalerrien edo proiektu jakinen arabera.

Behar izanez gero, udal hirigintza-plangintzan eginiko bizikleten arloko aurreikuspenak ere garapenaren plangintzaren barruan sartuko lirakeke, baldin eta Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren plangintza-tresnan jasotako zehaztapenetara egokitzen badira.

17. artikulua.—Indarraldia

1. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialak Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialaren indarraldi bera izango du; hala ere, berrikusteko edo aldatzeko aukera egongo da.

Berrikuspen hori Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialarenarekin koordinatuta egingo da.

2. Honako hau da berrikuspenean: bizikleta-bideak antolatze-ko irizpide berriak aintzat hartzeagatik Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean jasotako zehaztapen edo aurreikuspenetan egiten den aldaketa orokorra.

Hala ere, salbuespenez berrikusi ahal izango da, zehaztapen lotesleei eta/edo Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialak ezarritako zehaztapenei eragiten dioten beharrezan eta/edo inguruabarren funtsezko aldaketa baten ondorioz.

18. artikulua.—Berrikusteko eta aldatzeko prozedura

1. Sarearen trazatua eta/edo Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean definitutako zehaztapen lotesleetan funtsezko aldaketa dakarten berrikuspenek edo aldaketek plana onartzeko ezarritako prozedura berari jarraitu behar diote.

2. Aldaketa arruntek alderdi puntualei egingo diete erreferentzia; alderdi horiek ez dute eraginik izango plana onartzeko irizpideetan. Foru Aldundiari dagokio aldaketok onartzea. Atal honetan sartzen dira izaera zehatzeko plangintzaren xedapen lotesleak eta trazatuak egiten diren doikuntzak, proiektu teknikoak gehiago zehazteko edo ukitutako lurzorua egoerak eraginda egiten direnak.

3. Lurraldeko Plan Sektoriala, edonola ere, dauden baliabide ekonomikoetara egokituko da.

19. artikulua.—Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialaren izaera loteslea eta koordinazioa

1. Herri Administrazioa zein partikularrak behartuta daude Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean jasotako xedapen eta aurreikuspenak betetzera.

2. Bizkaiko Foru Aldundiak hau egingo du:

a) Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean ezarritako helburuetara moldatuko ditu bizikleta-bideen inguruan egiten dituen jarduketak guztiak.

b) Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean aurrez ikusitako jarduerak gauzatu beharko ditu, baita planean jasota ez dauden ekimenak ere, bide berriak egitea eragiten ez badute ere, bizikleta-bide foralak ondo garatzeko, eta, orokorrean, bizikleta garraio-bide gisa erabiltzea sustatzeko komenigarritzat jotzen badu.

c) Ezin izango dira, inolaz ere, bizikleta-bide foral berriak erai-ki, jarduketa horiek Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean aurrez ikusita ez badaude. Salbuespena izango da foru arau honen lehenengo xedapen iragankorrean xedatutakoa.

3. Udal hirigintza-plangintzak eta beheragoko maila duten plangintza-tresnak, halakorik sortuz gero, Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean jasotako zehaztapenei lotuta egongo

gado el caso, Planes Especiales de Vías Ciclistas para el desarrollo de infraestructuras ciclistas de los ejes estructurantes del Territorio Histórico que conforman la red objeto planificada en el PTS de Vías Ciclistas. Dichos Planes Especiales, cuyo elaboración no presenta, por ese carácter facultativo, un requisito obligatorio para la habilitación de nuevas vías ciclistas forales, podrán realizarse de manera global o parcial, por áreas funcionales, comarcas, itinerarios de la red, municipios, o por proyectos concretos.

Se considerarían, llegado el caso, Planeamiento de Desarrollo las previsiones ciclistas recogidas en el planeamiento urbanístico municipal que se ajusten a las determinaciones incluidas en el instrumento de planificación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

Artículo 17.—Vigencia

1. El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia tendrá idéntico plazo de vigencia que el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia en vigor, sin perjuicio de su revisión o modificación.

La citada revisión se efectuará de manera coordinada a la del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

2. Se entiende por revisión la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías ciclistas.

No obstante, podrá revisarse excepcionalmente en función de una modificación sustancial de necesidades y/o circunstancias que afecten a las determinaciones vinculantes y/o a la red objeto establecida por el propio Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas.

Artículo 18.—Procedimiento de revisión y modificación

1. La revisión o las modificaciones que supongan una alteración sustancial del trazado de la red objeto y/o de las determinaciones vinculantes definidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia deberán observar el mismo procedimiento requerido para su aprobación.

2. Las modificaciones ordinarias harán referencia a aspectos puntuales que no incidan sobre los criterios que condujeron a su aprobación, y su aprobación corresponderá a la Diputación Foral de Bizkaia. En este apartado se encuadran las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto y los ajustes de trazado por razón de una mayor precisión de los proyectos técnicos o impuestos por la realidad misma del suelo afectado.

3. El Plan Territorial Sectorial se ajustará, en cualquier caso, a los recursos económicos disponibles.

Artículo 19.—Carácter vinculante y coordinación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia

1. La Administración Pública, al igual que los particulares, quedará obligada al cumplimiento de las disposiciones y previsiones contenidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

2. La Diputación Foral de Bizkaia:

a) Adaptará todas las actuaciones relativas a las vías ciclistas a aquellos objetivos que el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia haya determinado.

b) Deberá llevar a cabo las actuaciones de su competencia previstas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, además de otras posibles iniciativas que no estén contenidas en el mismo y que sin suponer construcción de nuevas vías, estime conveniente para el buen desarrollo de las vías ciclistas forales y, en general, para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

c) En ningún caso podrán construirse nuevas vías ciclistas forales sin que dichas actuaciones se encuentren previstas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, salvo lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la presente Norma Foral.

3. La planificación urbanística municipal así como otros instrumentos de planificación de inferior rango que pueden ser elaborados estarán directamente vinculados a las determinaciones con-

dira, zuzenean, foru arau honetan eta aplikatu beharreko gainerako arautegian ezarritakoaren arabera.

4. Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala eta Bizkaiko Lurralde Historikoan bizikleta-bideen arloko aurreikuspenak ezartzen dituzten beste erakunde publikoek sortutako planak koordinatuta egon behar dira beren artean, planen arteko eraginei dagokienez; hala, komunikazio-sistemaren batasuna eta jarraipena bermatu ahal izango dira eta ukitutako interes publikoak harmonizatu, legeak ezarritako prozedurak erabilita.

5. Udal hirigintza-plangintza bat berrikusten denean aurretiaz urbanizaezinak ziren azalera birsaillkatzen badira eta bizikleta-bide foral baten eragin-eremuan etxebizitza-gune handi bat edo erabilera handiko beste dotazioen bat eratzen bada, udalak bizikleta-bidera bizikletaz iristeko sarbide bat jaso eta gaitu beharko du, erabiltzeko segurtasun- eta erosotasun-baldintza egokiak bermatuta.

BIGARREN ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN PROIEKZIOA

20. artikulua.—*Lan eta proiektu multzoak*

1. Honako multzo hauen arabera sailkatzen dira lanak:

a) Bizikleta-bide berriak:

Bizikleta-bide berriak sortzeko obrak dira, baita lehendik dagoen trazatu batean funtsezko aldaketak edo berrikuntzak egiten dituztenak ere, lehenagotik zegoena ez bezalako bizikleta-bide berri bat sortuta.

b) Bidea egokitzea eta zabaltzea.

Multzo honetan hiru jarduketa mota daude:

- bizikleta-bidearen zeharkako sekzioa handitzea,
- oinplanoko trazatua hobetzea, lehendik dagoen plataforma erabat baztertu gabe,
- luzetarako profila zuzentzea, aurreko kasu biak beteta.

Jarduketa horiek ez dute funtsezko aldaketarik eragingo bizikleta-bidean, eta, beraz, foru arau honi dagokionez, ez dira bizikleta-bide berriztat joko.

Funtsezko aldaketa izango da lehendik dagoen plataforma erabat 250 metrotik gorako luzeran baztertua eragiten dutenak, eta konpondutako zati guztien luzera jarduketatik sortutako luzeraren %15etik gorakoa bada.

c) Birjartze eta kontserbazio lanak. Bizikleta-bideetako elementuak berriro jartzeko eta/edo ordeztzeko direnak, eta bideak mantentzeko eta zaintzeko egiten direnak.

2. 1a eta 1b lan multzoak garatzeko, trazatu- eta/edo eraikuntza-proiektua beharko da. 1c lan multzoan, edukiaren eta izaeraren arabera, indarrean dagoen arautegiak xedatutakoa beteko da.

21. artikulua.—*Trazatu-proiektuak eta eraikuntza-proiektuak*

1. Bizikleta-bideen trazatu-proiektuek eta eraikuntza-proiektuek azterketa hauek izan beharko dituzte, aplikatu beharreko arau teknikoetan xedatutakoaren arabera eta obraren izaera kontuan hartuta: azterketa geologikoak, geoteknikoak, hidrológicoak, egitura-buruzkoak, trafikoari buruzkoak eta segurtasunari buruzkoak, kasu bakoitzean behar denaren arabera.

Halaber, trazatuaren eta eraikuntzaren ezaugarri teknikoek gainera, identifikazio-lanak, seinaleztapena eta zerbitzuetarako zuzkidura-azpiegiturak (atsedenlekuak eta aparkalekuak, adibidez) jaso beharko dituzte.

2. Edonola ere, eta proiektuaren arabera, obrak egingo diren ingurunea berreskuratu eta lehengoratzeko lanak definituko dira, ingurumenaren arloko arautegian xedatutakoa bereziki zainduta.

tenidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia en los términos previstos en esta Norma Foral y en el resto de la normativa aplicable.

4. El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, así como los distintos instrumentos de otras entidades públicas que establezcan previsiones en materia de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Bizkaia, deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad y la continuidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

5. Cuando en la revisión de un planeamiento urbanístico municipal se proceda a la reclasificación de superficies previamente no urbanizables, constituyéndose un núcleo relevante de viviendas u otro tipo de dotación de gran uso social en el área de incidencia de una vía ciclista foral, el Ayuntamiento deberá contemplar y habilitar un acceso ciclista a la vía, garantizando unas condiciones adecuadas de seguridad y comodidad para la persona usuaria.

SECCIÓN SEGUNDA

PROYECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 20.—*Grupos de obras y proyectos*

1. Las obras se clasifican en los siguientes grupos:

a) Nuevas vías ciclistas:

Se trata de obras referentes a la creación de nuevas vías ciclistas, así como aquellas que conlleven cambios o reformas sustanciales de un trazado existente, resultando una nueva vía ciclista distinta a la precedente.

b) Acondicionamiento y ensanche.

Se consideran tres tipos de actuaciones en este grupo:

- el aumento de la sección transversal de la vía ciclista,
- las mejoras del trazado en planta sin abandonar de manera completa la plataforma preexistente,
- la rectificación de su perfil longitudinal cumpliendo los dos supuestos anteriores.

Dichas actuaciones no supondrán una alteración sustancial de la vía ciclista, por lo que no serán considerados, a efectos de esta Norma Foral, como nueva vía ciclista.

Será una alteración sustancial aquella que suponga el abandono total de la plataforma preexistente en una longitud superior a los 250 m y la longitud total de todos los tramos rectificadas sea superior al 15% de la longitud resultante de la actuación.

c) Obras de reposición y conservación. Dirigidas a reponer y/o reemplazar elementos de las vías ciclistas, así como aquellas dirigidas a su mantenimiento y conservación.

2. Los grupos de obra de los apartados 1a y 1b habrán de contar, para su desarrollo, con un proyecto de trazado y/o construcción. En las obras del grupo 1c, y en función de su contenido y naturaleza, se estará a lo dispuesto en la normativa en vigor.

Artículo 21.—*Proyectos de trazado y/o proyectos de construcción*

1. Los proyectos de trazado y/o proyectos de construcción de vías ciclistas forales deberán contener, conforme a lo dispuesto en las normas de carácter técnico que resulten de aplicación y de acuerdo al carácter de las obras que se trate, los estudios geológicos, geotécnicos, hidrológicos, estructurales, de tráfico y seguridad que en su caso resulten precisos.

Asimismo, además de las características técnicas de trazado y de construcción, deberán contener los trabajos de identificación, señalización y las infraestructuras dotacionales de servicio precisas, como zonas de descanso y aparcamientos.

2. En todo caso, y según el tipo de proyecto que se trate, se definirán los trabajos de recuperación y reposición del entorno en el que vayan a ser ejecutadas las obras, con especial atención a lo dispuesto en la normativa ambiental.

3. Desjabetzeen ondorioetarako, ukituta gerta daitezkeen eta okupatu beharrezkotzat jotako ondasun eta eskubideen zerrenda zehazta jaso beharko da trazatu-proiektuetan eta eraikuntza-proiektuetan.

22. artikulua.—Izapidetzea eta onartzea

1. Bizikleta-bide berrien trazatu-proiektuak eta eraikuntza-proiektuak, behin betiko onartu aurretik, informazio publikoan jarri behar dira 30 egun balioduneko epean. Horretarako, iragarki bat argitaratuko da Bizkaiko Aldizkari Ofizialean, eta aldizkari horretan argitaratu eta hurrengo egun balioduneko hasiko da zenbatzen epe hori. Izapide horretan egiten diren oharrak izan behar dira bai bizikleta-bidea interes orokorrezkotzat hartzea justifikatzen duten inguruabarrei buruzkoak, bai eta trazatuaren kontzeptzio orokorrari buruzkoak ere.

2. Era berean, izapide honek balio du, hala behar denean, ingurumenaren gaineko eraginaren azterketa informazio publikoan jartzeko, aplikatu beharrezkotzat betetzeko eta dagozkion ondorioetarako.

3. Foru bizikleta-bidea eraikitzeke lana foru errepide baten eraikuntza- eta/edo eraberritze-proiektuan sartuta bada, bizikleta-bidearen trazatua errepidearenetik bereizezina delako, eta errepide horretan ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioa egin behar bada, bizikleta-bidea errepidearen proiektu orokorraren zatitza hartu beharko da, ondorio guztietarako.

4. Informazio publikoaren pean jartzen den proiektua dela-eta, entzunaldiaren izapiderako aukera emango zaie beren eskumenetan ukituta dauden gainerako sail, erakunde publiko eta udalei, proiektuarekin bat datozen ala ez jakinaraz dezaten eta egokitzat jotzen dituzten alegazio eta iradokizunak egin ditzaten.

5. Ukitutako udalek 2 hilabeteko epea izango dute txostena emateko. Epea igaro eta ukitutako udalak edo udalek txostena eman ez badute, egin zaien proposamenarekin bat datozela ulertuko da.

6. Bizkaiko Foru Aldundian gai honetan eskumena duen organoari dagokio informazio publikoaren eta entzunaldiaren izapideak ebaztea eta bizikleta-bide foralen proiektuak behin betiko onartzea.

Ukitutako udalak edo udalek txostena emateko epearen barruan adierazi badute ez datozela bat proiektuarekin, alegazioen ebazpena arrazoitua izango da.

7. Foru bizikleta-bidearen proiektua onartzeko prozeduran alegazioak aurkeztu dituztenei eta ukitutako udalei jakinaraziko zaizkie informazio publikoaren eta entzunaldiaren izapideen ebazpena eta trazatu-proiektuen eta/edo eraikuntza-proiektuen behin betiko onarpena.

8. Garapenaren planak izapidetu eta onartzeko, 16.3 artikuluan jasotako ahalmenaren arabera egiten bada, indarrean dagoen lurzorua araubideari buruzko legedian plan sektorial berezietarako xedatutakoa beteko da.

9. 20. artikuluko 1b) eta 1c) ataletan definitutako lan multzoak eta aurreko zenbakian aipatzen den garapenaren plangintza jasotako bizikleta-bideen eraikuntza- eta/edo trazatu-proiektuak zuzenean onartuko dira.

23. artikulua.—Ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioa

Bizikleta-bide foralen proiektuetan ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioa egingo da, arloan indarrean dagoen legeriaren arabera eta legeria horretan ezarritako kasuetan.

HIRUGARREN ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN FINANTZIAZIOA

24. artikulua.—Finantziario-sistemak

1. Oro har, bizikleta-bide foralen sareko jarduketak honako hauen bidez finantzatzeko dira: Bizkaiko Lurralde Historikoaren aurrekontu orokorretan egindako diru-izendapenen bidez eta beste herri

3. A efectos expropiatorios, los proyectos de trazado y/o proyectos de construcción deberán contener una relación detallada de los bienes y derechos que puedan resultar afectados y se considere necesaria su ocupación.

Artículo 22.—Tramitación y aprobación

1. Los proyectos de trazado y/o proyectos de construcción de nuevas vías ciclistas forales deberán someterse, antes de su aprobación definitiva, a información pública por plazo de 30 días hábiles mediante anuncio publicado al efecto en el «Boletín Oficial de Bizkaia», iniciándose el cómputo del plazo el primer día hábil siguiente a su publicación en el referido Boletín. Las observaciones en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la vía ciclista y sobre la concepción global del trazado.

2. Este mismo trámite servirá también, en su caso, para la información pública del estudio ambiental, en cumplimiento y a los efectos, de la legislación aplicable.

3. Cuando la construcción de la vía ciclista foral esté incluida en el proyecto de construcción y/o reforma de una carretera foral, por transcurrir su trazado indisolublemente referenciado al de la misma, y esta se halle sometida a evaluación de impacto ambiental, la vía ciclista habrá de considerarse parte del proyecto global de la carretera a todos los efectos.

4. Del Proyecto sometido a información pública se dará audiencia a los demás Departamentos, Organismos Públicos y Ayuntamientos que pudieran resultar afectados en sus respectivas competencias para que informen sobre su conformidad o disconformidad con el mismo y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas.

5. El plazo para emitir informe por parte de los Ayuntamientos afectados es el de 2 meses. Transcurrido el mismo sin haberse emitido informe por parte del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados, se entenderá que se está conforme con la propuesta formulada.

6. La resolución de los trámites de información pública y audiencia, así como la aprobación definitiva de los proyectos de vías ciclistas forales, corresponden al órgano foral competente de la Diputación Foral de Bizkaia.

En el supuesto de que durante el plazo para emitir informe el o los Ayuntamiento/s afectado/s hayan mostrado su disconformidad con el Proyecto, la resolución de las alegaciones deberá realizarse de manera motivada.

7. La resolución de los trámites de información pública y de audiencia, así como la aprobación definitiva de los proyectos de trazado y/o proyectos de construcción serán notificados a los que hayan presentado alegaciones en el procedimiento de aprobación del proyecto de vía ciclista foral, así como al o a los Ayuntamiento/s afectado/s.

8. La tramitación y aprobación de los Planes de Desarrollo, caso de realizarse con arreglo a la facultad recogida en el artículo 16.3, se ajustarán a lo dispuesto en la legislación sobre el régimen de suelo vigente para los Planes Especiales Sectoriales.

9. Los grupos de obras definidos en los apartados 1b) y 1.c) del artículo 20, así como los proyectos de construcción y/o trazado de nuevas vías ciclistas contenidas en el Planeamiento de Desarrollo al que se refiere el apartado anterior, se aprobarán directamente.

Artículo 23.—Evaluación de impacto ambiental

Los proyectos de vías ciclistas forales serán sometidos a evaluación ambiental, en los supuestos y de acuerdo a la legislación vigente sobre la materia.

SECCIÓN TERCERA

FINANCIACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 24.—Sistemas de financiación

1. Con carácter general, la financiación de las actuaciones en la Red de Vías Ciclistas Forales se efectuará mediante consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del

administrazio batzuek, nazioko zein nazioarteko erakundeek eta, foru arau honetan ezarritakoaren arabera, partikularrek jarritako baliabideen bidez.

2. Horrez gainera, bizikleta-bide foralen eta haien alde funtzionalen jabari publikoaren erabileraren emakidaren ondoriozko ustiapen-kanonetik biltzen diren kopuruen bidez ere finantzatu ahal izango dira.

LAUGARREN ATALA

**BIZIKLETA-BIDE FORALAK ERAIKITZEKO
OBRAK EGITEA****25. artikulua.—Onura publikoko adierazpena**

Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektoriala eta bizikleta-bide foralaren trazatu- eta/edo eraikuntza-proiektuak onartzeak obrak onura publikokoak direla adieraztea ekarriko du, nahitaezko desjabetzea egiteko.

26. artikulua.—Nahitaezko desjabetzea

1. Bizikleta-bide foralak eraikitzeko hartu behar diren ondatsun eta eskubideak eskuratzeko eta zortasunak ezartzeko, nahitaezko desjabetzeari buruzko legerian eta aplikatzeko den gainerako araudian ezarritakoa beteko da.

2. Aurreko zenbakian ezarritako kasuetan, administrazio desjabetzailea desjabetutakoaren egoera juridikoan subrogatuko da, indarreko antolamenduaren arabera lurrei dagokien hirigintza-aprobetxamendurako duen eskubidea erabiltzeko.

3. Horrez gainera, hitzarmenak egin ahal izango dira partikularrekin, bizikleta-bideek ukitutako lurzorua eskuratzeko, doako lagapenaren, trukaketaren, salerosketaren eta aprobetxamenduerreserbaren bidez.

27. artikulua.—Kudeatzeko autonomia

Bizikleta-bide foralak eraikitzeko lanak, interes orokorreko obra publikoak direnez, eta bideen funtsezko elementuetan eragina duten jarduerak ez daude apirilaren 2ko 7/1985 Legeko 84.1.b) artikuluan ezarritako udal prebentzio-kontrolerako egintzen menpe (lege horren bidez, toki-araubidearen oinarriak arautzen dira), ez eta, EAEko lurralde-antolamenduari buruzko legeriaren arabera, aurretiazko ezein baimen edo lizentziaren menpe ere.

28. artikulua.—Zuzendaritza eta kontrola

Hirugarrenen esku utzi ahal izango dira bizikleta-bide foralen zuzendaritza, kontrola, zaintza eta, hala behar denean, eraikuntzalanen ikuskaritza eta seinalezapena; hala ere, Aldundiko sail esku-duneko zerbitzuek ikuskatuko dituzte lanok, beti.

Kasu horretan, zerbitzu horiek begiratu dute ea indarreko xedapenak eta kontratuaren administrazio-klausulak zein preskripzio teknikoak betetzen diren, eta hirugarren horiek izango dira egindako oker eta ez-egiteen erantzule.

29. artikulua.—Ematea eta titulartasun berria ezartzea

1. Hirigintza-plangintzako tresna batek hiri-lurzoru gisa sailkatutako lurzorua zeharkatzen duten bizikleta-bide foralen sareko bizikleta-bideetako edozein zatiren titulartasuna eta bideari dagozkion betebeharrak ukitutako udalari edo udalei eskualdatu ahal izango zaizkio, eta, beraz, baja emango zaio Bizikleta-bide Foralen Katalogoan. Titulartasun aldaketa hori gauzatzeko lagapen- eta onarpen-egintza burutu beharko da.

2. Foru errepide bat ematen denean, Bizkaiko Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauko 59. artikuluan araututakoaren arabera egiten bada, eta errepide horrek bizikleta-bide bat badu atxikita, foru errepidea emateak bizikleta-azpiegitura ere ematea eragingo du, baita egintza horretatik eratorritako betebeharrak ere.

Territorio Histórico, los recursos provenientes de otras Administraciones Públicas, de Organismos nacionales e internacionales y, en los términos previstos en esta Norma Foral, de los particulares.

2. Cabrá igualmente la financiación a través de las cantidades derivadas del canon de explotación por concesión de la utilización del dominio público de las vías ciclistas forales y sus áreas funcionales.

SECCIÓN CUARTA

**EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN
DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES****Artículo 25.—Declaración de utilidad pública**

Conllevará la declaración de utilidad pública de las obras a los fines de expropiación forzosa la aprobación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia y los proyectos de trazado y/o construcción de vías ciclistas forales.

Artículo 26.—Expropiación Forzosa

1. La adquisición de bienes y derechos y la imposición de servidumbres necesarias para la construcción de vías ciclistas forales se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación sobre expropiación forzosa y el resto de la normativa vigente aplicable.

2. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, la Administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado a efectos de su derecho al aprovechamiento urbanístico correspondiente a los terrenos según la ordenación en vigor.

3. Asimismo se admite la fórmula del convenio con los particulares para la adquisición de suelo afectado por las vías ciclistas, en las modalidades de cesión gratuita, permuta, compraventa y reserva de aprovechamiento.

Artículo 27.—Autonomía de gestión

Las obras de construcción de las vías ciclistas forales, por constituir obras públicas de interés general, así como las actuaciones que afecten a sus elementos funcionales, no están sometidas a actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1. b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, ni a ningún tipo de autorización o licencia previa, de acuerdo con la legislación sobre Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 28.—Dirección y control

La dirección, control, vigilancia y, en su caso, inspección de los trabajos de las obras de construcción de las vías ciclistas forales y su señalización, podrán ser adjudicadas a terceros, siendo supervisadas en todo caso por los Servicios forales del Departamento competente.

En este caso, los citados Servicios forales vigilarán el cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las cláusulas administrativas y prescripciones técnicas del contrato, siendo dichos terceros los responsables de los errores y omisiones cometidos.

Artículo 29.—Entrega y asignación de nueva titularidad

1. Todo tramo de vía ciclista perteneciente a la Red de Vías Ciclistas Forales que discurra por suelo calificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, podrá conllevar la transferencia de su titularidad a los Ayuntamientos afectados, junto a sus correspondientes obligaciones derivadas, y, consecuentemente, se producirá la baja del mismo del Catálogo de Vías Ciclistas Forales. Cambio de titularidad que tomará causa a través de la celebración del acto de cesión y recepción correspondiente.

2. La entrega de una carretera foral conforme a lo regulado por el artículo 59 de la Norma Foral 2/2011 de 24 de marzo de Carreteras de Bizkaia, y que cuente con una vía ciclista adosada a ella, conllevará, a su vez, la entrega de la referida infraestructura ciclista con las correspondientes obligaciones derivadas de dicho acto.

3. Halaber, bizikleta-bideak edo bide-zatiak eta haien lotutako ondasunak bideok zeharkatzen dituzten udalerriei eskualdatu ahal izango zaizkie, haien tokiko sareetan sartzeko, alderdi bien arteko hitzarmen bidez, foru arau honetako 5. artikuluan ezarritakoaren arabera.

BOSGARREN ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN USTIAPENA

30. artikulua.—Ustiatzearen xedeak eta ustiatzeko erak

1. Honako jarduera hauek dagozkio bizikleta-bide foralen ustiapenari (erabilera eta defentsa gisa hartuta): bideak eta haien funtzionamenduari lotutako aldeak zaindu eta mantentzeko lanak; bideak babesteko zein hobeto erabiltzeko jarduketak; seinaleak jarri eta sarbideak antolatzeko jarduerak, eta jabari publikoko eremuen, zortasun-eremuen eta eraginpeko eremuen erabilera.

2. Indarreko araudian zerbitzu publikoak kudeatzeko ezartzen diren zuzeneko edo zeharkako sistemetak edozein erabilita ustiatu ahal dira bizikleta-bide foralak.

3. Bizikleta-bide foralen kontserbazioa eta funtzionamendua hobetzeko, bideen edo haien zati baten ustiapena kudeatzeko gomen-dioa egin ahal izango zaie bizikleta-bideen jabe eta/edo kudeatzaile diren beste administrazio edo erakunde publikoei. Halaber, erakunde autonomoak edo sozietate publikoak eratu ahal izango dira, edo, bestela, lehendik dagoen baten esku utzi, bizikleta-bideak elkarrekin batera ustiatzeko.

4. Zeharkako kudeaketa dagoenean, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak ikuskatuko du bizikleta-bide foralen ustiapena.

IV. KAPITULUA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN ERABILERA ETA BABESA

LEHENENGO ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN BABESA
ETA JABETZAREN MUGAK**31. artikulua.—Kontzeptua**

Hau da bizikleta-bide foralen babesa: bideen eta haiek babesteko azalaren eraikuntza eta erabilera kontrolatzea, etengabe egon daitezkeen erabilera- eta kontserbazio-egoera onean.

Bizkaiko Foru Aldundiak zainduko du etengabe egotea erabilera- eta kontserbazio-egoera onean.

32. artikulua.—Babes-eremuak

Foru arau honen ondorioetarako, babes-eremu hauek ezartzen dira bizikleta-bide foraletan:

- Jabari publikoko eremua.
- Zortasun-eremua.
- Eraginpeko-eremua.

Lerro hauek jartzen dira aurreko eremu horien gainean:

- Eraikuntzaren muga-lerroa.
- Zerbitzu orokorren lerroa.

33. artikulua.—Jabari publikoko eremua

1. Honako hauek dira jabari publikokoak: bizikleta-bide foralek eta haien elementu funtzionalek okupatutako lurak eta lursail mugakideko lur-zerrenda bat, metro bateko zabalera duena bidearen albo bakoitzean, horizontalean eta bidearen ardatzarekiko perpendikularrean neurtuta, laugunearen kanpoko ertzetik.

2. Ondorio guztietarako, laugunearen kanpoko ertza hauen arteko gurutzagunea da: bizikleta-bideko lubetako ezponda, lur-erazketako ezponda edo, hala denean, euste-hormen eta lur naturalaren artekoa.

Laugunearen kanpoko ertza kasu orokorrek (lubeta-oineko arekarik edo lur-erazketaren gailurreko arekak egotea ala ez, edo lur

3. Igualmente, las vías ciclistas o tramos de ellas, así como sus bienes afectos, podrán ser transferidos a los municipios por donde discurren, para conformar parte de sus redes locales, a través de convenios bilaterales, tal y como se establece en el artículo 5 de la presente Norma.

SECCIÓN QUINTA

EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 30.—Objeto y formas de explotación

1. La explotación como uso y defensa de las vías ciclistas forales comprenderá las operaciones de conservación y mantenimiento de las mismas y de las áreas asociadas a su funcionamiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y afección.

2. Las vías ciclistas forales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión directa o indirecta de los servicios públicos que establece la normativa vigente.

3. En aras de lograr una mejor conservación y funcionamiento de las vías ciclistas forales, se podrá encomendar la gestión de su explotación o de parte de ellas, previo acuerdo, a otras administraciones o entidades públicas propietarias y/o gestoras, asimismo, de vías ciclistas pudiendo, incluso, constituirse en organismos autónomos o sociedades públicas o bien delegar en alguna de las existentes, a los efectos de la explotación conjunta de las referidas vías ciclistas.

4. En cualquiera de los supuestos de gestión indirecta, la explotación de las vías ciclistas forales será supervisada por el órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia.

CAPÍTULO IV

USOS Y PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

SECCIÓN PRIMERA

PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES
Y LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD**Artículo 31.—Concepto**

Se entiende por protección de vías ciclistas forales, el control de los actos de edificación y uso de las vías y de las superficies de protección de las mismas, al objeto de preservarlas en la más óptima forma de utilización y de conservación permanente.

La Diputación Foral de Bizkaia, velará por su óptimo estado de utilización y de conservación permanente.

Artículo 32.—Zonas de protección

A los efectos de esta Norma se establecen en las vías ciclistas forales las siguientes zonas de protección:

- La zona de dominio público.
- La zona de servidumbre.
- La zona de afección.

Se superponen además a las mismas, las siguientes líneas:

- Límite de edificación.
- De servicios generales.

Artículo 33.—Zona de dominio público

1. Son de dominio público, los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales y una franja de terreno colindante de un metro de anchura, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. A todos los efectos, se considera arista exterior de la explanación la definida por la intersección de los taludes del terraplén o de desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento o contención de la vía ciclista con el terreno natural.

Para la determinación y concreción de la arista exterior de la explanación con arreglo a los diferentes supuestos generales (exis-

laua egotea ala ez) edo bereziak (tunel edo tunel aizunak, zubiak, bidezubiak eta antzeko egiturak edo obrak) kontuan hartuta zehazteko, Bizkaiko Errepideei buruzko Foru Araua garatzen duen erregelamenduan ezarritako irizpideak erabiliko dira.

Errepideari atxikitako bizikleta-bideen kasuan (bizikleta-errei babestua edo bizikleta-espaloia, arau honen 2. eranskinetako bi krokisetan zehaztutakoaren arabera), bizikleta-bidearen luzetarako zerrenda errepideko laugunearen kanpoko ertzean hasten da. Ertz horrek bat egingo du bazterbidearen kanpoko ertzarekin, halakorik badago. Errepideak alboko zerbitzu-elementu hori ez duenean, errepideko laugunearen kanpoko ertza galtzaren kanpoko ertza izango da.

3. Bizikleta-bide baten elementu funtzionala da bidearen kontserbazioari edo ustiapenari etengabe lotutako edozein eremu. Besteak beste, honako hauek jotzen dira elementu funtzionaltzat: atseguneak, aparkalekuak eta beste helburu laguntzaile edo osagarri batzuk dituzten guneak.

4. Bizikleta-bide forala foru errepide baten alboko edo gertuko lur-zerrenda batean eraikita badago, eta, beraz, haren jabari publikoko zerrendaren barnean, jabari publikoko eremu berria zehazteko bi neurketatik handiena hartuko da.

5. Oro har, bizikleta-bidearen jabari publikoko eremuan espresuki debekatuta dago edozein obra, erabilera edo instalazio.

Salbuespen gisa, jabari publikoko eremuko leku jakin eta berezietan baimen prekariora eman daiteke interes orokorreko zerbitzu publikoaren sareko azpiegiturak ezarri edo ordeztzeko lanak egiteko. Horretarako, baldintza hauek bete behar dira: behar bezala justifikatu behar da beti arazo fisikoak edo teknikoak direla medio zerbitzu horiek ezinbestez zeharkatu behar dutela jabari publikoko eremua, eta, betiere, bermatuta geratu behar dira bizikleta-bidearen bide-segurtasuna eta mantentzea.

6. Bizikleta-bidearen galtzadan eta bazterbideetan ezin izango da inola ere jarri erregistro-kutxatilarik eta antzeko instalaziorik. Instalazio horiek oinezkoentzako bakarrik den gunearen azpian edo atzean jarri ahal izango dira, gune hori bizikletentzako bidetik bereizita dagoenean.

7. Bizikleta-bidearen kontserbazioa edo bide-segurtasuna direla-eta, Bizkaiko Foru Aldundiak eskatu ahal izango du lurpeko hodiak zulatze horizontal bidez egin daitezela, bizikletentzako galtzada ukitu barik.

34. artikulua.—Zortasun-eremua

1. Bizikleta-bide foralen bi aldeetan dauden lur-zerrenda bik osatuko dute zortasun-eremua. Zerrenda horiek, barrutik, aurreko artikuluan zehaztutako jabari publikoko eremuak mugatzen ditu. Kanpotik, ordea, laugunearen kanpoko ertzetik paralelo dauden bi lerrok mugatzen dituzte. Lerro horiek laugunearen kanpoko ertz horretatik lau metrora egongo dira, ertzetatik neurtuta.

2. Bizikleta bide forala foru errepide baten alboko edo gertuko lur-zerrenda batean eraikita badago, eta, beraz, haren zortasun-zerrendaren barnean, zortasun-eremu berria zehazteko bi neurketatik handiena hartuko da.

3. Zortasun-eremuan ezin izango da lanik egin, eta bide-segurtasunarekin bateragarri diren erabilera bakarrik egin daitezke. Horretarako, edonola ere, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunaren baimena behar da, beste edozein erakundek gaian eduki ditzakeen eskumenak gorabehera.

4. Aurrekoa hala izanik ere, zortasun-eremua erabiltzeko baimena eman ahal izango da interes orokorreko arrazoiengatik edo bizikleta-bidearen zerbitzua hobetzeko beharrezko denean.

Oro har, zortasun-eremuan nekazaritza eta abeltzaintzako erabilera onartuko da, betiere bizikleta-bide foralaren funtzionaltasunari eragiten ez badio.

35. artikulua.—Eraginpeko eremua

1. Bizikleta-bide foralaren bi aldeetan dauden lur-zerrenda bik osatuko dute eraginpeko eremua. Zerrenda horiek, barrutik, zor-

tencia o no de cunetas a pie de terraplén o coronación de desmonte, así como para el caso de terreno plano) o especiales (túneles o falsos túneles, puentes, viaductos y estructuras u obras similares) se estará a lo dispuesto en los criterios establecidos en el Reglamento de Desarrollo de la Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.

En las soluciones de vías ciclistas adosadas a la carretera (carril-bici protegido o acera-bici, tal y como se detalla en los dos croquis correspondiente del Anexo 2 de esta Norma) la franja longitudinal de la vía ciclista arranca a partir de la arista exterior de la explanación de la carretera. Esta arista coincidirá con el borde exterior del arcén caso de existir, si bien, cuando la carretera no disponga de este elemento contiguo de servicio, la arista exterior de la explanación de la carretera coincidirá con la arista exterior de su calzada.

3. Se considera elemento funcional de una vía ciclista toda zona permanentemente afecta a la conservación o explotación de la misma tales como las destinadas a servicios de descanso, estacionamiento y otros fines auxiliares o complementarios.

4. En aquellos supuestos en que la vía ciclista foral esté habitada en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral y, por consiguiente, dentro de su franja de dominio público, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de dominio público la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

5. Con carácter general, queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o instalación dentro de la zona de dominio público de la vía ciclista.

Excepcionalmente, se podrá autorizar a precario, en puntos muy concretos y singulares de la zona de dominio público, obras que tengan por objeto la implantación o reposición de infraestructuras de redes de servicio público de interés general, siempre y cuando se justifique debidamente que por motivos físicos o técnicos dicho servicio no puede discurrir sino por la zona de dominio público y siempre que quede garantizada la seguridad vial así como el mantenimiento de la propia vía ciclista.

6. En ningún caso se autorizará la colocación de arquetas de registro u otras instalaciones análogas dentro de la calzada ciclista. Estas instalaciones sí podrán situarse bajo o tras la zona de tránsito exclusivo peatonal, cuando este discorra diferenciado del tránsito ciclista.

7. La Diputación Foral de Bizkaia podrá exigir por razones de conservación de la vía ciclista y de seguridad vial que la conducción subterránea se realice mediante perforación horizontal y sin afectar a la calzada ciclista.

Artículo 34.—Zona de servidumbre

1. La zona de servidumbre de las vías ciclistas forales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas internamente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cuatro metros, medidas desde las citadas aristas.

2. En aquellos supuestos en que la vía ciclista foral esté habitada en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral y, por tanto, dentro de la franja de servidumbre de esta, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de servidumbre la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

3. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del órgano foral competente de la Diputación Foral de Bizkaia, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

4. No obstante lo anterior, se podrá autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la vía ciclista.

Con carácter general, se permitirá el uso agropecuario en la zona de servidumbre, siempre y cuando no interfiera en la funcionalidad de la vía ciclista foral.

Artículo 35.—Zona de afección

1. La zona de afección de una vía ciclista foral consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas inte-

tasun-eremuak mugatzen ditu. Kanpotik, ordea, laugunearen kanpoko ertzetik paralelo dauden bi lerrok mugatzen dituzte. Lerro horiek laugunearen kanpoko ertz horretatik sei metrora egongo dira, ertzetatik neurtuta.

2. Eraginpeko eremuan edozein lan mota egiteko, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunaren baimena beharko da, beste edozein erakundek gaian eduki ditzakeen eskumenak gorabehera. Tartean sartutako bizikleta-bide foralean baimendutako mugikortasunaren garapen normalean, eta, beraz, azpiegituraren funtzionaltasunean, jarduketek eragin ditzaketen eragozpenak eta oztopoak izango dira baimena ukatzeko arrazoiak.

36. artikulua.—*Jabari publikoaren araubidea*

Bizikleta-bide foralak jabari publikoko eta erabilera publikoko ondasunak dira eta, hortaz, ezin dira besterendu ezta enbargatu ere, eta preskribaezinak dira. Bide horien titulartasuna eta bide horiek eraikitze, zaintze edo ustiatze jarduketara publikoak ez daude inolako zergaren menpe.

37. artikulua.—*Eraikuntza-lerroa*

1. Eraikuntza-lerroa zortasun-eremutik kanpo dago, bizikleta-bidearen bi aldeetan, bizikletentzako galtzadaren kanpoko ertzetik (eta oinezkoentzako galtzadarenetik, halakorik badago) bost metrora.

Honako hau da galtzadaren kanpoko ertza: bizikletentzako eta oinezkoentzako (halakorik badago) plataformaren eskuineko ertza, zirkulazioaren noranzkoan.

2. Bizikleta-bide forala foru errepide baten alboko edo gertuko lur-zerrenda batean eraikita badago, eraikuntza-lerroa zehazteko bi neurketatik handiena hartuko da.

3. Lerro horretatik bizikleta-bideraino debekatuta dago edozein eraikuntza-lan egitea, sestraren gainean zein sestrapean.

Edonola ere, zortasun-eremuaren (eremu hori barne) eta eraikuntza-lerroaren arteko lurzoruan, behin-behineko erabilera eta lanak eta erraz desmuntatu daitezkeen instalazio arinak baimendu ahal izango dira, prekarioan.

Eraikuntza-lerroaren aurretik lehendik dauden eraikin eta instalazioetan, higiene, kontserbazio, apainketa eta/edo sendotzearen ondoriozko konponketa-lanak bakarrik egin ahal izango dira, ondare urbanizatu eta eraikia birgaitzeko babesutako jardueren buruzko araudi instituzionalean xedatutakoaren arabera.

Ez da baimenik emango finkatzeko lanak egiteko, baldin eta eskaera egiten den egunetik ondorengo 4 urteetan, eraikina edo instalazioa hartzen duen lurra desjabetzea edo eraikin edo instalazio hori eraistea aurrez ikusita badago, Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean jasotako bizikleta-bide foral bat egiteko.

4. Oro har, osorik edo zati batean hirigunetik igarotzen diren bizikleta-bide foraletan, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak aurreko zenbakian ezarritako distantzia baino distantzia txikiagoan ezar dezake eraikuntza-lerroa, baldin eta dagokion hirigintza-plangintzak hori egitea baimentzen badu eta Bizkaiko Foru Aldundiak plangintza horren aldeko txostena eta baimena ematen baditu.

5. Horrez gainera, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak, ukitutako toki-erakundeek txostena eman ondoren, oro har ezarritako eraikuntza-lerroa baino distantzia laburragoan dagoen muga-lerro bat ezar dezake arrazoi geografikoak edo sozioekonomikoak direla medio ondo zehaztutako inguru edo eskualdeetako zenbait bizikleta-bidetan.

6. Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak salbuespenez baimendu ahal izango ditu artikulua honen lehen zenbakian adierazita dagoen distantzia baino distantzia txikiagoan dauden eraikuntza batzuk, baldin eta eraikuntzagune jarraitu bat badago.

Honako hau da eraikuntzagune jarraitua: hirigintza-plangintzan ezarritako lerrokadurari eusten dioten eraikin itxi batzuen multzoak hirigintzari dagokionez osatzen duten tarte homogenea.

riormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de seis metros, medidas desde las citadas aristas.

2. Para llevar a cabo en la zona de afección cualquier tipo de obras será precisa la autorización del órgano foral competente de la Diputación Foral de Bizkaia, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. La no autorización estará fundamentada en posibles interferencias y dificultades que las actuaciones propuestas puedan causar en el normal desarrollo de la movilidad autorizada en la vía ciclista afectada y, por tanto, en la funcionalidad de la propia infraestructura.

Artículo 36.—*Régimen demanial*

Las vías ciclistas forales se consideran bienes de dominio y uso público, no pudiendo ser enajenables, embargables ni prescriptibles. En ningún caso, su titularidad o las actuaciones públicas referidas a su construcción, conservación o explotación serán objeto de tributo alguno.

Artículo 37.—*Línea de Edificación*

1. La línea de edificación es exterior a la zona de servidumbre y se sitúa a ambos lados de la vía ciclista, a cinco metros medidos desde la arista exterior de la calzada ciclista (y peatonal si existiera).

Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde derecho de la plataforma, tanto ciclista como peatonal (caso de existir), en el sentido de la marcha.

2. En aquellos supuestos en que la vía ciclista foral esté habitada en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, prevalecerá a efectos de fijar la línea de edificación la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

3. Desde esta línea hasta la vía ciclista queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción tanto sobre rasante como bajo rasante.

No obstante, en el suelo comprendido entre la zona de servidumbre (incluida esta) y la línea de edificación podrán ser autorizados a precario usos u obras justificadas de carácter provisional o instalaciones ligeras fácilmente desmontables.

En las edificaciones e instalaciones ya existentes por delante de la línea de edificación, únicamente podrán realizarse, de conformidad con lo dispuesto en la normativa institucional sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado, obras de reparación por razones de higiene, conservación, ornato y/o consolidación.

En ningún caso serán autorizadas obras de consolidación cuando se tenga prevista la expropiación o demolición del terreno que alberga la construcción o instalación sujeto, con el fin de habilitar una vía ciclista foral enmarcada en el PTS de Vías Ciclistas dentro del plazo de 4 años a contar desde la fecha de solicitud.

4. Con carácter general, en las vías ciclistas forales que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, el órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia, podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente que sea informado y en su caso autorizado, por la Diputación Foral de Bizkaia.

5. Asimismo, el órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia, previo informe de las entidades locales afectadas, podrá, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas vías ciclistas en zonas o comarcas perfectamente delimitadas por razones geográficas o socioeconómicas.

6. El órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia, podrá autorizar excepcionalmente en supuestos singulares construcciones a menor distancia de la señalada en el apartado 1 de este artículo, cuando exista un continuo edificatorio.

Se entiende por continuo edificatorio el tramo urbanísticamente homogeneizado por la existencia de un conjunto de edificaciones cerradas que mantienen la alineación establecida en el planeamiento urbanístico.

7. Baldin eta hiri-antolamenduko plan orokorretan edo plangintzako arau subsidiarioetan landa-guneak edo antzekoak sartzen badira lurzoru urbanizaezinean, bizikleta-bide foralen babes-eremuetan plangintza-tresna horietan berariaz xedatutakoa bete behar da eraikuntza-lerroa finkatzeko.

8. Artikulu honetan ezarritakoaren kontra egiten diren esku-hartzeek ahalmena emango diote Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunari esku-hartzeok interesdunaren kontura eraits daitezela agintzeko, betiere haiek legezatzetik ez badago.

38. artikulua.—*Desjabetzea zortasun-eremuan*

1. Zortasun-eremuan eta eraikuntza-lerrorainoko eremuan, Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak ondasunak desjabetu ahal izango ditu (onura publikoko adierazpena inplizituki ulertuta), baldin eta aurretik onartuta badauka trazatu- edo eraikuntza-proiektu bat, ezinbestekoa edo komenigarria dena bizikleta-bidea konpondu, zabaldu edo kontserbatzeko.

2. Zortasun-eremu bat aldi baterako okupatzen bada, bizikleta-bidea mantendu eta kontserbatzeko lanak egiteko, okupazio horrek eskubidea emango du kalte-ordainak jasotzeko, nahitaezko desjabetzeari buruzko legerian ezarritako moduan.

Bizkaiko Foru Aldundiak ordainduko ditu kalte-ordainak, eta auzeraz izango du kalte-ordainok aldi baterako okupazioaren arduradunari edo onuradunari jasanarazteko.

39. artikulua.—*Zerbitzu orokorren lerroa*

1. Bizikleta-bidearen alde bietan, zortasun-lerroaren ondo-ko metro bateko lur-zerrenda batean, zerrenda horren barruan eta bizikleta-biderantz, zerbitzu orokorren lerroa dago; lerro hori bizikleta-bidearen zerbitzuari zuzenean lotuta ez dauden zerbitzu publikoak eta/edo pribatuak hartzeko da.

2. Hala ere, bizikleta-bide foral baten jabari publikoaren gaineko gurutzaketak baimendu ahal izango dira, berariaz ezarritako baldintza teknikoak eta segurtasun baldintzak betetzen badituzte eta gurutzaketen galiboak eta ustiatzeko instalazioek bizikleta-bidearen eta haren elementu funtzionalen funtzionamendu zuzena oztopatzen ez badute. Galiboa eta instalazio horiek jabari publikoko eremutik kanpo geratuko dira beti.

3. Elektrizitate-lineen, telefono-lineen, telegrafo-lineen eta aireko beste instalazio batzuen zutoinak jabari publikoko eremutik kanpo jarriko dira, ahalik eta urrunen, bizikleta-bideko galtzadaren kanpoko ertzetik (eta oinezkoen bideko galtzadarenetik, halakorik badago) gutxienez ere haien altura halako bat eta erdiko distantzian.

4. Horrez gainera, txarrantzak eta ainguraketak ezin izango dira jabari publikoko eremuan jarri.

5. Dauden zerbitzuak ordeztu edo okupatuz gero, banan-banan aztertu behar da kasu bakoitza.

40. artikulua.—*Sarbideak mugatzea, zehaztea eta berrantolatzeta*

1. Ez da baimenduko ibilgailu motordunik sartzea, arau honetan xedatutako erabilerean arabera, ibilgailu motordunen zirkulazioa berariaz eta salbuespen gisa baimenduta ez dagoen bizikleta-bide-etako zatietan.

2. Foru Aldundiak mugatu egin ahal izango ditu bizikleta-bide foraletarako sarbideak, behar bezala bermatuta ez daudenean, eta ezarri ahal izango du derrigorrean non eraiki ahal eta behar diren sarbideok, foru arau honetako 7. artikuluan ezarritako ezaugarri orokorren arabera, eta udalek arlo honetan duten eskumena errespetatuta.

3. Salbuespenez, lanetarako behin-behineko sarbideak baimendu ahal izango dira, baldin eta behar bezala justifikatzen bada arrazoi fisiko edo teknikoak direla medio ez dagoela beste auke-

7. En las zonas de protección de las vías ciclistas forales, siempre que en los Planes Generales de Ordenación Urbana o en las Normas Subsidiarias de Planeamiento se configuren Núcleos Rurales o denominación equivalente en suelo no urbanizable, para la determinación de la línea de edificación se estará a lo dispuesto expresamente en dichos instrumentos de planeamiento.

8. Las intervenciones que se realicen contraviniendo lo dispuesto en el presente artículo facultarán al órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia para ordenar su demolición a costa del interesado siempre que no sean susceptibles de ser legalizadas.

Artículo 38.—*Expropiación en zona de servidumbre*

1. En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que disponga previamente de un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la vía ciclista que lo hiciera indispensable o conveniente.

2. La ocupación temporal de la zona de servidumbre para la ejecución de obras o tareas de mantenimiento y conservación de la vía ciclista dará derecho a indemnización en los términos regulados en la legislación sobre expropiación forzosa.

El abono de esta indemnización correrá a cargo de la Diputación Foral de Bizkaia quien podrá repercutir la misma en el responsable o beneficiario de los hechos que motiven la ocupación temporal.

Artículo 39.—*Línea de Servicios Generales*

1. A ambos lados también de la vía ciclista, y en una franja de terreno de un metro de anchura situado con inmediación a la línea de servidumbre, por la parte interior de la misma hacia la vía ciclista, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los servicios públicos y/o privados no directamente relacionados con el servicio de la vía ciclista.

2. Se podrán, no obstante, autorizar los cruzamientos aéreos del dominio público de una vía ciclista foral garantizando siempre que cumplan las condiciones técnicas y de seguridad al efecto establecidas, y no afecten, ni su gálibo ni sus instalaciones de explotación, al correcto funcionamiento de la vía ciclista y sus elementos funcionales, quedando siempre aquellos fuera de las zonas de dominio público.

3. Los postes de sustentación de las líneas eléctricas, telefónicas, telegráficas u otras instalaciones aéreas se situarán siempre fuera de la zona de dominio público y lo más alejado de ella, a una distancia mínima de vez y media su altura medida desde la arista exterior de la calzada ciclista (y peatonal si existiera).

4. Las riostras y anclajes no podrán tampoco colocarse en zona de dominio público.

5. En el caso de reposiciones o afectaciones de servicios existentes, deberá estudiarse cada caso de manera individualizada.

Artículo 40.—*Limitación, determinación y reordenación de accesos*

1. No se permitirá ningún acceso motorizado en aquellos tramos de vías ciclistas donde no esté expresamente, y de forma excepcional, autorizada la circulación motorizada, con arreglo a los usos dispuestos en la presente Norma.

2. La Diputación Foral podrá limitar los accesos a las vías ciclistas forales y establecer, igualmente, en aquellos supuestos en que los mismos no queden debidamente garantizados, y sin perjuicio de las competencias municipales en la materia, los lugares en los que tales accesos puedan y deban construirse atendiendo a las características generales establecidas en el artículo 7 de la presente Norma.

3. Excepcionalmente, podrán autorizarse accesos provisionales de obra desde las vías ciclistas forales cuando se justifique debidamente que por motivos físicos o técnicos no existe otra alter-

rarik edo ez dagoela aukera egokiagorik, eta, baimendutako denboran eta epe hori amaitu eta gero, bizikleta-bideko bide-segurtasuna eta funtzionaltasuna bermatzen badira.

41. artikulua.—Finken itxiturak eta bizikleta-bide foraletatik banantzea

1. Finken itxiturek, edozein izaera dutela ere, zortasun-eremua errespetatuko dute.

Oro har, itxitura guztiak laugunearen kanpoko ertzetik gutxieenez ere haien altura halako bat eta erdiko distantzian egongo dira, eta altura inoiz ez da izango lau (4) metrotik gorakoa.

Salbuespen gisa, prekarioan, bizikleta-bideko laugunearen ertzean itxitura «biguna eta arina» jartzea baimenduko da, jabari publikoko eremua desjabetuta ez dagoenean. Itxitura «biguna eta arina» da tortsio soileko maila batez edo antzeko batez osatutakoa, egurrezko, altzairu galbanizatuzko edo antzeko materialez egindako zutoinen gainean jarritakoa. Ez da bi metro baino altuagoa izango, eta zutoinen sekzio horizontalak ez du gaindituko 10 cm-ko albo duen lauki baten baliokidea.

Hesi mota honetan ezin izango da txarrantxarrik erabili, eta ezin izango dira elektrifikatu.

Aurrekoa gorabehera, itxitura bakarrik baimenduko da ikuspenera eta bide-segurtasuna bermatzen badira, eta bizikleta-bideen eta haien funtzionamenduari lotutako eremuen kontserbazio- eta mantentze-lanak oztopatzen ez badira.

2. Errepideei atxikitako bizikleta-bide foralen kasuan, bereizteko/banantzeko jartzen diren elementuek ez dute arriskuan jarriko erabiltzaileen segurtasuna.

42. artikulua.—Berdeguneak eta zuhaitzak jartzea

Zortasun-eremuan eta eraginpeko eremuan berdeguneak jartzeko baimena eman ahal izango da, betiere bizikleta-bideko eta alboko errepideko (halakorik badago) ikuspenera eta bide-segurtasuna oztopatzen ez badituzte. Hala ere, kontuan hartu beharko da gainerako araudian eta, bereziki, Errepideei buruzko Foru Arauan xedatutakoa.

BIGARREN ATALA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN ERABILERA

43. artikulua.—Erabilera erkide orokorra

1. Bizikleta-bidea izena izan arren, ez dira bizikletentzat bakarrik; erabilera horrekin bateragarriak diren baimendutako beste erabilera batzuk ere izan ahal dituzte. Hala xedatzen denean eta bizikleten eta oinezkoen joan-etorriak elkarrekin batera arazorik gabe egin daitezkeenean eta behar bezala seinaleztatuta daudenean, oinezkoak ere ibili ahal izango dira bizikleta-bide foraletan.

2. Guztiz debekatuta dago ibilgailu motordunak (pedalei eragiteko laguntza duten bizikletak izan ezik) erabiltzea arau honetan araututako bizikleta-bide foral guztietan, polizia, zaintza, kontserbazio, mantentze, salbamendu, babes zibil eta larrialdietako zerbitzuan osasun laguntzako lanak egiteko ez bada; era berean, salbuespen gisa, bide horietan zirkulatzeko baimena eman ahal izango da egoera jakin batzuetan, beharrezkoa denean funts edo jabetzetara sartzeko, betiere beste biderik ez badago, eta kasu bakoitzean ezarzen den seinaleztapena eta baimen-araubidea betetzen bada.

3. Subsidiarioki, trafiko motordunetik banandutako bizikleta-bideak direnez, bizikletentzako sekzioan hauek erabili ahal izango dira: mugikortasun murriztuta duten pertsonen joan-etorriak errazteko elektrifikatutako bizikletak eta bizikleta autopropulsatuak, gurpil-ohol elektrikoak eta patinak. Elementu horiek txirringularen martxara egokitu beharko dira, eta txirringularen aurreratze-manioabrak ahalbidetu beharko dituzte, baita oinezkoen martxa ere, zati partekatuetan; eragozpenak edo arrisku-egoerak sortzea ekidingo dute eta bizikleta-bide horietan erabilera horiek guztiak batera ibiltzea ahalbidetuko dute. Kontrarik seinaleztatu edo baimentzen ez bada, bizikleta-bide foraletan ezin izango da erabili patineterik,

nativa posible y más adecuada, así como que se garantice la seguridad vial y funcionalidad de la vía ciclista durante el tiempo autorizado y tras su conclusión.

Artículo 41.—Cerramiento de fincas y segregación de las vías ciclistas forales

1. Los cierres de fincas, independientemente de su naturaleza, salvaguardarán la zona de dominio público.

La tipología de cierres cumplirá, como principio general, que la distancia del cierre a la arista exterior de la explanación no podrá ser inferior a vez y media de la altura de aquel y en ningún caso esta será superior a cuatro (4) metros.

Excepcionalmente, se permitirá la instalación de un cierre «blando y ligero», a precario, en la arista de la explanación de la vía ciclista, cuando la zona de dominio público no se encuentre expropiada. Se entiende por cierre «blando y ligero» al conformado por un tipo de malla de simple torsión o similar sobre postes de madera, acero galvanizado o similar. Su altura no superará los dos metros y las secciones horizontales de los postes no excederán del equivalente a un cuadrado de 10 cm de lado.

No se permitirá, en ningún caso, la utilización de alambre de espino en este tipo de vallado ni su electrificación.

No obstante a lo anterior, el cerramiento se autorizará en tanto en cuanto quede garantizada la visibilidad, la seguridad vial y no se impida la conservación y mantenimiento de las vías ciclistas y de las áreas asociadas a su funcionamiento.

2. En el supuesto de las vías ciclistas forales adosadas a las carreteras, los elementos de separación/segregación que sean colocados, no deberán suponer riesgo alguno para la seguridad de las personas usuarias.

Artículo 42.—Implantación de zonas verdes y arbolado

En la zona de servidumbre y afección se podrá autorizar la implantación de espacios verdes siempre y cuando no perjudiquen a la visibilidad y seguridad vial de la vía ciclista y de la carretera colindante si la hubiere, y sin perjuicio de lo establecido en el resto de normativa concurrente y, en particular, la Norma Foral de Carreteras.

SECCIÓN SEGUNDA

USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 43.—Uso común general

1. Pese a su denominación como vía ciclista, su uso no estará siempre restringido únicamente a los vehículos «ciclo», sino que estará abierto a aquellos otros usos autorizados compatibles con ellos. De esta forma, y cuando así se disponga y quede garantizada y señalizada la adecuada coexistencia de los desplazamientos ciclistas y peatonales, será posible el uso a pie de las vías ciclistas forales.

2. Queda expresamente prohibido el uso de vehículos a motor (a excepción de las bicicletas con pedaleo asistido) en la totalidad de las vías ciclistas forales objeto de esta Norma, salvo para las labores precisas de policía, vigilancia, conservación y mantenimiento, salvamento, protección civil y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como en aquellos supuestos concretos de su necesaria utilización a los solos efectos de acceso a sus fondos o propiedad, siempre que no exista otra alternativa viable y cuente con la señalización y régimen de autorización correspondiente.

3. De forma subsidiaria, y al tratarse de vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado, podrán circular por la sección dispuesta al tránsito de ciclos aparatos impulsados eléctricamente o autopropulsados al servicio del desplazamiento de personas con movilidad reducida, monopatinos eléctricos y patines. Todos ellos deberán acomodar su marcha a la de las personas ciclistas y permitir sus maniobras de adelantamiento, así como facilitar el tránsito peatonal en los tramos compartidos, evitando causar molestias o crear situaciones de peligro y favorecer el entendimiento cordial de todos esos usos por dichas vías ciclistas. En las vías ciclistas forales no estará permitido, salvo que se señalice o autorice lo con-

gurpil-oholik edo antzeko beste aparatatu mekanikorik (adibidez, goitibeherak, karrilanak edo orgatxoak).

Bizikleta-bideak ezin izango dira hartu oinezkoentzako ibilbideen ordezkotzat.

4. Bizikleta-bideak jabari publikoko ondasunak dira; beraz, doakoa da haien erabilera erabiltzaileentzat, eta eskubide hori askatasunez erabiliko da, kontuan hartuta bideon izaera, erabilera publikoari afektatu eta irekitzeko egintzak zein indarreko xedapenak.

5. Bizikleta-bide foralen gainerako erabilera bereziek, berriz, aplikatu behar zaizkien xedapen espezifikoak bete behar dituzte, eta Aldundiko organo eskudunak ezarriko ditu bete behar diren baldintzak. Erabilera berezitat joko da bizikleta-bideko trafikoa arruntetik nabarmen bereizten dena (bidearen berezko garraioak ez direnak, arau honetan jasotakoaren arabera; kirol-probak eta ezohiko beste erabilera batzuk).

Aurrekoa gorabehera, ezohiko erabilera eta aldi baterako erabilera batek bizikleta-bide foral baten gehiegizko narriadura eragiten badu, erantzulea behartuta dago bidea konpontzera. Bizikleta-bideko ohiko zirkulazioak sortzen duen narriadura baino handiagoa dena jotzen da gehiegizko narriaduratzat.

Aldundiko organo eskudunak eman behar du konponketa egiteko baimena, eta, interesdunari entzun ondoren, nolako konponketa egin behar den zehaztu behar du.

44. artikulua.—*Erabilera murriztea*

1. Bizkaiko Foru Aldundiak, bere organo eskudunen bitartez, aldi baterako edo modu iraunkorrean murriztu ahal izango du zirkulazioa bizikleta-bide foralen tarte edo zati batzuetan, baldin eta bidearen baldintzak, egoera, eskakizun teknikoak edo bide-segurtasuna direla-eta beharrezko bada.

2. Murrizketa horiek honako hauek izan daitezke: debekua eta dagokion administrazio-baimenean ezarritako baldintzetan zirkulatu beharra.

3. Bizkaiko Foru Aldundiak eskatu ahal izango dio interesdunari aurkez dezala egin nahi duen erabilerak bizikleta-bidearen gainean izango duen eraginari buruzko azterlan bat. Azterlan horren bidez justifikatu behar du erabilerak ez diola kalterik egiten bideari, bide-segurtasuna behar bezala bermatuta gertatzen dela eta bizikleta-bide foralaren gainerako erabiltzaileengan sor ditzakeen eraginak murrizteko beharrezko diren neurriak hartzen direla.

4. Bizkaiko Foru Aldundiak fidantza bat eratu dezala eskatu ahal izango dio interesdunari, gerta litezkeen kalteak ordaintzeko.

45. artikulua.—*Instalazio osagarriak*

Foru Aldundiak honako hauek ezarri ahal izango ditu, bizikleta-bideen gaineko trafikoa-eskaeraren eta erabileren ezaugarriak eza-gutu eta kontrolatzeko: zirkulazio-eraria neurtzeko instalazioak, behatze-ekipoak eta informazioa eta iritzia jasotzeko sistemak.

Halaber, zaintza eta segurtasun ekipoak jarri ahal izango ditu, leku berezietan eta arrisku gehiagoko lekuetan zaintza eta segurtasuna areagotzeko. Horrez gainera, telekomunikazioetako tresnak jarri ahal izango ditu.

HIRUGARREN ATALA

BAIMEN ETA LEGEZTAPENEN ARAUBIDE OROKORRA

46. artikulua.—*Administrazioaren baimena behar duten jarduketak*

1. Administrazioaren baimena beharko da bizikleta-bide foraletan eta haien babes-eremuetan edozein jarduera, lan eta obra egiteko.

2. Babes-eremuetan administrazioaren baimena beharko da, bereziki, jarduketak hauek egiteko, besteak beste:

trario, el uso de patinetes, monopatinés u otros ingenios mecánicos similares (por ejemplo, goitiberas, carrilanas o carretones).

En ningún caso, las vías ciclistas podrán considerarse como sustitutivas de los itinerarios peatonales accesibles.

4. En tanto constituyen bienes de dominio público, la utilización de las vías ciclistas forales será gratuita para las personas usuarias y se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público y a las disposiciones en vigor.

5. El resto de las utilidades especiales de las vías ciclistas forales se sujetarán a las disposiciones específicas que les resulten de aplicación, correspondiendo al órgano foral competente establecer el condicionado a que deberá ajustarse. Se entiende como utilización especial aquella que difiere sustancialmente del tráfico ordinario de la vía ciclista (transportes ajenos a los propios de la vía conforme a lo recogido en la Norma, pruebas deportivas y otros usos excepcionales).

No obstante lo anterior, toda utilización excepcional y temporal que comporte un deterioro excesivo de una vía ciclista foral conllevará la obligación de su reparación por parte del responsable. Se considerará como deterioro excesivo, igualmente, aquel que no produciría el tráfico ordinario de la vía ciclista.

Corresponderá al órgano foral competente otorgar la debida autorización, así como determinar el alcance de la reparación, previa audiencia del interesado.

Artículo 44.—*Limitaciones de uso*

1. La Diputación Foral, a través de sus órganos competentes, podrá imponer limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las vías ciclistas forales, cuando las condiciones, situación, exigencias técnicas o de seguridad vial así lo requirieran.

2. Las limitaciones podrán consistir tanto en la prohibición como en la obligación de transitar en determinadas condiciones fijadas en la correspondiente autorización administrativa.

3. La Diputación Foral de Bizkaia podrá solicitar al interesado la presentación de un estudio de impacto del uso pretendido sobre la vía ciclista en el que deberá justificarse que el mismo no produce daños a la misma, que su seguridad queda debidamente garantizada y que se toman las medidas necesarias para reducir las posibles afecciones al resto de personas usuarias de la vía ciclista foral.

4. La Diputación Foral de Bizkaia podrá solicitar al interesado la constitución de una fianza para responder de eventuales daños.

Artículo 45.—*Instalaciones auxiliares*

La Diputación Foral podrá establecer las instalaciones de aforo, los equipos de observación y sistemas de recogida de información y opinión que estime necesarios para un mejor conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico y usos de las vías ciclistas.

Igualmente podrá auxiliarse de equipos de vigilancia y seguridad en aras de reforzar la misma en zonas singulares y especialmente sensibles, así como de instrumental de telecomunicaciones.

SECCIÓN TERCERA

RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y LEGALIZACIONES

Artículo 46.—*Actuaciones sujetas a autorización administrativa*

1. La ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras a realizar en las vías ciclistas forales, en sus zonas de protección, estará sujeta a autorización administrativa.

2. Especialmente, y en las zonas de protección, estarán sometidas a autorización administrativa, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Ibilgailu motordunak ibiltzeko, 43. artikuluan ezarritako salbuespenetarako.
- Seinaleak, kartelak eta errotuluak jartzeko.
- Sarbideak zabaldu edo berritzeko, 40. artikuluan xedatutakoaren arabera.
- Lurpeko eroanbideak jartzeko.
- Aireko hariteria eta instalazioak jartzeko.
- Edozein jarduera, lan edo obra egiteko, nahiz eta behin-behinekoak edo aldi baterakoak izan.
- Hondeaketak eta lur-mugimenduak egiteko.
- Obra-hondakindegia eta zabortegeak jartzeko.
- Zuhaikek eta zuhaitzak landatzeko eta mozteko, 42. artikuluan ezarritakoaren arabera.
- Itxiturak jartzeko edo eraikitzeko, izaera edozein dela ere.
- Urbanizatzeko-lanak egiteko.
- Edozein motatako eraikin edo eraikuntza lanak egiteko, finkoak nahiz desmuntagarriak izan, lur gainean edo lur azpian egon, oin berrikoak izan edo lehendik dauden eraikinak edo bestelako eraikuntza-obrak handitzeko, aldatzeko edo eraberritzeko lanak izan, eta lan horiek beren egituran edo kanpoko itxuran eragina sortu ala ez.
- Eraikinak eta eraikuntzak osorik edo zati batean eraisteko.

3. Baimena beharko da gorago aipatu diren jarduera guztiak burutzeko, jarduera horiek egin nahi dituen pertsona, erakunde edo organismo publiko edo pribatua edozein dela ere, nahiz eta administrazio publikoak sustatu; eta gainera, kontuan hartu beharko dira egon daitezkeen beste eskumen batzuk ere.

4. Baimena lortzetik salbuetsita daude jarduketa hauek:

- a) Bizikleta-bide foraletako ohiko zirkulazioa.
- b) Zortasun-eremuetan eta eraginpeko eremuetan egiten diren nekazaritzako edo lorezaintzako jarduerak eta erabilerak, bizikleta-bide foralaren funtzionaltasuna oztopatzen ez badute.
- c) Foru Aldundiak bizikleta-bidea kontserbatu, mantendu, hobetu eta ustiatzeko egiten dituen jarduerak, lanak eta obrak.

5. Foru arau honetan jasotako baimenak bizikleta-bidearen kudeaketaren titular gisa agertzen den Aldundiko saileko organo eskudunak emango ditu.

47. artikulua.—*Aurretizko kontsultak*

Baimenetarako eskabidea aurkeztu aurretik, kontsulta egin ahal izango zaio Bizkaiko Foru Aldundiari, jakiteko ea egin nahi den jarduera hori bideragarria den, eta zeintzuk diren aplikatu beharreko baldintza teknikoak eta juridikoak.

Kontsulta horiei emandako erantzuna ez da loteslea izango.

48. artikulua.—*Dokumentazioa*

1. Baimen-eskabideekin batera, jarduerak, lanak edo erabilerak eta haien kokapena azaltzeko planoak, memoria eta aurrekontua aurkeztu behar dira, Aldundiko organo eskudunak egiaz-tatu ahal izateko ea haiek guztiak bat datozen foru arau honetan eta aplikatu beharreko araudian xedatutakoarekin.

2. Aurkeztutako dokumentazioa aztertu ondoren, ebazpena emateko beharrezkotzat jotzen diren agiri osagarriak edo zuzenketak eskatu ahal izango dira Administrazio Prozeduraren Legeko 71. artikuluan xedatutakoaren arabera. Horrez gainera, aurretik gordailu bat eratzeko eskatu ahal izango da, jarduera edo lanak behar bezala egiten direla bermatuta gera dadin.

3. Jarduera, obra edo lanaren izaeratik proiektu teknikoak behar den kasuetan, proiektua gaitasun tekniko nahikoa duen per-

- El tránsito de vehículos a motor para los supuestos excepcionales señalados en el artículo 43.
- La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos.
- La apertura o reforma de accesos conforme a lo dispuesto sobre el particular en el artículo 40.
- La instalación de conducciones subterráneas.
- Los tendidos e instalaciones aéreas.
- Todas aquellas actividades, trabajos u obras, aunque su carácter sea temporal o provisional.
- Las excavaciones y movimiento de tierras.
- Las escombreras y vertederos.
- La plantación y tala de arbustos y árboles con arreglo a lo establecido en el artículo 42.
- La colocación o construcción de cierres, independientemente de su naturaleza.
- Las obras de urbanización.
- Las obras de edificación y construcción independientemente de su tipología, ya sean fijas o desmontables, en superficie o subterráneas, ya se trate de obras de nueva planta o de ampliación, modificación o reforma de edificios y construcciones existentes, afecten estas o no a su estructura o aspecto exterior.
- Las demoliciones totales o parciales de toda clase de edificios y construcciones.

3. El sometimiento a autorización será extensible a las actuaciones referidas, cualquiera que sea la persona, entidad u organismo, público o privado, que pretenda realizarlas, independientemente de que sean promovidas por la administración pública, todo ello sin perjuicio de cualesquiera competencias concurrentes.

4. Quedan exentas del sometimiento a autorización las siguientes actividades:

- a) El tránsito normal por las vías ciclistas forales.
- b) Aquellas actividades y usos exclusivamente agrícolas o de ajardinamiento en las zonas de servidumbre y afección que no interfieran en la funcionalidad de la vía ciclista foral.
- c) Aquellas actividades, trabajos y obras que realice la Diputación Foral motivadas por la conservación, mantenimiento, mejora y explotación de la vía ciclista.

5. Las autorizaciones contenidas en la presente Norma Foral serán otorgadas por el órgano foral competente del Departamento que figure como titular foral responsable de la gestión de la vía ciclista.

Artículo 47.—*Consultas previas*

Con carácter previo a la presentación de la solicitud de autorizaciones, se podrá formular a la Diputación Foral Bizkaia consulta sobre la viabilidad de la actuación pretendida así como obtener información sobre los requisitos técnicos y jurídicos que resulten de aplicación.

La respuesta a estas consultas no tendrá carácter vinculante.

Artículo 48.—*Documentación*

1. Las solicitudes de autorización habrán de ir acompañadas de planos, memoria y/o presupuesto descriptivos de las actividades, obras o usos pretendidos y de su localización o alcance, con el fin de que el órgano foral titular competente pueda comprobar si resultan adecuados a los preceptos de la presente Norma Foral y de la normativa que resulte de aplicación.

2. Examinada la documentación presentada, se podrá requerir el complemento o subsanación que se considere pertinente para resolver, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Asimismo podrá requerirse la constitución de un depósito previo para garantizar la correcta ejecución de la actividad u obra.

3. En aquellos supuestos en que derivado de la naturaleza de la actividad, obra o trabajo se requiera proyecto técnico, el mis-

tsona batek sinatu beharko du. Oin berriko eraikin edo eraikuntzak egiteko, lehendik dauden eraikinak birgaitzeko, sarbideak eraikitzeko eta kanalizazioak edo aireko hariteriak jartzeko lanak egiteko, ezinbestekoa izango da proiektu teknikoa aurkeztea.

49. artikulua.—*Baimena ukatzea*

Baimenak foru arau honetan, Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean, Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialean eta aplikatu beharreko gainerako araudian oinarritutako arrazoiengatik ukatu ahal izango dira, baita organo eskudunaren behin betiko onespina duen proiektu baten (errepide batena edo bizikleta-bide batena) eraginpean dagoen baimena denean.

50. artikulua.—*Baimena iraungitzea*

1. Honako kasu hauetan iraungiko dira baimenak:
 - a) Beste herri administrazio baten lizentzia edo baimena beharrezkoa izanda, sei hilabeteko epean lortzen ez bada.
 - b) Lanak ez badira zortzi hilabeteko epean hasten.
 - c) Lanak ez badira egiten baimenean ezarritako epean, eta, eperik ezarri ez denean, berriz, urte bateko epean amaitu ez badira.
2. Aurreko zenbakietan ezarritako epeak baimena jakinarazi eta biharamunean hasiko dira.
3. Iraungipena 1. zenbakian ezarritako epeak igarotzen direnean gertatuko da, eta Administrazio Prozeduraren Legean ezarritakoaren arabera adieraziko da.
4. Interesdunak baimena luzatzeko eskabidea aurkezten badu iraungipena gertatu aurretik, eskaera aztertu eta baimena luzatu ahal izango da. Dena dela, luzapena ezin izango da izan, inoiz ere, hasieran ezarritako epearen erdia baino luzeagoa.

51. artikulua.—*Aldi baterako baimenak*

1. Atal honetan araututako baimenez gainera, aldi baterako baimenak ere eman ahal izango dira, noizbehinkako jarduerak edo erabilerak, iraunkorrek ez direnak, egiteko. Horretarako, baimena lortu aurretik, jarduera edo erabileren komenigarritasuna egiaztatzea behar da, eta jarduera eta erabilerak ezin izango dute murriztu administrazioaren jarduera, ez eta bizikleta-bidearen segurtasuna edo ahalmena ere.
2. Baimen horiek eskatzeko, 48. artikuluan baimenetarako ezarritako dokumentazio-baldintzak bete behar dira.
3. Aldi baterako baimenen epea ebazpenean bertan ezarriko da. Epea amaitzen denean, baimenok iraungiko dira, eta ez da beharrezkoa izango errekerimendu edo jakinarazpen pertsonalik egitea; beharrezkoa bada, ondasuna utzaraziko da, legean ezarritakoaren arabera.

52. artikulua.—*Ebazpena*

1. Aldi baterako baimenak lortzeko eskabideak Aldundiko organo eskuduneari aurkeztuko dira, 46.5 artikuluan xedatutakoaren arabera, eta aurreko artikuluetan araututako dokumentazioarekin batera.
2. Sail eskudunak sei hilabeteko epea izango du ebazpena jakinarazteko, eskabidea sartzen den egunetik hasita.
3. Epe hori igarota, interesdunak ulertu beharko du eskabidea administrazio-isiltasunaren ondorioz onetsi dela, betiere obrek edo erabilerak ez badute eraginik jabari publikoko eremuan, eta bizikleta-bideen plangintza zein indarreko hirigintza-plangintza betetzen badituzte.
4. Aldundiko organo eskudunak eskabidea ebazteko epea eten ahal izango du, administrazio-prozedurari buruzko araudian ezarritakoaren arabera.
5. Ezin izango da, inola ere, isiltasunaren bidezko ahalmenik lortu, ahalmen hori foru arau honetan, lurralde-planetan, bizikleta-bideen planetan eta trazatu- edo eraikuntza-proiektuetan, hiri-

mo irá firmado por persona con capacitación técnica para ello. Cuando se trate de edificaciones o construcciones de nueva planta, rehabilitación de edificios existentes, construcción de accesos y obras de canalizaciones o tendidos aéreos, la presentación del proyecto técnico será obligatoria.

Artículo 49.—*Denegación*

Las autorizaciones se denegarán por causas fundadas en la presente Norma Foral, en el Planeamiento Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, el Plan Territorial Sectorial de Carreteras y demás normativa que resulte de aplicación, así como cuando la misma esté afectada por un proyecto, bien de carretera bien de vía ciclista, que cuente con aprobación definitiva por el órgano competente.

Artículo 50.—*Caducidad*

1. Las autorizaciones caducarán en los siguientes supuestos:
 - a) Cuando, siendo precisa licencia o autorización de otra Administración Pública, no se obtuviere en el plazo de seis meses.
 - b) Cuando las obras no se comenzaren en el plazo de ocho meses.
 - c) Cuando la actuación no hubiere sido ejecutada en el plazo que figure en la propia autorización y, en su defecto, un año.
2. El cómputo de los plazos fijados en los apartados anteriores se hará a partir del día siguiente al que fuere notificada la autorización.
3. La caducidad se producirá por el transcurso de los plazos previstos en el párrafo 1 y se declarará de acuerdo a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo.

4. A instancia del interesado, presentada antes de producirse la caducidad, podrá ser estudiada y concedida prórroga de la autorización por plazo no superior a la mitad del fijado inicialmente.

Artículo 51.—*Permisos temporales*

1. Además de las autorizaciones reguladas en esta Sección, podrán ser concedidos permisos temporales para la realización de actividades o usos ocasionales, no permanentes, previa acreditación de su conveniencia, siempre que no supongan limitaciones a la actuación administrativa ni disminuyan la seguridad o capacidad de la vía ciclista.
2. La solicitud de tales permisos deberá reunir los requisitos documentales establecidos para las autorizaciones en el artículo 48.
3. El plazo de los permisos temporales será fijado en la propia resolución. Al término del plazo se extinguirán sin necesidad de requerimiento o notificación personal, procediendo el desalojo, si fuere preciso, con arreglo a la Ley.

Artículo 52.—*Resolución*

1. Las peticiones de autorizaciones o permisos temporales serán presentadas en el órgano foral competente según lo dispuesto en el artículo 46.5, acompañadas de la documentación regulada en los preceptos anteriores.
2. El Departamento competente deberá notificar la resolución adoptada en el plazo máximo de seis meses, contados a partir de la entrada de la solicitud.
3. Transcurrido dicho plazo, se entenderá concedida por silencio la autorización o permiso, siempre que las obras o usos no incidan en la zona de dominio público y, además, cumplan con el planeamiento de vías ciclistas y con el planeamiento urbanístico vigente.
4. El órgano foral competente podrá suspender el plazo previsto para resolver la solicitud en los términos previstos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo.
5. En ningún caso se adquirirán por silencio facultades en contra de lo establecido en la presente Norma Foral, en los Planes Territoriales, Planes y Proyectos de trazado y/o constructivo

antolamenduko tresnetan edo administrazio-prozedurari buruzko araudian ezarritakoaren kontra badago.

53. artikulua.—*Lanak geldiaraztea*

1. Lan edo erabilera bat egiten bada aurretik lortu beharreko aldi baterako baimena izan gabe edo emandako baimenean ezarritakoa bete gabe, orduan Aldundiko organo eskudunak ahalmena izango du lana edo erabilera geldiarazi edo eteteko, eta horren berri emango die interesdunei. Horrez gainera, interesdunei bi hila-beteko epea emango die legeztapen-eskabidea eta 48. artikuluan araututako dokumentazioa aurkezteko.

2. Geldiarazpenaren ondorioz, eraikuntza-lanak etenda gertatu dira, baina interesdunak bidearen segurtasun-baldintzak eta funtzionaltasuna mantentzeko beharrezko diren lanak egin behar dituzte berehala.

3. Proiektua ez bada adierazi den epean aurkezten, epearen hurrengo hilabetean aginduko dira eraisketa eta utzarazpena, eta ezarritako erabilerak behin betiko debekatuko dira. Aurreko guztia interesdunaren kontura izango da. Berdin jokatu da eskatutako legeztapena onartzen ez bada. Ematen den ebazpenean, lanak edo erabilerak egiteko epea ezarriko da, eta ohartaraziko da epea betetzen ez bada Administrazio Prozeduraren Legean egintzak nahitaez betearazteko ezarritako bideak erabiliko direla.

4. Artikulu honetan araututako lege-urratzea zuzendu ahal izango da bai lanak edo erabilerak egiten direnean, bai lanak amaitu ondorengo lau urteko epean.

5. Erabakiak hartzen badira ere, dagozkion zehapenak eta erantzukizunak eskatu ahal izango dira.

LAUGARREN ATALA

ARAU-HAUSTEAK ETA ZEHAPENAK

54. artikulua.—*Arau-hausteak*

1. Foru arau hau hausten duten egite edo ez-egiteek artikulu honetan eta hurrengoetan ezarritakoaren arabera zehatuko dira; horrek ez ditu kentzen erantzuleek izan ditzaketan bestelako erantzukizunak.

2. Honako hauek dira arau-hauste arinak:

a) Baimendu gabeko lanak, instalazioak edo jarduerak egitea bizikleta-bide foralaren jabari publikoko eremuan, zortasun-eremuan edo eraginpeko eremuan, horretarako beharrezko baimenak edo lizentziak izan gabe, edo emandako baimenetan ezarritako preskripzioetako bat ez betetzea, baldin eta lan, instalazio edo jarduerak horiek gerora legezatzeko modukoak badira.

b) Jabari publikoko eremuan eta/edo zortasun-eremuan edozein objektu edo material jarri, isuri, bota edo uztea, horrek bide-segurtasunean eraginik ez badu; eraginik badu, aldiz, arau-hauste larria izango da.

c) Bizikleta-bide foralaren trazatuaren zati bat behar ez bezala eta aldi baterako hartzea, edo bidearen erabiltzaileak bertan ibiltzea eragozteko edo oztopatzea, betiere ekintza horrek arrisku berezirik eragiten ez badu.

d) Laugunean edo jabari publikoko eremuan landatzea edo erabilera aldatzea horretarako baimenik edo onarpenik gabe edo emandako baimenean ezarritako baldintzak bete gabe, betiere bide-segurtasunean eraginik ez badu.

3. Honako hauek dira arau-hauste larriak:

a) Baimendu gabeko lanak, instalazioak edo jarduerak egitea bizikleta-bide foralaren jabari publikoko eremuan, zortasun-eremuan edo eraginpeko eremuan, horretarako beharrezko baimenak edo lizentziak izan gabe, edo emandako baimenetan ezarritako preskripzioetako bat ez betetzea, baldin eta lan, instalazio edo jarduerak horiek gerora ezin badira legezatu.

b) Foru bizikleta-bidean zirkulazioaren antolamendu, orientazio eta segurtasunarekin zuzenean lotutako edozein elementu hon-

de vías ciclistas, o instrumentos de Ordenación Urbana o en la normativa reguladora del procedimiento administrativo.

Artículo 53.—*Paralizaciones*

1. Cuando una obra o uso se realizare sin previa autorización o permiso temporal, o con incumplimiento de los que hubieren sido concedidos, el órgano foral competente queda facultado para disponer su paralización o cese, y lo comunicará a los interesados concediéndoles un plazo de dos meses máximo para que puedan presentar solicitud de legalización junto con la documentación regulada en el artículo 48.

2. La paralización suspenderá los trabajos de construcción, pero el interesado deberá realizar de inmediato las obras necesarias para mantener las debidas condiciones de seguridad y funcionalidad de la vía.

3. Si no fuere presentado el proyecto en el expresado plazo, dentro del mes sucesivo se dispondrá la demolición y desalojo impidiéndose definitivamente los usos establecidos; todo ello a costa del interesado. De igual modo se procederá en el supuesto de que no fuere procedente la legalización solicitada. En la resolución que se adopte se fijará el plazo para la ejecución con apercibimiento de que en caso de incumplimiento se adoptarán los medios de ejecución forzosa previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

4. Las facultades para restablecer la legalidad infringida regulada en el presente artículo podrán ser ejercidas durante la realización de las obras o los usos y durante el plazo de los cuatro años sucesivos a su terminación.

5. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

SECCIÓN CUARTA

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 54.—*Infracciones*

1. Las acciones u omisiones que contravengan lo dispuesto en la presente Norma Foral serán sancionadas de acuerdo con lo previsto en el presente y posteriores artículos, sin perjuicio de cualesquiera otras responsabilidades en las que pudieran incurrir las personas responsables.

2. Se considerarán infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas tanto en las zona de dominio público, de servidumbre o de afectación de la vía ciclista foral, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas; o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público y/o servidumbre, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no se afecte a la seguridad vial, en cuyo caso se trataría de una infracción grave.

c) Ocupar indebidamente y de modo transitorio parte del trazado de la vía ciclista foral u obstaculizar o interferir el normal deambular de las personas usuarias, siempre que tal actuación no entrañe especial peligrosidad.

d) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada cuando no se afecte a la seguridad vial.

3. Se considerarán infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afectación de las vías ciclistas forales, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar cualquier elemento de la vía ciclista foral directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de

datzea, edo nahita aldatzea elementu horren ezaugarriak edo kokalekua.

c) Foru bizikleta-bideko edozein lan, instalazio edo elementu funtzional apurtu, hondatu edo aldatzea.

d) Bizikleta-bideko galtzadan, hormetan, seinaleetan eta beste elementu batzuetan pintadak egitea, helburua edozein dela ere.

e) Bizikleta-bide foraleko plataforman eragina duen edozein objektu edo material jarri, isuri, bota edo uztea.

f) Laugunean edo jabari publikoko eremuan aireko edo lurpeko gurutzaketak egitea, horretarako baimenik edo onarpenik gabe edo emandako baimenean ezarritako baldintzak bete gabe.

g) Informazio-kartelak jartzea jabari publikoko eremuan, zortasun-eremuan edo eraginpeko eremuan, horretarako baimenik gabe.

h) Bizikleta-bidea osatzen duten elementuen kontserbazioan zabarkeriaz jokatzea.

i) Emakidaren klausula orokorren pleguan ezarritako epeak ez betetzea.

j) Foru bizikleta-bideak ustiatu eta zaintzeko eginkizunak erabil ditzala eragozteko administrazio eskudunari, egintzen zein ez egiteen bidez.

k) Artikulu honetako 2. zenbakiko c), d), e) eta f) letretan arau-hauste arintzat jotakoak, arrisku bereziren bat eragiten badute.

l) Arau-hauste arinak behin eta berriro egitea.

4. Honako hauek dira arau-hauste oso larriak:

a) Artikulu honetako 3. zenbakiko a) letran jasotako jarduketak, bizikleta-bide forala erabiltzeko segurtasunean eragin zuzena badute eta/edo bidea erabiltzea eragozten badute.

b) Foru bizikleta-bidean zirkulazioaren antolamendu, orientazio eta segurtasunarekin zuzenean lotutako edozein elementu ostu, hondatu edo apurtzea, edo nahita aldatzea elementu horren ezaugarriak edo kokalekua, baldin eta elementuak handik aurrera ezin badu bere funtzioa bete.

c) Bizikleta-bide foraleko edozein lan, instalazio edo elementu funtzional apurtu, hondatu edo aldatzea, jarduera horiek bizikletentzako plataforman eragina badute.

d) Eraginpeko eremuetan bizikleta-bideen erabiltzaileentzat arriskutsu, gogaikarri edo osasungaitza den edozein instalazio jarzea edo jarduera egitea, hori ekiditeko neurririk hartu gabe.

e) Su-arriskua sortzea, sua zabaltzen ez bada ere.

f) Bizikleta-bidean makinak, materiala edo objektuak uztea, jartzea, edo haiekin bidea okupatzea, horretarako baimenik gabe, edo emandako baimenetan ezarritako preskripzioetako bat ez betetzea, jarduketa horiek bide-segurtasunean eragiten badute edo azpiegituraren errodadura-baldintzak kaltetzen badituzte.

g) Oin berriko eraikinak egitea edo etxebizitzaren eraikinak, merkataritzakoak edo industriakoak berariazko baimenik gabe handitzea, babes-eremuetan, gutxieneko distantzietatik behera.

h) Bizikleta-bideko egituren edo laugunearen egonkortasuna arriskuan jartzen duten jarduketak, obrak edo lanak.

i) Larritzat jotako arau-hausteak behin eta berriz egitea.

55. artikulua.—Zehapen-prozedura

1. Foru Aldundiko organo eskudunaren ebazpen bidez hasiko da foru arau honetan ezarritakoaren kontrako arau-hausteak zehatzeko prozedura, dela administrazioaren kabuz, dela hirugarren batzuketarako salaketa baten ondorioz.

la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la vía ciclista foral o de sus elementos funcionales.

d) Realizar pintadas en la calzada, muros, señales y otros elementos de la infraestructura ciclista, cualquiera que sea su finalidad.

e) Colocar, verter, arrojar, abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la vía ciclista foral.

f) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada.

g) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público o servidumbre sin la pertinente autorización.

h) Actuar con negligencia en la conservación de los elementos integrantes de la vía ciclista.

i) Incurrir en incumplimiento en los plazos consignados en el pliego de cláusulas generales de la concesión.

j) Obstruir con actos u omisiones a la Administración competente en el ejercicio de sus funciones de explotación y vigilancia de las vías ciclistas forales.

k) Los supuestos contemplados como infracciones leves en los apartados c), d), e) y f) de este artículo, caso de que conllevaran especial peligrosidad.

l) La reincidencia o reiteración en la comisión de infracciones leves.

4. Se considerarán infracciones muy graves:

a) Las actuaciones contempladas en el apartado 3 a) de este artículo, cuando las mismas afectaran directamente a la seguridad de uso de la vía ciclista foral y/o impidan su uso.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la vía ciclista foral directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la vía ciclista foral o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la plataforma rodada.

d) Establecer en las zonas de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para las personas usuarias de las vías ciclistas, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Causar o provocar riesgo de incendio, aunque su propagación no se produzca.

f) Depositar, colocar u ocupar la vía ciclista con maquinaria, materiales u objetos sin la correspondiente autorización o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, afectando a la seguridad vial o deterioren las condiciones de rodadura de la referida infraestructura.

g) Las construcciones de nueva planta o ampliaciones sin autorización expresa de edificios de viviendas, comerciales o industriales en zona de protección a distancias inferiores a las previstas como mínimas.

h) Las actuaciones, obras o trabajos que pongan en riesgo la estabilidad de las estructuras o explanación de la vía ciclista.

i) Cometer alguna de las infracciones calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Artículo 55.—Procedimiento sancionador

1. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Norma Foral se iniciará por resolución del Órgano competente de la Diputación Foral, de oficio o como consecuencia de denuncia formulada por terceros.

2. Zehatzeko administrazio-prozedura prozedura berezi horiarautzen duten xedapenetan ezarritakoa izango da; kasu honetan, Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen zigortzeko ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legean ezarritakoa.

3. Aldundiko organo eskuduna arduratuko da foru arau honetan ezarritako preskripzioak betetzen direla ikuskatzeaz, 46.5 artikuluan xedatutakoaren arabera, eta ikuskapen-aktan azaldutako egitateak benetakotzat joko dira, hasitako espedientearen instrukzioan kontrakoa ondorioztatzen ez bada.

4. Bizikleta-bidearen edo haren elementuen kontra egindako egintzak delitu edo faltatzat hartu ahal badira, Aldundiko organo eskudunak agintaritzatza judizialari igorriko dio erruduntasun-testigantza, eta zehapen-prozedurak ez du aurrera egingo harik eta agintaritzatza judizial horrek irizpena eman arte. Agintaritzatza judizialak zehapena jartzen badu, ez da isun administratiborik jarriko. Ulertzen bada ez dela delitu edo faltarik egon, administrazioak aurrera eraman dezake zehapen-espediente, epaitegietan frogatutzat jotako egitateak oinarri hartuta.

56. artikulua.—Zehapenak

1. Eragindako kalte-galeren arabera, sortutako arriskuaren arabera (halakorik sortuz gero) eta egilearen asmoaren arabera ezarriko dira foru arau honetako 54. artikuluan jasotako arau-hausteen zehapenak; horretarako, honako isun hauek jarriko dira:

- arau-hauste arinetarako, 200 euro eta 4.000 euro arteko isuna
- arau-hauste larrietarako, 4.001 euro eta 10.000 euro arteko isuna
- arau-hauste oso larrietarako, 10.001 euro eta 200.000 euro arteko isuna.

Arau-haustea egitearen ondorioz lortu den onura ekonomikoa goiko zenbatekoen arabera ezarri beharreko isuna baino handiago bada, isuna areagotu egin beharko da, onura horren zenbatekoa berdintzeraino.

Aldundiak isunen zenbatekoa eguneratu ahal izango du, foru dekretu bidez, eguneratzearen aurreko urtean Bizkaiko Lurralde Historikoak izandako KPla erreferentziatzat hartuta.

2. Aurreko zenbakian zehaztutako isunez gainera, zehapen-organoei, dagokion errekerimenduan ezarritako epeak igaro ondoren, hertsapen-isunak jarri ahal izango dituzte, Administrazio Prozeduraren Legean ezarritakoaren arabera, eta eragindako kaltea lehengoratzeko eskatu ahal izango dute.

Isun horietako bakoitzak ezin izango du egindako arau-hausteen ondorioz ezarritako isunaren 100eko 20 gainditu.

3. Emakidadunari ezarri beharreko zigorraren gehieneko mugak ezin izango du aurrekontu osoaren %10 gainditu, lana erakuntza-fasean badago. Emakida ustiapen-fasean badago, berriz, urteko zigorraren gehieneko mugak ezin izango du ehuneko hau gainditu: aurreko urtean emakida ustiatzearen ondorioz lortutako sarreraren %20.

4. Bestalde, emakiden pleguetan eta foru arau honetan jasotako administrazio-baimenetan ezarritako baldintzetan emakidadunarentzat aurrez ikusten diren zigor eta zehapenak gorabehera, Bizkaiko Foru Aldundiak hertsapen-isunak ezarri ahal izango dizkio emakidadunari betebeharrak ez betetzen jarraitzen badu, betiere aurretik haiek betetzeko errekerimendua egin bazaio, baina ezarritako epean bete ez baditu. Isunaren eguneko zenbatekoa 6.000 euro izango da.

57. artikulua.—Eskumena

1. Bizikleta-bidearen kudeaketaz arduratzen den foru saileko diputatuari dagokio arau-hauste arinen edo larrien ondoriozko zehapenak ezartzea, foru arau bidez; oso larrien ondoriozkoak ezartzea, berriz, Foru Aldundiari dagokio, foru diputatu eskudunak proposamena eginda.

2. El procedimiento administrativo sancionador será el establecido en las disposiciones que regulen este procedimiento especial, que a nuestros efectos es la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3. La actividad inspectora que fiscaliza el cumplimiento de las prescripciones de la presente Norma Foral se efectuará por el Órgano foral competente, según lo dispuesto en el artículo 46.5, presumiéndose la certeza de los hechos descritos en el acta de inspección, salvo que de la instrucción del expediente incoado resulte concluyentemente lo contrario.

4. En los supuestos en que los actos cometidos contra la vía ciclista o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el Órgano foral competente pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras esta no se haya pronunciado. La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración podrá proseguir el expediente sancionador con base en los hechos que los Tribunales hayan considerado probados.

Artículo 56.—Sanciones

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 54 de esta Norma serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

- infracciones leves, multa de entre 200 a 4.000 euros
- infracciones graves, multa de entre 4.001 a 10.000 euros
- infracciones muy graves, multa de entre 10.001 a 200.000 euros.

Cuando el beneficio económico obtenido por la comisión de la infracción fuera superior a la sanción que hubiera de imponerse según dichas cuantías, la sanción deberá incrementarse hasta igualar la cuantía de aquel.

La Diputación podrá actualizar, mediante Decreto Foral, la cuantía de las multas tomando como referencia el I.P.C. del Territorio Histórico de Bizkaia del año inmediatamente anterior a la actualización.

2. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo, además de poder exigir la restitución del daño causado.

La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada para la infracción cometida.

3. El límite máximo de las penalidades a imponer al concesionario no podrá exceder el 10% del presupuesto total de la obra durante su fase de construcción. Si la concesión estuviera en fase de explotación, el límite máximo de las penalidades anuales no podrá exceder el 20% de los ingresos obtenidos por la explotación de la concesión durante el año anterior.

4. Sin perjuicio de las penalidades y sanciones cuya imposición al concesionario se prevea en los condicionantes de los pliegos de las concesiones y autorizaciones administrativas recogidas en la presente Norma, la Diputación Foral de Bizkaia podrá también imponer a aquel multas coercitivas cuando persista en el incumplimiento de sus obligaciones, siempre que hubiera sido requerido previamente y no las hubiera cumplido en el plazo fijado. El importe diario de la multa será de 6.000 euros.

Artículo 57.—Competencia

1. La imposición de sanciones por infracciones leves y graves corresponderá al Diputado/a del Departamento Foral titular responsable de la gestión de la vía ciclista mediante Orden Foral, y la de las muy graves, a la Diputación Foral, a propuesta del Diputado/a Foral competente.

2. Dagokion zehapena ezarrita ere, arau hautsi aurreko egoerara itzuli behar da eta eragindako kalteak zein galerak ordaindu behar dira. Bizikleta-bidearen kudeaketaz arduratzen den foru sailak ezarriko du kalte-ordainen zenbatekoa, espedientea izapidetu ondoren, eta hamabost eguneko epea emango da interesdunari entzuteko.

58. artikulua.—*Preskripzioa*

Arau-hauste larri eta oso larrien preskripzio-epea lau urte izango da; arau-hauste arinena, berriz, urtebete.

59. artikulua.—*Kalteak eta galerak ordaintzea*

1. Erantzukizuna izango dute bizikleta-bideari edo haren edozein elementuri kalteak eragiten dizkieten egintzak egiten dituztenek. Erantzuleei administrazio-espedientea instruituko zaie, konponketa zehaztu eta eskatzeko. Aurretik, baina, foru arau honetako 57.2 artikuluan jasotako entzunaldirako aukera emango zaie, baldin eta gaia ez bada zehapen-espediente baten bidez ebazti.

2. Kalteak sortu dituzten egitateak delitu edo faltatzat hartu ahal badira, erruduntasun-testigantza igorriko zaie epaitegiei, foru arau honetako 55.4 artikuluan ezarritakoaren arabera.

60. artikulua.—*Babes-eremuetako jabetzen baldintzak*

1. Indarreko hirigintza-araudian xedatutakoa gorabehera, bizikleta-bide foralean edo foru arau honek adierazitako babes-eremuetan zuzeneko edo zeharkako eragina duten lurren, eraikinen, instalazioen, landatutako sailen eta beste edozein elementuren jabeek behar bezalako segurtasun-baldintzetan mantendu behar dituzte elementu horiek.

Aurreko lerrokadan adierazitako instalazioen, eraikinen edo landatutako sailen batek ez baditu betetzen lerrokada horretan ezarritako baldintzak, Aldundiko organo eskudunak errekerimendua egingo dio jabeari, bete ditzan, eta ohartaraziko dio bestela egiten badu betearazpen subsidiarioa ezarriko zaiola eta haren kontura izango dela dagokion kostua, edo, 56.2 artikuluan xedatutakoaren arabera, hertsapen-isuna ezarriko zaiola.

2. Artikulu honetan adierazitako instalazio edo eraikin horiek erortzeko zorian badaude, foru organo eskudunak, hirigintza-araudian arabera, hirigintzako agintaritzari jakinaraziko dio, dagokion ondorioetarako; hala ere, bizikleta-bidea babesteko egokitzat jotako neurriak eskatu edo, hala behar denean, hartu ahal izango ditu.

XEDAPEN GEHIGARRIAK

Lehenengoa: Foru arau honetan jasotako Bizikleta-bide Foralen Katalogoan sartu ahal izango dira, ondo bereizita, bizikletentzat 3. eranskinean deskribatutako bizikleta-bideetako bat duten foru errepideen zatiak (Errepideei buruzko Foru Araua bete behar dutenak dira), foru arau honetan araututa ez daudenak, aplikazio-eremu materialean xedatutakoaren arabera (2.3 artikulua).

Bigarrena: Bizkaiko Lurralde Historikoko bizikleta-bide foralak kontuan hartu behar dira udal plangintzan eta haren zirkulazio eta irisgarritasunari buruzko arautegian, bizikleta-bide foralen sarera eroso eta seguru iristeko aukera emateko, sare horren bideehuna eta bizikletaz egiten dituzten joan-etorrietan erabiltzaileek trazatu egokia izateko duten eskubidea aintzat hartuta, Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bideen Plan Sektorialean ezarritakoarekin bat etorrita.

XEDAPEN IRAGANKORRAK

Lehenengoa: Bizkaiko Lurraldeko Bizikleta Bidea Plan Sektoriala onartu, edo, hala badagokio, berrikusi arte, 20. artikuluko 1.a) eta 1.b) multzoetako bizikleta-bideen trazatu edo eraikuntza-proiektuak

2. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de restablecer la legalidad infringida y de la de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el Departamento Foral titular responsable de la gestión de la vía ciclista previa tramitación de expediente, con audiencia del interesado por plazo de quince días.

Artículo 58.—*Prescripción*

El plazo de prescripción de las infracciones será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las leves.

Artículo 59.—*Indemnización de daños y perjuicios*

1. Incurrirán en responsabilidad quienes de cualquier modo realicen actos que causen daños en la vía ciclista o en cualquiera de sus elementos mediante expediente administrativo instruido al efecto para determinar y exigir la reparación, previa audiencia contemplada en el artículo 57.2 de la presente Norma Foral, si el asunto no se hubiese depurado en un expediente sancionador.

2. Cuando los hechos a consecuencia de los cuales se hubieran derivado los daños, pudieran ser constitutivos de delito o falta, se pasará el tanto de culpa a los tribunales, tal y como se recoge en el artículo 55.4 de la presente Norma Foral.

Artículo 60.—*Condiciones de las propiedades en las zonas de protección*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa urbanística en vigor, los propietarios de terrenos, construcciones, instalaciones, plantaciones y cualesquiera otros elementos que incidan directa o indirectamente sobre la vía ciclista foral o alguna de las zonas de protección señaladas en la presente Norma Foral, deberán mantenerlos en las debidas condiciones de seguridad.

Cuando alguna de las instalaciones, construcciones o plantaciones señaladas en el párrafo anterior incumpla las condiciones en el mismo exigidas, el órgano foral competente requerirá a quien ostente su titularidad para que proceda a su cumplimiento, con el apercibimiento de que en caso contrario se realizará por ejecución subsidiaria y a su cargo y coste del mismo o establecerá multas coercitivas según lo dispuesto en el artículo 56.2.

2. En el caso de que las instalaciones o construcciones a que se refiere el presente artículo se hallen en situación de ruina, de conformidad con la normativa urbanística, el órgano foral competente dará cuenta a la autoridad urbanística actuante a los efectos oportunos, todo ello sin perjuicio de la exigencia o, en su caso, rápida adopción de las medidas que estime oportunas en defensa de la vía ciclista.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera: En el Catálogo de Vías Ciclistas Forales al que se refiere la presente Norma Foral podrán recogerse igualmente, de manera diferenciada, aquellos tramos de carreteras forales, sujetos por tanto a la Norma Foral de Carreteras, que integren soluciones específicas para la movilidad ciclista de alguna de las tipologías posibles de vías ciclistas descritas en el Anexo 3 y que no se encuentren reguladas por la presente Norma Foral, con arreglo a lo dispuesto en el ámbito material de aplicación (artículo 2.3).

Segunda: Las vías ciclistas forales del Territorio Histórico de Bizkaia deberán ser tenidas en cuenta por el planeamiento municipal y su normativa de circulación y accesibilidad, a los efectos de facilitar un acceso cómodo y seguro a la red ciclista foral, teniendo en cuenta el carácter mallado de la misma y el derecho de las personas usuarias de disponer de un trazado adecuado también para sus desplazamientos en bicicleta, en línea con las consideraciones recogidas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera: En tanto no sea aprobado o, en su caso, revisado el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, se podrá viabilizar la ejecución de los proyectos de trazado y/o construc-

bideratu ahal izango dira; kasu horretan, informazio publikoaren izapidea 30 egun balioduneko izango da, eta ukitutako toki-korporazioentzako entzunaldiaren izapidea 2 hilabetekoa. Halaber, beharrezkoa bada, ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioa egin beharko da.

Informazio publikoaren izapide honek balio du, hala behar denean, ingurumenaren gaineko eraginaren azterketa informazio publikoan jartzeko ere, aplikatu beharreko legeria betetzeko eta dagozkion ondorioetarako.

Bigarrena: Foru arau hau indarrean jarri aurretik izapidetzen hasi diren proiektuen kasuan, une hartan zegoen lege-estalduratzat hartu zen araudiaren arabera onartuko dira.

Hirugarrena: Foru arau honetan ezarrita ez den guztian, Bizkaiko Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauan, hura garatzen duen erregelamenduan eta bat datozen aplikatu beharreko gainerako arauak ezarritakoa beteko da.

AZKEN XEDAPENAK

Lehenengoa: Bizkaiko Foru Aldundiak foru arau hau garatu eta aplikatzeko beharrezko diren foru dekretu guztiak onartuko ditu. Garapen horiek azaroaren 19ko 141/2013 Foru Dekretuko 2. artikuluan xedatutakoa bete beharko dute. Foru dekretu horren bidez, generoaren eraginaren aurretiazko ebaluazioa egiteko jarraibideak ezartzen dira.

Bigarrena: Foru arau hau Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta hogeit egunera jarriko da indarrean.

Bilbon, 2014ko ekainaren 27an.

Batzar Nagusietako Lehenengo Idazkariak
JON ANDONI ATUTXA SAINZEK

Batzar Nagusietako Lehendakariak
ANA MADARIAGA UGARTEK

1. ERANSKINA

BIZIKLETA-BIDE FORALEN KATALOGOA, ONARTU DEN DATAN (hasierako katalogoko zerrenda; foru agindu bidez eguneratuko da)

Eremu Geografikoa	Luzera (m)	Udal Mugartea	Organo kudeatzailea – BFA
Durangaldea	2.912	Abadiño, Berriz, Garai	Herri Lan eta Garraio Saila
Urdaibai	428	Gernika	Herri Lan eta Garraio Saila
Urdaibai	3.031	Forua, Murueta	Herri Lan eta Garraio Saila
Urdaibai	140	Arratzu	Herri Lan eta Garraio Saila
Urdaibai	1.945	Gernika, Arratzu	Herri Lan eta Garraio Saila
Cadagua	1.934	Alonsotegi	Herri Lan eta Garraio Saila
Bilbo	1.034	Bilbao	Herri Lan eta Garraio Saila
Eskuinaldea	720	Leioa	Ingurumen Saila
Eskuinaldea	1.060	Leioa	Herri Lan eta Garraio Saila
Eskuinaldea	104	Getxo	Herri Lan eta Garraio Saila
Eskuinaldea	4.285	Getxo, Berango, Sopela	Herri Lan eta Garraio Saila
Ezkerraldea-Meatzaldea	18.549	Barakaldo, Sestao, Portugalete, Ortuella, Abanto-Zierbena, Zierbena, Muskiz	Herri Lan eta Garraio Saila
Ezkerraldea-Meatzaldea	618	Abanto-Zierbena	Herri Lan eta Garraio Saila
Ezkerraldea-Meatzaldea	7.142	Muskiz, Galdames	Ingurumen Saila
Ezkerraldea-Meatzaldea	4.585	Trapagaran, Ortuella	Herri Lan eta Garraio Saila

ción de vías ciclistas de los grupos 1a) y 1.b) del artículo 20, con un trámite de información pública de 30 días hábiles y audiencia por un periodo de dos meses a las corporaciones locales, sometiéndolos a su vez, en caso de resultar necesario, a evaluación ambiental.

El trámite de información pública servirá también, en su caso, para la información pública del estudio de impacto ambiental, en cumplimiento y a los efectos, de la legislación aplicable.

Segunda: Los proyectos cuya tramitación se hubiera iniciado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Foral se aprobarán de acuerdo con la normativa que sirvió en su momento como cobertura legal.

Tercera: En lo no dispuesto en la presente Norma Foral, se estará a lo establecido en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia, en su Reglamento de Desarrollo y demás normativa concordante de pertinente aplicación.

DISPOSICIONES FINALES

Primera: La Diputación Foral de Bizkaia aprobará cuantos Decretos Forales resulten precisos para el desarrollo y ejecución de la presente Norma Foral. Desarrollos que habrán de ajustarse, igualmente, a lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Foral 141/2013, de 19 de noviembre, sobre evaluación previa del impacto en función del género.

Segunda: La presente Norma Foral entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial de Bizkaia»

En Bilbao, a 27 de junio de 2014.

El Secretario Primero de las Juntas Generales,
JON ANDONI ATUTXA SAINZ

La Presidenta de las Juntas Generales,
ANA MADARIAGA UGARTEK

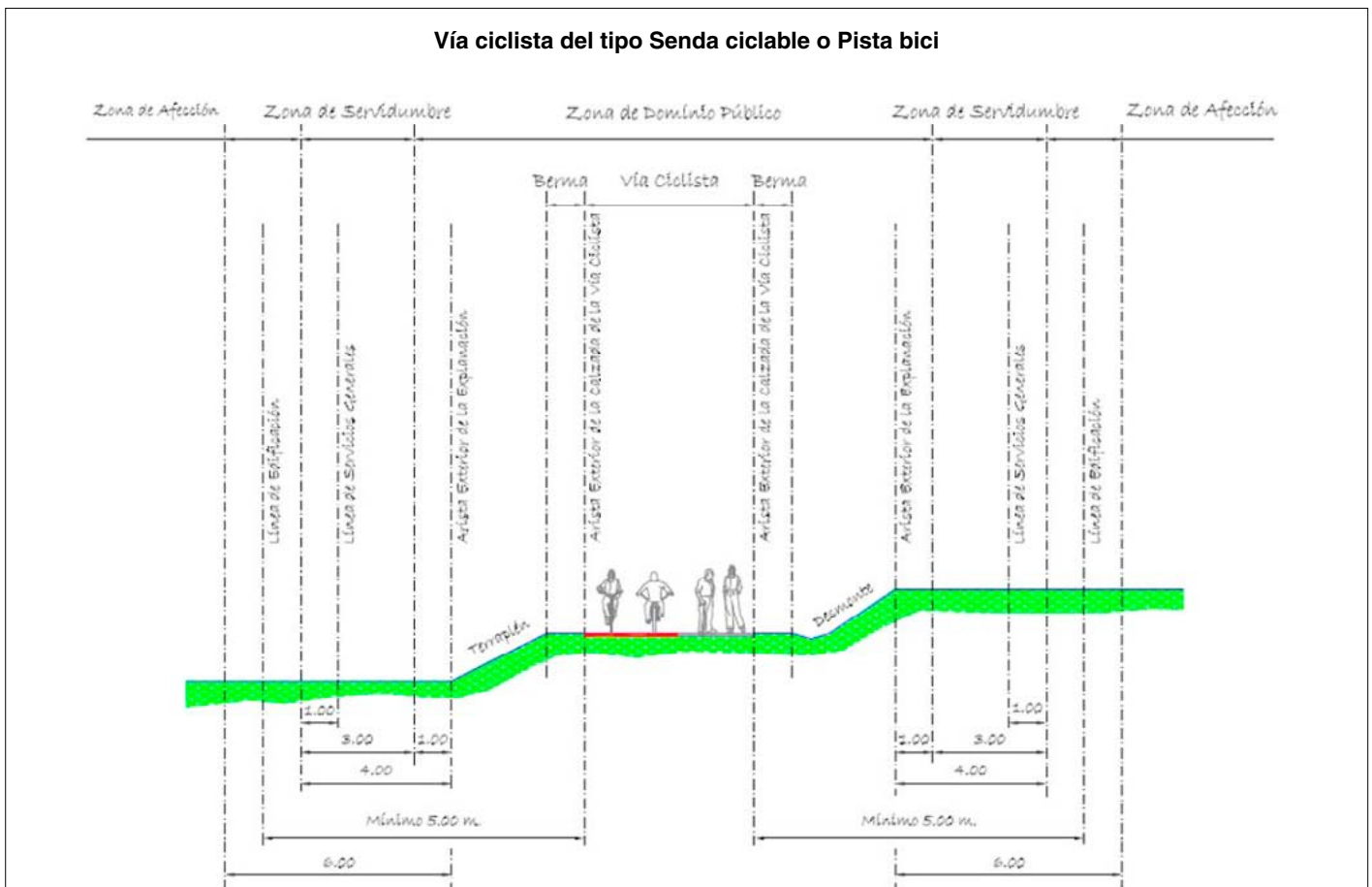
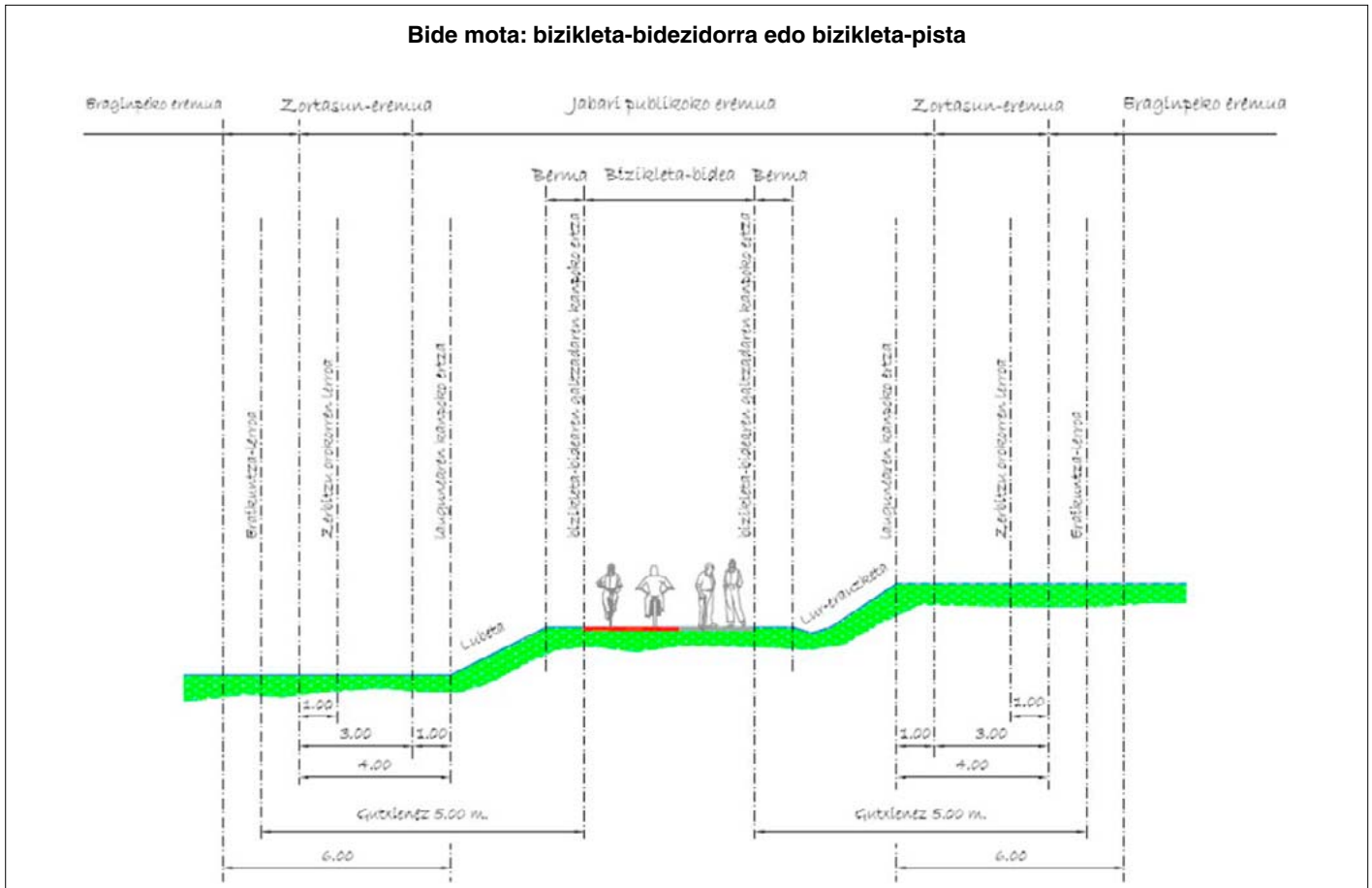
ANEXO 1

CATÁLOGO DE VÍAS CICLISTAS FORALES A LA FECHA DE SU APROBACIÓN (relación del catálogo de partida que luego se irá actualizando mediante orden foral)

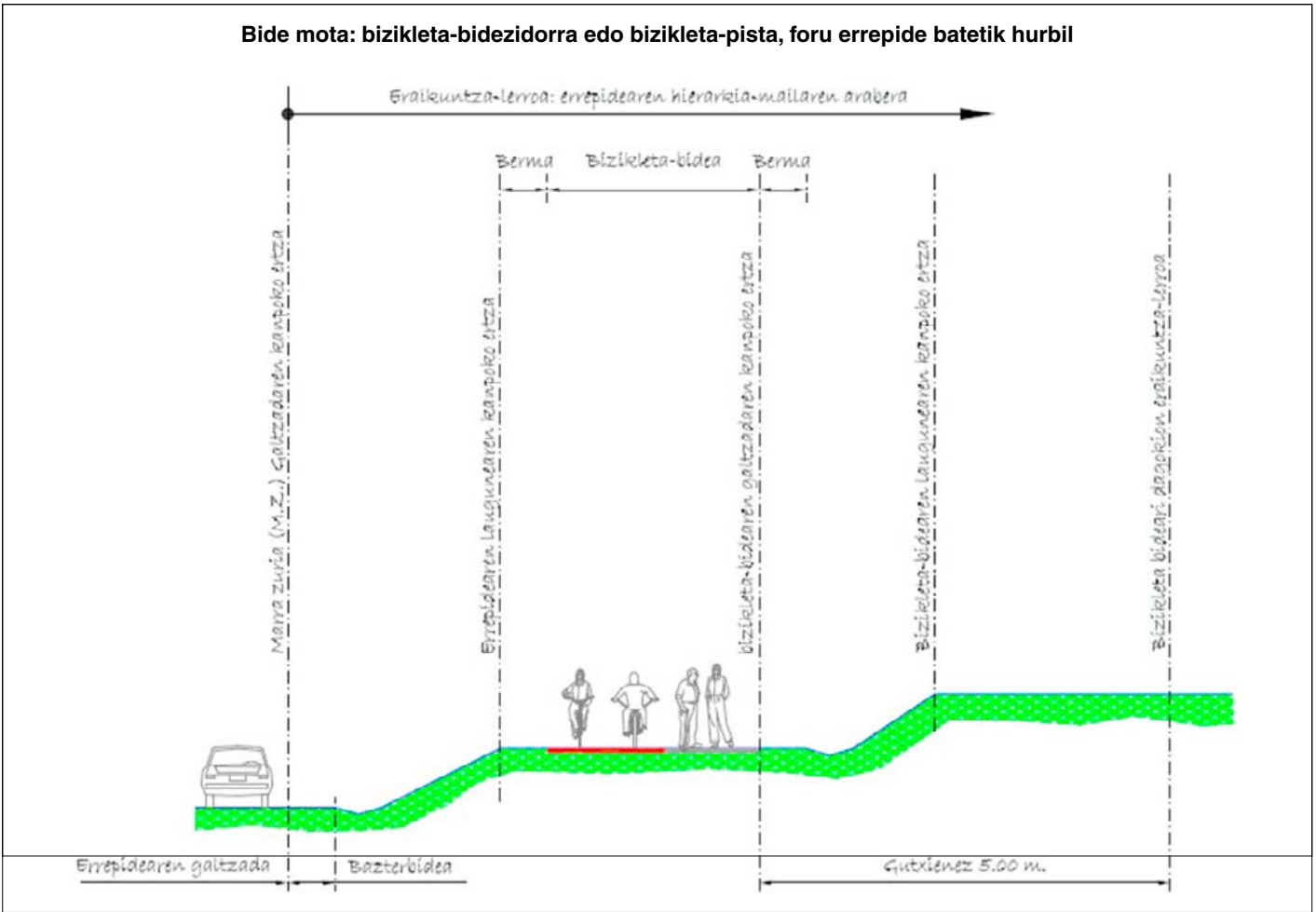
Ámbito Geográfico	Longitud (m)	Término Municipal	Órgano Gestor – DFB
Durangaldea	2.912	Abadiño, Berriz, Garai	Obras Públicas y Transportes
Urdaibai	428	Gernika	Obras Públicas y Transportes
Urdaibai	3.031	Forua, Murueta	Obras Públicas y Transportes
Urdaibai	140	Arratzu	Obras Públicas y Transportes
Urdaibai	1.945	Gernika, Arratzu	Obras Públicas y Transportes
Cadagua	1.934	Alonsotegi	Obras Públicas y Transportes
Bilbao	1.034	Bilbao	Obras Públicas y Transportes
Margen Derecha	720	Leioa	Medio Ambiente
Margen Derecha	1.060	Leioa	Obras Públicas y Transportes
Margen Derecha	104	Getxo	Obras Públicas y Transportes
Margen Derecha	4.285	Getxo, Berango, Sopela	Obras Públicas y Transportes
M. Izquierda y Z. Minera	18.549	Barakaldo, Sestao, Portugalete, Ortuella, Abanto-Zierbena, Zierbena, Muskiz	Obras Públicas y Transportes
M. Izquierda y Z. Minera	618	Abanto-Zierbena	Obras Públicas y Transportes
M. Izquierda y Z. Minera	7.142	Muskiz, Galdames	Medio Ambiente
M. Izquierda y Z. Minera	4.585	Trapagaran, Ortuella	Obras Públicas y Transportes

2. ERANSKINA / ANEXO 2

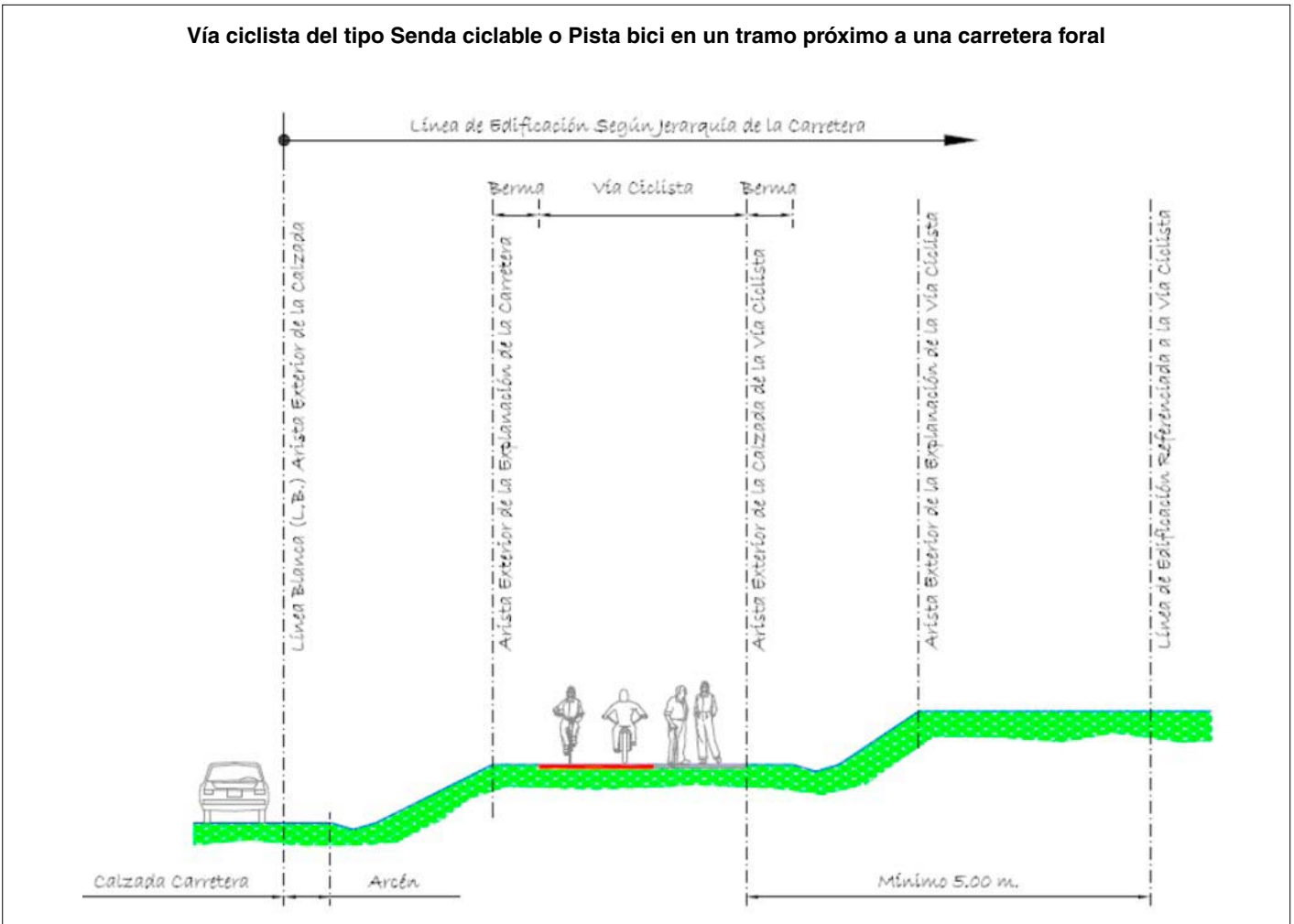
FORU BIZIKLETA-BIDEEN BAKE EREMUEN ESKEMA-GRAFIKOA
 ESQUEMA-GRÁFICO DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

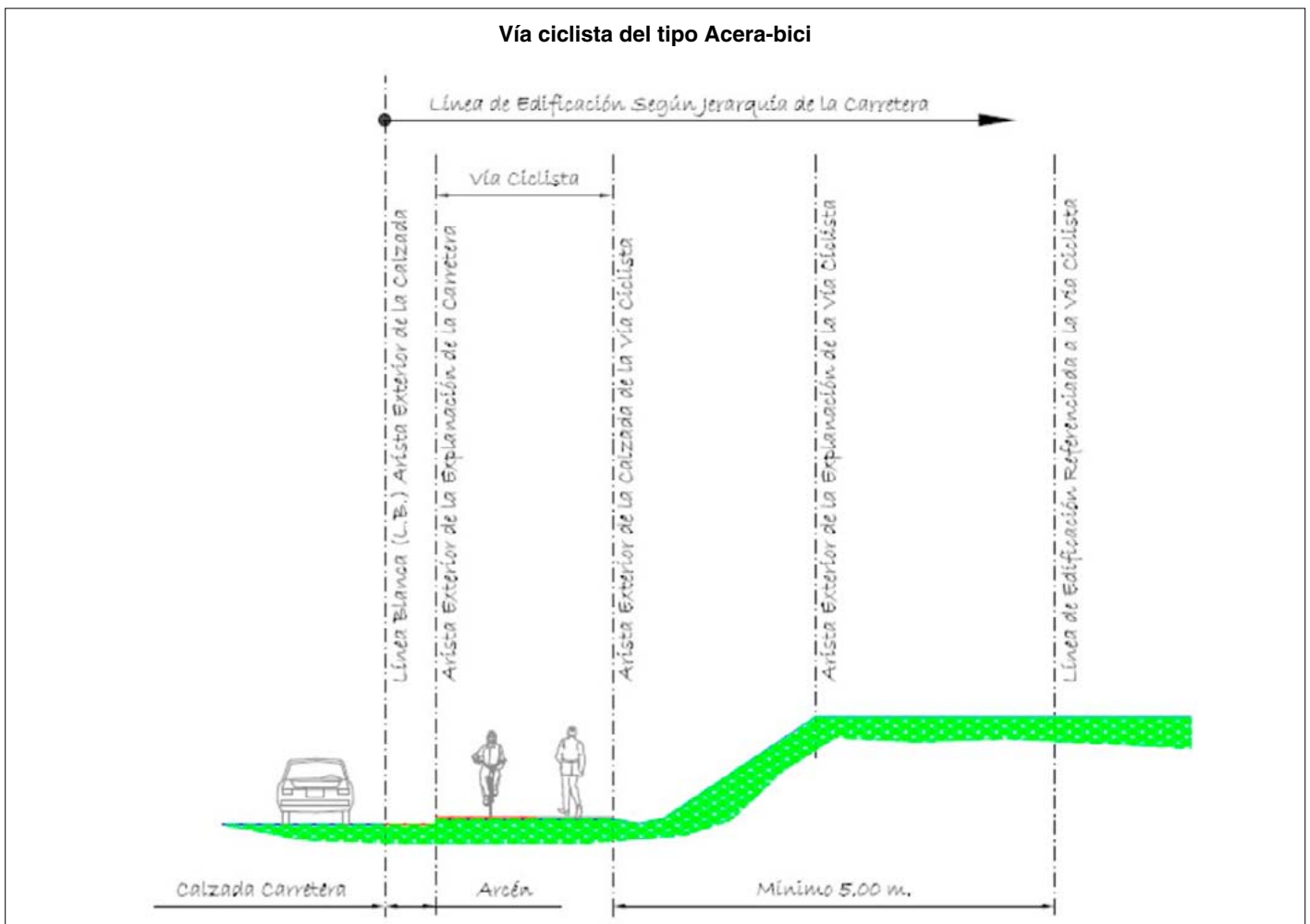
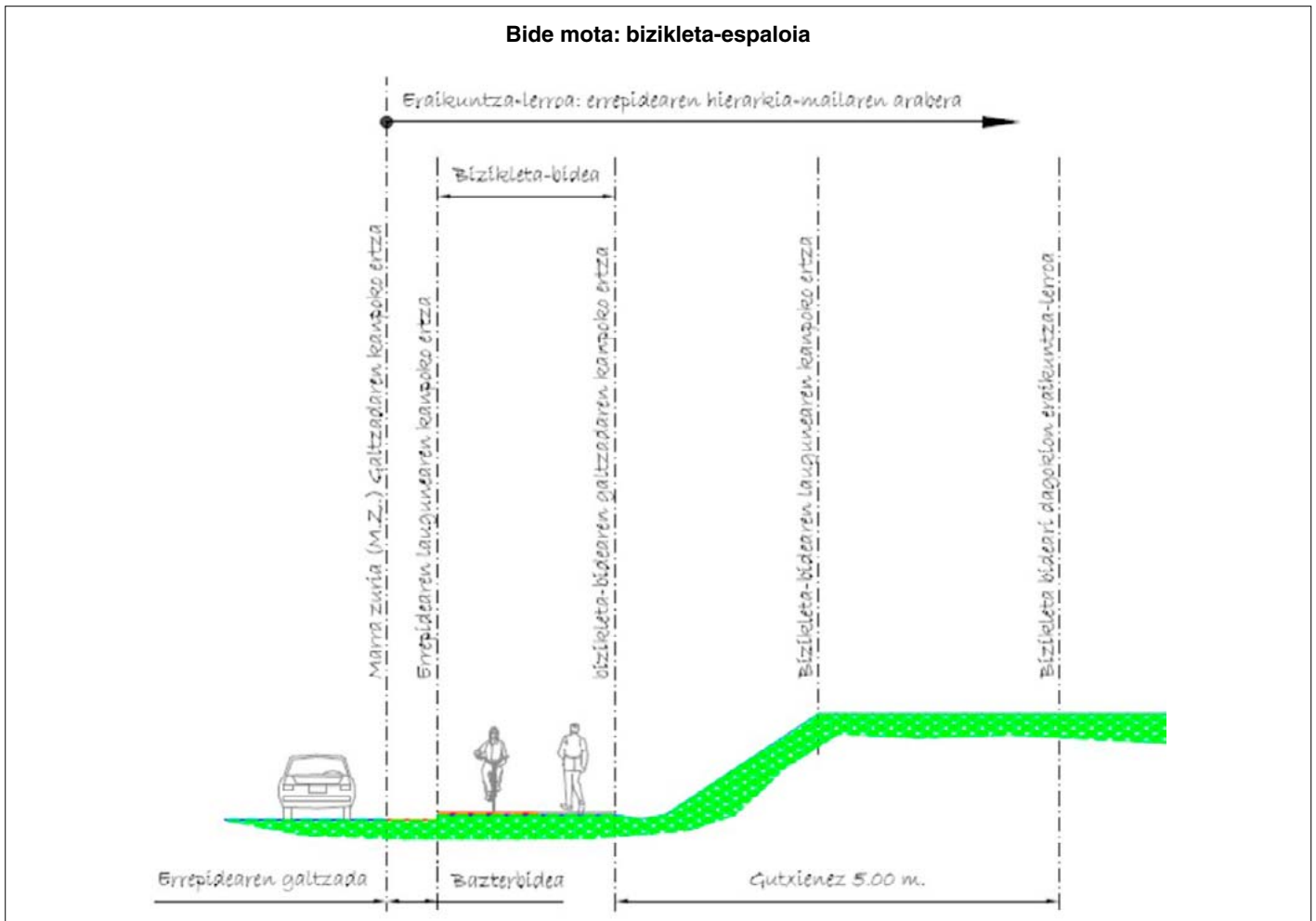


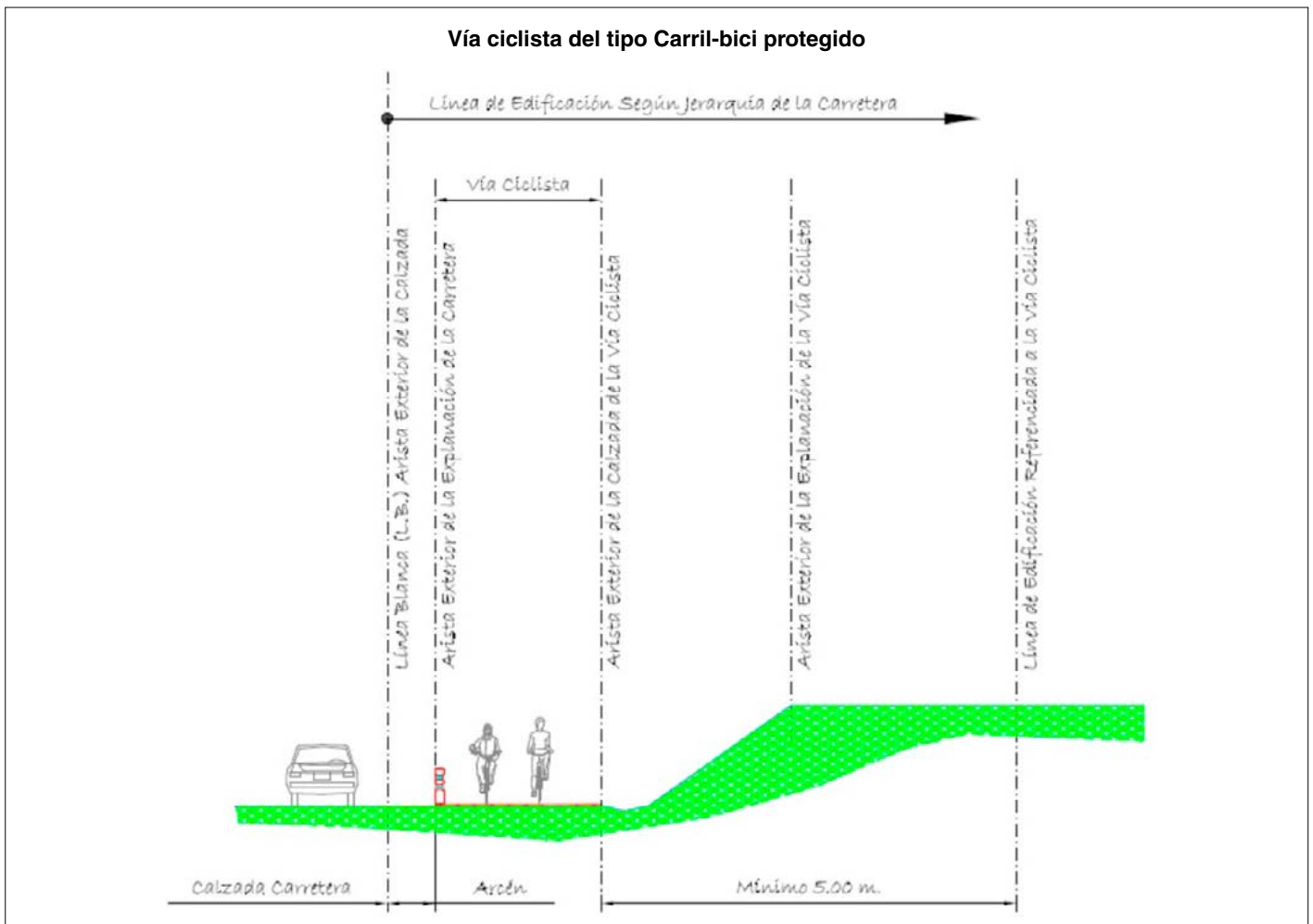
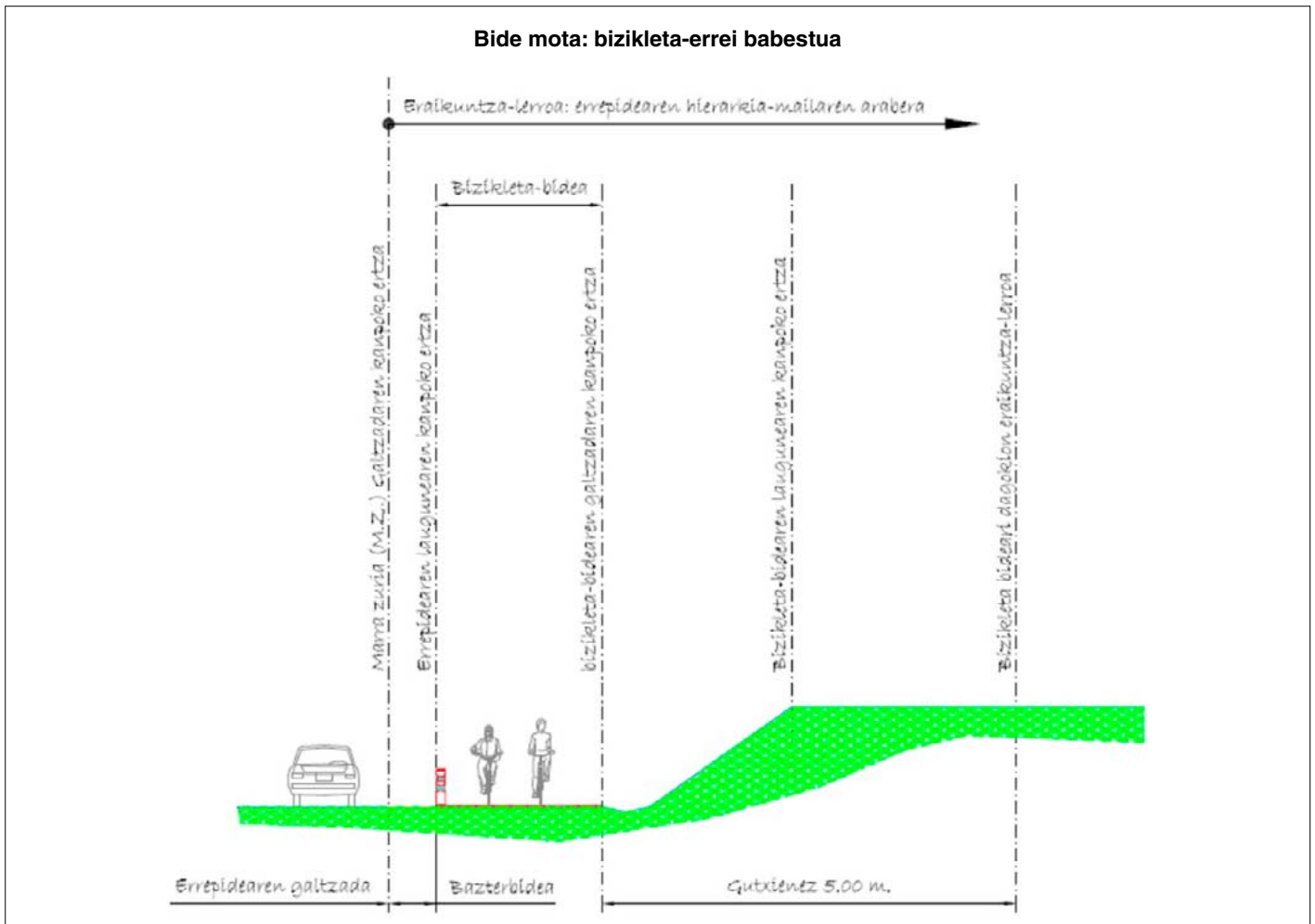
Bide mota: bizikleta-bidezidorra edo bizikleta-pista, foru errepide batetik hurbil



Vía ciclista del tipo Senda ciclable o Pista bici en un tramo próximo a una carretera foral







3. ERANSKINA

**BIZIKLETAZ IBILTZEKO BIDEEN TIPIKAZIOA
ETA ARAUAREN APLIKAZIO-EREMUA**

Trafikoari, Ibilgailu motordunen zirkulazioari eta Bide-segurtasunari buruzko Legearen testu artikulatua aldatzen duen abenduaren 19ko 19/2001 Legean ezarritako bizikleta-bidearen definizioa eta foru arau honetan (2. artikulua) xedatutakoa kontuan hartuta, bizikleta-bideen katalogo hau ezarri da:

ANEXO 3

**TIPIFICACIÓN DE LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN EN BICICLETA
Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA NORMA**

Con arreglo a la definición de vía ciclista establecida en la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y a lo dispuesto en esta Norma Foral (artículo 2), se establece el siguiente catálogo de vías ciclistas posibles:

Plataformaren eraketa beste aukera batzuei dagokienez

	Plataforma partekatzen du ibilgailu motordunentzako bidearekin	Plataforma partekatzen du espaloiarekin	Plataforma propio eta independentea
Babes-elementu fisikoak daude(banantzea)	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-errei babestua 	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-espaloia (bizikleta-espaloi babestua) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-pista • Oinezkorik gabeko bizikleta-bidezidorra
Ez dago babes-elementu fisikorik (ez dago banantzerik)	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-erreia • Bizikleta-bazterbidea • Bizikleta eta autobusentzako erreia • Bide seinaleztatuta, partekatua edo mistoa 	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-espaloia • Bizikleta-espaloi partekatua 	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikleta-bidezidor partekatua

Arauaren aplikazio-eremua

Conformación de su plataforma en relación a otros modos

	Comparte plataforma con el viario motorizado	Comparte plataforma con la acera	Plataforma propia e independiente
Existencia de elementos físicos de protección (segregación)	<ul style="list-style-type: none"> • Carril-bici protegido 	<ul style="list-style-type: none"> • Pista Acera-bici (acera-bici protegida) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pista-bici • Senda ciclable sin uso peatonal
Inexistencia de elementos físicos de protección (no segregación)	<ul style="list-style-type: none"> • Carril-bici • Arcén-bici • Carril Bus-bici • Vía señalizada compartida o mixta 	<ul style="list-style-type: none"> • Senda o carril acera-bici • Acera-bici compartida 	<ul style="list-style-type: none"> • Senda ciclable compartida

Ambito de aplicación de la Norma

Bizikleta-erreia

Galtzadara atxikita doan bizikleta-bidea da, ibilgailu motordunen trafikotik bereizita dagoena, baina ez bananduta; normalean zirkulazioaren noranzko bera du, baina noranzko biko zirkulazioa izan dezake, hau da, ibilgailu motordunen ondoko trafikoaren kontrako noranzkoa izan dezake ere. (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 69 eta 70. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena. 19/2001 Legeak gehitu zituen zenbaki horiek).

Carril-bici

Vía ciclista diferenciada, aunque no segregada, del tráfico motorizado que discurre adosada a la calzada, generalmente en su mismo sentido de circulación aunque pueda llegar a presentar circulación de doble sentido y, por consiguiente, también contraria a la del tráfico motorizado contiguo. (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 69 y 70 de la Ley de Tráfico y Circulación, añadidos por la Ley 19/2001).



Bizikleta-errei babestua

Galtzadara atxikita doan bizikleta-bidea da, noranzko bakarrekoa edo bikoa, galtzadatik fisikoki banantzen duten alboko elementuak dituena. Gauza bera gertatzen da espaloiarekin, espaloira atxikita badago. (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 69 eta 71. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena. 19/2001 Legeak gehitu zituen zenbaki horiek).



Carril-bici protegido

Vía ciclista unidireccional o bidireccional que discurre adosada a la calzada y se halla provisto de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del resto de la calzada, así como de la acera en caso de ir adosada también a esta. (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 69 y 71 de la Ley de Tráfico y Circulación, añadidos por la Ley 19/2001).

Bizikleta-bazterbidea

Errepideko bazterbidea hartzen duen bizikleta-bidea da, albo-ko galtzadako zirkulazio motordunaren noranzkoa duena, eta, fisikoki bananduta ez badago ere, bereizita dago, bideko seinaleen eta marren bidez, kolore eta egitura aldaketaren bidez, sestra aldaketa txikien edo beste metodo batzuen bidez. Noranzko bakarreko bizikleta-errei berezi bat izango litzateke; automobilerak erabili ahal dute, aparteko egoeretan, Trafikoari buruzko Legeak terminologiari buruzko eranskinean jasotzen duen bazterbidearen definizioaren arabera. (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 59, 69 eta 70. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena).

Arcén-bici

Vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que transita en el mismo sentido de la circulación motorizada de la calzada contigua, no segregada físicamente pero sí diferenciada mediante señalización y marcas viales, cambios de color y/o textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos. Estaríamos ante un caso particular de carril-bici unidireccional y podría ser utilizada por los vehículos automóviles en circunstancias excepcionales, tal y como contempla la Ley de Tráfico en su anexo terminológico al definir el término arcén (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 59, 69 y 70 de la Ley de Tráfico y Circulación).



Bizikleta-espaloia

Noranzko bakarreko edo noranzko biko bizikleta-bidea da, espaloiarekin gainean dagoena, eta, beraz, behar bezala seinaleztatuta egongo da ondo erabiltzeko. Bizikleten trafikoarekin batera oinezkoen zirkulazioa ezar daiteke (bizikleta-espaloia partekatua), edo ondo bereizita egon daiteke, seinale eta zeharkako marken bidez, zola aldatuta edo bereizteko beste edozein elementu erabilita (bidezidor edo errei erako bizikleta-espaloia), edo bananduta ere, bizikleten zirkulazioa eta oinezkoena fisikoki banatzen dituzten alboko elementuak jarrita, segurtasuna areagotzeko (pista erako bizikleta-espaloia edo bizikleta-espaloia babestua) (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 69. eta 72. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena. 19/2001 Legeak gehitu zituen atal horiek).

Acera-bici

Vía ciclista unidireccional o bidireccional dispuesta sobre la acera y, por tanto, convenientemente señalizada para su correcta habilitación. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el peatonal (acera-bici compartida), o estar claramente diferenciado de este mediante señalización y marcas transversales, cambio de pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación (senda o carril acera-bici) e incluso segregación, mediante la instalación de elementos laterales que separen físicamente la circulación ciclista de la peatonal para aumentar su seguridad (pista acera-bici o acera-bici protegida) (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 69 y 72 de la Ley de Tráfico y Circulación, añadidos por la Ley 19/2001).



Pista erako bizikleta-espaloia
(bizikleta-espaloia babestua)

Pista acera-bici (acera-bici protegida)



Bidezidor edo errei erako
bizikleta-espaloia

Senda o carril acera-bici



Bizikleta-espaloia partekatua

Acera-bici compartida

Bizikleta eta autobusentzako erreia

Autobusek eta txirrindulariek erabiltzeko erreia edo kale zatia da, behar bezala seinalizatua dagoena. Batzuetan beste zerbitzu publiko batzuk (udalekoak, taxiak, etab.) eta baimendutako trafiko pribatu oso murriztuak (zama-lanak, egoiliarrek egoera jakin batzuetan...) ere erabiltzen dute. (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko hainbat arautan, bideetan erabilera jakin baterako gordetako erreia edo zatien tratamenduari dagokionez, ezarritako oharren arabera ezarri da izena).



Carril bici-bus

Se trata de un carril o tramo de calle reservado, debidamente seinalizado, compartido por autobuses y ciclistas y, a veces, por otros servicios públicos (municipales, taxis, etc.) y tráfico privado autorizado muy restringido (carga-descarga, residentes en determinadas circunstancias...) (Denominación establecida a partir de las consideraciones establecidas en varios preceptos de la Ley de Tráfico y Circulación con ocasión del tratamiento en torno a los «carriles o partes de las vías reservados»)

Bizikleta-pista

Trafiko motordunetik bananduta dagoen bizikleta-bidea da, errepideekiko trazadura eta plataforma independenteak dituena. Noranzko bakarreako edo noranzko bikoia izan daiteke, eta oinezkoen bideetatik fisikoki banantzen duten alboko elementuak ditu, bide horiek bizikletentzako plataformari atxikita daudenean. (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 69 eta 74. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena. 19/2001 Legeak gehitu zituen zenbaki horiek).

Pista-bici

Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado y plataforma independiente de las carreteras, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, provista de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del tránsito peatonal si este discurre adosado a la plataforma ciclable. (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 69 y 74 de la Ley de Tráfico y Circulación, añadidos por la Ley 19/2001).



Bizikleta-bidezidorra

Bizikletentzako eta oinezkoentzako bidea da, trafiko motordunetik bananduta dagoena. Espazio zabalak, parkeak, lorategiak edo basoak zeharkatzen ditu. Bi aukera daude: batetik, txirrindulariek eta oinezkoek banda partekatuta erabiltzen dutenean, erabilera bereziak adierazita zein ez (seinaleak, zoru ezberdina, etab.) eta oinezkoekin partekaturiko bizikleta-bidezidorra esango zaio, eta, bestetik, bakoitzak bere banda propioa eta independentea duenean, (kasu honetan, oinezkorik gabeko bizikleta-bidezidorra). (Trafikoari eta Zirkulazioari buruzko Legeko terminologia jasotzen duen eranskineko 69 eta 74. zenbakietan emandako definizioen arabera ezarri da izena. 19/2001 Legeak gehitu zituen zenbaki horiek).

Senda ciclable

Vía para ciclos y peatones, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques; donde ciclistas y peatones o comparten banda con indicación o no de usos diferenciados (señalización, diferenciación de firme, etc.), a la que denominaremos senda ciclable compartida con peatones, o cada cual dispone de su propia banda segregada e independiente (en cuyo caso estaríamos ante tramos de senda ciclable sin uso peatonal). (Denominación establecida a partir de las definiciones contenidas en los apartados terminológicos 69 y 74 de la Ley de Tráfico y Circulación, añadidos por la Ley 19/2001).



Bide seinaleztatua, partekatua edo mistoa

Bizikletentzako azpiegitura txikia da; behar bezala tratatutako, seinaleztatutako eta atondutako bidea edo galtzada, ibilgailu motordun gutxik erabiltzen dutenez eta trafiko oso motela duenez, bizikletaz eroso eta seguru ibiltzeko aukera ematen duena, beste bizikleta-bide batzuk dituzten bereizte eta mugaketa mailarik gabe. Ibilgailu motordunek ere erabiltzen dute bidea.



(I-1166)

Vía señalizada compartida o mixta

Se trata de una infraestructura ciclable menor consistente en una vía o calzada debidamente tratada, señalizada y acondicionada que, por su baja densidad motorizada y lo atemperado de su tráfico, permite un tránsito suficientemente cómodo y seguro en bicicleta, sin los niveles de diferenciación y delimitación física de otras vías ciclistas, en convivencia con los vehículos motorizados.

Foru Aldundia / Diputación Foral

Ogasun eta Finantza Saila

Bizkaiko Foru Aldundiaren 81/2014 FORU DEKRETUA, uztailaren 1ekoa, 1990eko azaroaren 27ko 127/1990 Foru Dekretua aldatzen duena. Horren bidez, baso alorreko zerbitzugintzaren ziozko prezio publikoaren aplikazioa erabaki eta beraren araupeketa garatu zen.

Bizkaiko Foru Administrazioaren tasa, prezio publiko eta bes-telako tributu-baliabideei buruzko 1990eko ekainaren 27ko 4/1990 Foru Arauak Foru Aldundiaren baliabide batzuen araubide juridikoa arautzen du. Baliabideon artean, foru erakundearen eskumeneko zerbitzuak emateagatik eta jarduerak egiteagatik ordain du beharreko prezio publikoak daude.

Arau-esparru honetan, mendi partikularretan mozketak egiteko baimenak izapidetzeko kudeaketa-sistemaren aldaketak eragina izan du baso zerbitzuak ematearen ondoriozko prezio publikoan. Hori dela eta, aldatu egin behar da 1990eko azaroaren 27ko 127/1990 Foru Dekretua, baso alorreko zerbitzugintzaren ziozko prezio publikoaren aplikazioa erabaki eta beraren araupeketa garatu zuena, prezio publikoa ordaintzeko salbuespen bat sartzeko, prezio publiko hori zenbateko jakin batetik beherakoa denean. Hala, prezio publiko berau izapidetzeak eragindako gastuen arabera eskatuko da.

Azaldutakoa dela bide, Ogasun eta Finantzen foru diputatuak proposatuta eta Foru Aldundi honen Gobernu Kontseiluak 2014ko uztailaren 1ean eztabaidatu eta onartu ondoren, hau

XEDATZEN DA:

Artikulu bakarra.—Baso alorreko zerbitzugintzaren ziozko prezio publikoaren aplikazioa erabaki eta beraren araupeketa garatu zen 1990eko azaroaren 27ko 127/1990 Foru Dekretua aldatzea

Aldatu egiten da baso alorreko zerbitzugintzaren ziozko prezio publikoaren aplikazioa erabaki eta beraren araupeketa garatu zuen 1990eko azaroaren 27ko 131/1990 Foru Dekretuaren laugarren artikulua, eta honela geratuko da idatzita:

Departamento de Hacienda y Finanzas

DECRETO FORAL de la Diputación Foral de Bizkaia 81/2014, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto Foral 127/1990, de 27 de noviembre, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación del Precio Público por prestación de servicios en materia forestal.

La Norma Foral 4/1990, de 27 de junio, de Tasas, Precios Públicos y otros Recursos Tributarios de la Administración Foral de Bizkaia, regula el régimen jurídico de ciertos recursos de la Diputación foral y, entre ellos, de los precios públicos por la prestación de servicios y la realización de actividades de su competencia.

En este marco normativo el precio público por prestación de servicios en materia forestal se ha visto afectado por la modificación del sistema de gestión de tramitación de las autorizaciones de corta en montes particulares. De ahí que se proceda a la modificación del Decreto Foral 127/1990, de 27 de noviembre, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación del Precio Público por prestación de servicios en materia forestal, para incluir una exención de pago del precio público cuando su importe resulte inferior a una determinada cuantía, adecuando la exigencia del precio público a los costes de tramitación que del mismo se derivan.

Por lo expuesto, a propuesta del diputado foral de Hacienda y Finanzas, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno de esta Diputación Foral en su reunión del día 1 de julio de 2014,

SE DISPONE:

Artículo Único.—Modificación del Decreto Foral 127/1990, de 27 de noviembre, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación del Precio Público por prestación de servicios en materia forestal

Se modifica el artículo cuatro del Decreto Foral 131/1990, de 27 de noviembre, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación del Precio Público por gestión técnico-facultativa de Servicios Agronómicos, que quedará redactado como sigue: