



SECCIÓN I
ADMINISTRACIÓN FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA
Juntas Generales

Juntas Generales de Bizkaia

NORMA FORAL 1/2025, de 19 de marzo, de vías ciclistas forales de Bizkaia

Hago saber que las Juntas Generales de Bizkaia han aprobado en Sesión Plenaria de fecha 19 de marzo de 2025, y yo promulgo y ordeno la publicación de la «Norma Foral 1/2025, de 19 de marzo, de vías ciclistas forales de Bizkaia», a los efectos que toda la ciudadanía, particulares y autoridades, a quienes sea de aplicación, la guarden y la hagan guardar.

En Bilbao, a 27 de marzo de 2025.

La Diputada General,
ELIXABETE ETXANOBE LANDAJUELA

**NORMA FORAL 1/2025, DE 19 DE MARZO,
DE VÍAS CICLISTAS FORALES DE BIZKAIA****PREÁMBULO****I**

La Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia reguló la planificación, proyección, construcción, modificación, conservación, financiación, explotación, uso y defensa de las vías ciclistas forales del Territorio Histórico de Bizkaia.

El transcurso del tiempo y la posterior aprobación de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, así como de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia-PTSVCB, recomiendan llevar a cabo una revisión y actualización de su contenido.

De hecho, la aprobación de ambas Normas Forales incorpora el concepto de movilidad sostenible como parte esencial del objetivo de neutralidad en carbono acordado por Bizkaia en el marco de la Declaración de Emergencia Climática adoptada con la «Proposición No de Norma sobre cambio climático» aprobada por las Juntas Generales en la sesión plenaria del 25.09.2019. Declaración en la que el Parlamento del Territorio Histórico acordaba la implicación de la DFB para «adoptar los compromisos políticos pertinentes, aprobar las disposiciones necesarias y comprometer los recursos precisos para garantizar la neutralidad en carbono de Bizkaia tan pronto como una transición ecológica justa lo permita y, en cualquier caso, nunca más tarde del año 2050».

Y para tal fin, y entre otras iniciativas, el nuevo marco normativo referido acuerda el tratamiento integrado de las infraestructuras para hacer posible la movilidad en clave sostenible, además de otras cuestiones de naturaleza técnica, igualmente relevantes para el objetivo último de satisfacer las necesidades de accesibilidad de la ciudadanía a los bienes y servicios.

A este objetivo se sumó también el «Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia» (aprobado el 11 de enero de 2019 por la Comisión de Desarrollo Económico y Territorial de las Juntas Generales de Bizkaia). Este, entre sus fundamentos básicos, establece la necesidad de promover la generalización del transporte libre de emisiones de gases de efecto invernadero desde la corresponsabilidad asumida de las grandes infraestructuras para con la movilidad sostenible. Y se promueve, a tal efecto, la colaboración de estas grandes infraestructuras en la materialización de aquellas que integran la red foral de vías ciclistas. Muestra de esta colaboración es el criterio adoptado en la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, por el que se acuerda orientar las medidas compensatorias contenidas en la legislación ambiental para los proyectos constructivos de los grupos de obras definidos en dicha Norma Foral a la promoción de las infraestructuras de vías ciclistas.

II

En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco aprobado por la 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, así como 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 en bicicleta. Ello 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 17.1.º11 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 pues, la presente Norma Foral se sustenta en el ámbito competencial representado, por un lado, en la competencia de carreteras, cuando la vía ciclista está referenciada y adosada a una carretera foral o integrada en su franja de protección. Y, por otro lado, cuando no existe esa referencia directa, en la propia consideración jurídica amplia del término «camino», entendidos como vías terrestres distintas de las carreteras destinadas al transporte, por ejemplo, mediante la movilidad en bicicleta.

La consideración conceptual del término «camino» para la bicicleta es acorde, igualmente, con la definición general que de las «vías ciclistas» establece la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley). En esta norma se definen como «vías específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos».

III

Esta Norma Foral da respuesta al compromiso de Bizkaia con el mandato legal revalidado con la aprobación de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, en referencia a la necesidad de proteger el medio ambiente y de establecer medidas ambiciosas de reducción de gases de efecto invernadero, a la vez que se garantiza la protección de la ciudadanía frente a las presiones y riesgos medioambientales y un desarrollo sostenible a nivel local y global.

Es también consecuente 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 Ámsterdam o Derecho a usar la bicicleta, adoptada en sesión celebrada en la Casa de Juntas de Gernika el día 7 de noviembre de 2002.

Esta declaración tuvo su plasmación posterior en la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, mediante la que se modifica la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia. En su Disposición Adicional titulada «Un sistema de Transporte sostenible para Bizkaia» se incluía, entre otras medidas, la redacción, precisamente, de una Norma Foral de Bidegorris o Vías ciclistas. Este compromiso derivó en la formulación de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, que se actualiza y reformula con la presente Norma Foral.

IV

Esta Norma Foral hace suyos los principios y objetivos que en materia de movilidad sostenible establece nuestro vigente marco legal: la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que aboga por la consideración del conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo planificado de modos alternativos al vehículo privado (artículos 3, 99, 100 y 101); la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco (artículos 5 y 6); la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático (artículos 1 y 2); la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi (artículos 3 y 4); la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria (artículos 5 y 7); la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas (artículo 3); junto a la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (artículo 2) y la Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de Conservación del Patrimonio Natural de Euskadi (artículo 3); la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo (artículo 3) y el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo



y Rehabilitación Urbana (artículos 3 y 20); así como la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (artículo 2).

Unos principios basados, como se apunta, en los fundamentos legales que soportan la presente Norma Foral: 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). Ello con el objetivo de contribuir a la mejora del medio ambiente, de la salud y seguridad de la ciudadanía y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

Asimismo, la presente norma incorpora 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 prevista en los artículos 3.4 y 19.1 del Decreto Legislativo 1/2023, de 16 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres (Ley 4/2005, de 18 de febrero) y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres (Ley 1/2022, de 3 de marzo). 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.

V

Estas voluntades y compromisos se ven materialmente reconocidos en la red objeto de vías ciclistas definida por el Plan Territorial Sectorial, aprobado por la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo. Se da respuesta a objetivos de ciclabilidad funcionales y estructurantes prioritarios en el Territorio Histórico, así como a su conectividad con los territorios limítrofes y sus planeamientos en materia de movilidad ciclista. La naturaleza jurídica de este instrumento responde, 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 y que se concreta en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En este marco, la presente Norma Foral consolida la prevalencia del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia y de los proyectos de vías ciclistas forales sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico, en los términos en él establecidos.

Consecuentemente, esta Norma Foral ayudará a desarrollar, implementar y completar la vertebración de Bizkaia mediante infraestructuras ciclistas específicas en el ámbito de la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia. Tal objetivo se abordará de una manera planificada bajo el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

VI

La presente Norma Foral concreta el procedimiento de aprobación de los proyectos de vías ciclistas, y revisa el régimen de usos de las distintas zonas de protección de las vías ciclistas y su relación con las carreteras en las que se pudieran integrar o referenciar, logrando una mayor seguridad jurídica en cuanto a los derechos de la ciudadanía sobre tales espacios. Aborda también el régimen jurídico para los accesos y se adapta la tramitación de las autorizaciones y legalizaciones a los cambios introducidos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo. Actualiza el régimen de las infracciones y sanciones en la materia, incorporando los principios más avanzados y garantistas. Y perfecciona también el procedimiento colaborativo para proceder a la transferencia de titularidad de las vías ciclistas forales o sus tramos a los municipios de Bizkaia.

La movilidad no motorizada, predominantemente ciclista, tras la habilitación de estas infraestructuras ciclables conforme a unos criterios técnicos de diseño plasmados en la correspondiente Norma Técnica, debe convertirse en un recurso útil y competitivo en el ejercicio de la movilidad obligada. El despliegue de la infraestructura ciclista responde, por un lado, a unos objetivos funcionales de movilidad alternativa cotidiana en bicicleta



y, por otro, de acercamiento al medio natural y de ocio. No siendo concebidas en esta Norma Foral para la práctica deportiva competitiva ciclista.

Por otra parte, las vías ciclistas habilitadas que discurran por caminos de dominio público tendrán, a todos los efectos, 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 artículo 5 de la Norma Foral 3/2006, de 16 de noviembre, del Patrimonio del Territorio Histórico de Bizkaia; y se regirán, a tal fin, por los principios establecidos en el mismo cuerpo legal.

En suma, el contenido de la actual Norma Foral es, básicamente, el de desarrollar las vías ciclistas debidamente diferenciadas o segregadas respecto de las carreteras de competencia foral contemplando, a todos los efectos, cuanto concierne a su planificación, financiación, proyección, modificación, construcción, conservación, uso y explotación, así como a las limitaciones de uso del suelo adyacente a las mismas. Ello con el objeto de conformar una Red de Vías Ciclistas Forales que complemente la ya contemplada en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia con otras vías ciclistas que la doten de capilaridad, abarcando otras necesidades del territorio en materia ciclista desde la señalada competencia foral, equiparando así la bicicleta a otros medios de transporte.

VII

Su formulación responde a los principios de buena regulación previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y recogidos en el artículo 3 del Decreto foral 87/2021, de 15 de junio, por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en la Diputación Foral de Bizkaia.

En este sentido, la tramitación, audiencia e información pública de la Norma Foral se ajusta al procedimiento detallado en el citado DF 87/2021, de 15 de junio. Habiéndose procedido tanto a la «Consulta pública previa» como a la posterior «Audiencia e información pública», así como a la emisión de los siguientes informes:

1. Informe jurídico del departamento promotor.
2. Informe de evaluación previa del impacto en función del género.
3. Informe de control económico e información de organización.
4. Informe sobre coordinación y calidad normativa e informe de legalidad.

VIII

La competencia para aprobar esta disposición corresponde al Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia, a la vista del artículo 17.1.º.1 de la Norma Foral 3/1987, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia.

En su virtud, a iniciativa del diputado foral del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial por la facultad que le confiere el artículo 4 del Decreto Foral 101/2022, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Estructura Orgánica del Departamento Foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, y por lo señalado en el artículo 39.j) de la Norma Foral 3/1987, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento del Territorio Histórico de Bizkaia, previa deliberación de la Diputación Foral de Bizkaia en su reunión del día 26 de diciembre de 2024, se formula el siguiente texto dispositivo, para su posterior tramitación por las Juntas Generales de Bizkaia.



TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.— Objeto

Las vías ciclistas son fundamentales para la consecución de los objetivos del uso de la bicicleta, el reconocimiento de su estatus como medio de transporte y el impulso del desarrollo socioeconómico del territorio histórico con criterios de sostenibilidad.

Por tanto, 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 esenciales y propias de 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 forma preferente, de la movilidad peri-interurbana en bicicleta, que promueva la movilidad sostenible.
- c) La determinación de las limitaciones de uso del suelo adyacente a dichas infraestructuras viarias ciclistas.

Artículo 2.— Definición, diferenciación o segregación y clasificación de las vías ciclistas forales

1. Al objeto de la presente Norma Foral, la vía ciclista es aquella vía de dominio público proyectada y construida, o específicamente acondicionada y adaptada, para la circulación de bicicletas, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho y régimen de circulación permita el paso seguro de estos vehículos.

2. Las vías ciclistas forales se proyectan y construyen específicamente para el tránsito ciclista.

Con carácter general, los vehículos motorizados no podrán circular, parar o estacionar en las vías ciclistas forales.

Con carácter restringido y secundario, cabe autorizar el tránsito de vehículos a motor en relación con el acceso a determinadas viviendas, parcelas o servicios que no cuenten con otra vía alternativa o que, existiendo ésta, no reúna ciertas condiciones de accesibilidad. En estos casos, la vía ciclista se hallará señalizada expresamente con las señales R-100, R-101, R-102 o R-103 del catálogo oficial de señales del Reglamento General de Circulación, a las que se acompañará del panel complementario S-860 especificando dicha circunstancia excepcional.

Dichas autorizaciones excepcionales deberán otorgarse con anterioridad a la puesta en servicio de la vía ciclista foral por lo que deberán solicitarse y tramitarse con ocasión de la tramitación y durante la ejecución de los correspondientes proyectos constructivos. No se autorizarán con posterioridad nuevos accesos motorizados excepcionales por la vía ciclista, salvo los señalados en el Capítulo II del Título II sobre uso de las vías ciclistas forales de la presente disposición general.

Asimismo, las vías ciclistas pueden complementarse con una solución para la circulación peatonal que permita optimizar su funcionalidad en clave sostenible. También cabe facultar su uso por otros vehículos de movilidad personal definidos y regulados en la legislación en materia de tráfico y seguridad vial, y los Reglamentos Generales de Circulación, Vehículos y Conductores que la desarrollan, así como en el documento normativo «Manual de características técnicas de los vehículos movilidad personal» vigente en cada momento, tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

3. Las vías ciclistas deberán presentar una suficiente y destacada delimitación y marcación del tránsito ciclista; diferenciándose suficientemente del tránsito motorizado



si aquel se desarrolla sobre la misma plataforma viaria; llegando, incluso, a la segregación física.

- a) La vía ciclista se encuentra diferenciada cuando, en condiciones normales de circulación de los diferentes modos que coexisten en la misma plataforma viaria con dos bandas contiguas, es posible que quienes usen una de ellas circulen por la otra, invadiéndola, al no existir ningún tipo de barrera continua o discontinua entre ambas que se lo imposibilite.
- b) La vía ciclista se encuentra segregada cuando, en condiciones normales de circulación de los diferentes modos que coexisten en una misma plataforma viaria con dos bandas contiguas, no es posible que quienes usen una de ellas circulen por la otra al existir barreras físicas o discontinuas tales como bordillos, parteres, taludes, separadores de carril, etc.
- 4. La diferenciación o segregación de las vías ciclistas forales podrá producirse en las siguientes circunstancias:
 - a) Respecto de una carretera foral preexistente. Como resultado de su reestructuración resultan dos infraestructuras diferenciadas, siendo una de ellas ciclable tras perder su condición de carretera y pasar a ser un carril exclusivo para el tránsito ciclista, tal y como se establece, asimismo, en su artículo 3.d) la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre.
 - b) Respecto de una carretera foral nueva. Desde su diseño constructivo, la infraestructura ciclista, aun estando referenciada a esa nueva carretera, se construye de forma diferenciada o segregada de esta.
 - c) No relacionada con una carretera foral. Desde su diseño constructivo, se configura con su propio modelo de usos de transporte y trazado, sin referenciarse a una carretera foral.

La segregación de una vía ciclista respecto de una carretera foral preexistente conforme a la letra a) anterior, sólo se podrá realizar si se cumple una o varias de las siguientes premisas:

- a) Se realiza respecto de carreteras de la red local (amarilla), de la red comarcal (verde) o de la red complementaria (azul), según la clasificación funcional de carreteras establecida por la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia;
- b) La velocidad máxima autorizada de la carretera es de 60 kilómetros/hora o inferior;
- c) Sea posible por la integración de la vía ciclable en travesías y en suelos urbanos
- d) Venga exigida por que el trazado, en longitudes considerables, se produce en una carretera que se desarrolla en un terreno escarpado o con protecciones ambientales que imposibilitan la continuidad diferenciada de una vía ciclable respecto a la carretera próxima.

La segregación puede derivar del aprovechamiento de la totalidad de la plataforma viaria preexistente o de la ampliación parcial de esta. En el segundo caso, ambos usos compartirán indiferentemente el segmento ampliado, en función de la normativa de trazado de cada una de las dos infraestructuras resultantes.

5. En particular, a efectos de su clasificación, se considerará que la vía ciclista o ciclopeatonal está referenciada a una carretera cuando la banda ciclista se desarrolle, total o parcialmente, en al menos un 85% de su longitud, dentro de las zonas de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera de referencia.

En correspondencia, cuando un tramo de la plataforma de la vía ciclista o ciclopeatonal traspase al interior de la línea de servidumbre de la carretera o colinde con ésta, dicho tramo de la vía ciclista se hallará, a los efectos establecidos en la Norma, referenciada o integrada en la carretera.

6. Cuando se autorice a una entidad de naturaleza pública la habilitación de una vía ciclista no foral en las zonas de protección de una carretera foral, aquella se ubicará



fuera de su zona de dominio público si la carretera pertenece a la red foral de interés preferente (roja) o básica (naranja); fuera de su arista exterior de la explanación si pertenece a la red foral complementaria (azul) o comarcal (verde); y fuera de la plataforma de la carretera si pertenece a la red foral local (amarilla). Y con las excepciones que se pudieran autorizar, llegado el caso, en el discurrir por los cruces, túneles, viaductos y puentes o pasarelas; garantizando, en todo momento, su segregación de la carretera foral.

7. Las vías ciclistas reguladas por la presente Norma Foral se clasificarán, atendiendo a la definición establecida en el Anexo 2, en los siguientes tipos: senda ciclable, pista-bici, bicipista, carril-bici protegido y carril-bici. Una clasificación establecida en función de (i) si se hallan o no referenciadas a una carretera; (ii) la mayor o menor diferenciación o la segregación de su circulación respecto a la de los vehículos motorizados; y (iii) a si se halla integrada en la carretera, dentro de su plataforma, o no.

Artículo 3.—Ámbito material de aplicación

1. El ámbito material de aplicación de esta Norma Foral abarcará a aquellas vías ciclistas de titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia definidas conforme al artículo anterior, así como sus correspondientes zonas de protección.

La misma consideración tendrán las áreas o elementos auxiliares asociados a las vías ciclistas que permitan su buen funcionamiento, tales como zonas de descanso, aparcamientos, zonas de limpieza y reparación u otras análogas.

2. Todas las vías ciclistas forales forman parte de la infraestructura viaria básica para el desarrollo y extensión de la movilidad sostenible.

Estas vías ciclistas de titularidad foral recibirán la denominación genérica de «vías ciclistas forales» y conformarán la Red Foral de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Bizkaia. Todas ellas se incluirán en el Catálogo referido en el artículo 4, sin perjuicio de que algunas se incorporen, a su vez, en el Catálogo de la Red Objeto del Plan de Vías Ciclistas (o «ROP») establecido en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

3. El Título II y los artículos 16 y 17 de esta Norma Foral resultarán también de aplicación a aquellas vías ciclistas cuya titularidad no sea foral, formen o no parte de la ROP, pero que puedan ser proyectadas, licitadas o construidas por la Diputación Foral de Bizkaia por facilitar el mallado y conexión de la red foral con las redes municipales y comarcales, o ampliar y complementar las prestaciones de conectividad territorial de la red objeto del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. Ello según los términos del acuerdo o convenio que se formalice entre la Diputación Foral de Bizkaia y las administraciones públicas locales o comarcales correspondientes. Sin embargo, la titularidad, y por ende, las facultades de expropiación, conservación y gestión, o las limitaciones a la propiedad, respecto de estas vías ciclistas, no corresponderán a la Diputación Foral de Bizkaia.

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 Entidades Locales del Territorio Histórico por las que discurran. Su nomenclatura o denominación 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 será objeto de modificación con motivo de:

- El cambio de titularidad de las vías ciclistas forales existentes en virtud de acuerdo de las administraciones públicas interesadas.
- La construcción por parte de la Diputación Foral de Bizkaia de nuevas vías ciclistas forales.



Dicho Catálogo acogerá la totalidad de infraestructuras viales ciclables de titularidad foral que conforman la Red de Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia, pertenezcan o no a la ROP. La pertenencia a la ROP deberá indicarse expresamente en el Catálogo con el resto de los datos que conforman el detalle descriptivo de las vías ciclistas o tramos incorporados al mismo.

3. La Diputación Foral designará las nuevas vías ciclistas forales y revisará y actualizará periódicamente el Catálogo de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia, 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 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 la entidad pública 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 24 de la presente Norma Foral.

3. En el acto de transferencia de la titularidad, en ejercicio de lo dispuesto en el apartado segundo del presente precepto, deberá recogerse el compromiso municipal a favor de garantizar la continuidad y funcionalidad ciclista futura de la Red de Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia en relación con el tramo objeto de traspaso.

En virtud de lo anterior, el nuevo titular acepta la infraestructura ciclista que, con carácter previo, debe cumplir los requerimientos de diseño técnico-constructivos exigidos o dictados por el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, si el tramo en cuestión formara parte de la ROP. Si no formara parte de la ROP, deberán cumplirse los requisitos del planeamiento al que se incorpore con el cambio de titularidad. Asimismo, el nuevo titular asume el compromiso del mantenimiento de su finalidad ciclista y de dichos requisitos de diseño técnico-constructivos, así como, en su caso, de su mejora.

Artículo 6.— Relaciones interadministrativas

La Diputación Foral de Bizkaia y las Entidades Locales, y el resto de administraciones implicadas, orientarán sus relaciones en la materia 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, en línea con los principios regulados por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y en las Directrices de Ordenación del Territorio.

Las buenas relaciones y la colaboración entre administraciones se fundamentarán, asimismo, en los principios generales de actuación y relaciones recíprocas recogidos en los artículos 7 y 24 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo para hacer posible, cada una en el ejercicio de sus competencias, las habilitaciones ciclistas planificadas en el ámbito del Territorio Histórico. Igualmente, todas las administraciones públicas implicadas asumirán las determinaciones que, a tal efecto, se concretan y promueven en el instrumento de ordenación territorial sectorial de vías ciclistas para la ROP conforme a lo dispuesto en los artículos 4; 20.3 y 38, apartados 1 y 2, de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo.

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

Con carácter general, las vías ciclistas forales tratarán de adaptarse, en aras de su adecuada integración en el sistema de transporte sostenible del Territorio Histórico, a las condiciones siguientes:

- 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 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 seguridad y previniendo cualquier tipo de acto violento (con especial atención a la violencia contra las mujeres). Se prestará especial atención, desde el diseño inicial de los trazados de las vías ciclistas, a los aspectos relacionados con la seguridad ciudadana en coordinación con las administraciones competentes en la materia.
- 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 disponibles, independientemente de su titularidad, además de con los principales puntos de demanda ciclista y de generación de movilidad existentes en su ámbito de desarrollo.
- 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.
- 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.
- Integración: buscando las soluciones de trazado y constructivas más respetuosas posibles desde el punto de vista ambiental, minimizando para las personas usuarias las afecciones de la contaminación acústica en los tramos que discurran próximos a las carreteras, y con la menor afección posible al territorio (aplicable, con las lógicas adecuaciones y prescripciones, cualquiera que sea el entorno: urbano, periurbano, rural o natural).
- 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.
- Intermodalidad: procurando garantizar la integración efectiva de las vías ciclistas forales con otros modos de transporte público, asegurando conexiones accesibles y seguras con estaciones de tren, metro, autobús y otros medios de transporte, así como promover la instalación de infraestructuras de aparcamiento de bicicletas en intercambiadores de transporte, estaciones y otros puntos estratégicos.
- Equidad Territorial: buscando que la planificación y ejecución de las vías ciclistas forales faciliten la consecución de un desarrollo equilibrado en el conjunto de las comarcas del Territorio Histórico, sobre la base de lo dispuesto, a tal efecto, en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. Al objeto de asegurar la vertebración de zonas urbanas, peri urbanas y rurales, con especial énfasis en ámbitos con una mayor demanda de movilidad, sin dejar de lado aquellas otras zonas con menor dotación de infraestructuras ciclistas y una mayor necesidad de

conexión con servicios esenciales a través de infraestructuras para la movilidad activa en bicicleta.

- Complementariedad: reconociendo que las infraestructuras ciclistas y el resto de los equipamientos necesarios para favorecer la movilidad en bicicleta (entre otros, las conexiones y accesos a los sistemas de transporte público, los estacionamientos seguros de guarda y custodia en origen/destino, los sistemas de bicicleta pública, así como el acceso a servicios para facilitar las labores de mantenimiento de los ciclos y su recarga) son complementarios y se refuerzan entre sí.

Artículo 8.— Normas técnicas y de señalización

1. Las vías ciclistas forales estarán suficientemente señalizadas, de forma que su presencia y régimen de circulación resulte evidente para quien transite por ellas, o con posible incidencia sobre aquellas. Dicha señalización estará normativizada, de modo que sea única y esté reglamentada para el conjunto de la Red de Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia.

2. 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 concordante de aplicación.

3. Sin perjuicio de lo anterior, la Diputación Foral será competente, atendiendo a la especificidad del objeto regulado, en el desarrollo de la normativa técnica común de referencia y de señalización para la configuración de las vías ciclistas forales, tal y como le confiere el artículo 29 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo. Esta normativa será preceptiva en la totalidad de vías ciclistas situadas en el Territorio Histórico de Bizkaia, tanto de titularidad foral como municipal.

4. A tal efecto, y en sintonía con los considerandos asumidos en el artículo artículo 18.1.i) de la referida Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, la Diputación Foral podrá crear las señales que estime convenientes para garantizar la adecuada circulación en la infraestructura ciclista. Asimismo, dictará cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y aplicación de los conceptos y contenidos recogidos, entre otros, en los artículos 9 y 10 de la presente Norma Foral y responder a lo determinado en el Título III sobre características particulares de las vías ciclistas del PTSVCB.

5. La señalética establecida se integrará en el «Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas», que se publicará para general conocimiento, y que se mantendrá permanentemente actualizado.

Artículo 9.— Norma técnica constructiva de vías ciclistas forales

1. Las vías ciclistas forales se habilitarán con arreglo a las normas técnicas constructivas establecidas por el «Manual Guía Técnica de Referencia en el diseño de rutas ciclables» vigente en cada momento, según lo dispuesto en el artículo 18 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo.

Dicho Manual deberá ser objeto de una revisión ordinaria durante el primer sexenio del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas.

2. La citada norma técnica abordará la tipología de vías ciclistas y sus condiciones de contorno, las dimensiones mínimas y recomendadas, los criterios de trazado, intersecciones y entronques con otras infraestructuras, las características del firme y pavimentación, el drenaje, los cerramientos y accesos, el alumbrado y los elementos complementarios y auxiliares (aparcamientos, zonas de descanso, limpieza, aforadores, etc.).

Artículo 10.— Circulación

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

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 usuarias se adecuará a la tipología y usos permitidos en cada una de ellas.

3. Las vías ciclistas forales no se hallan concebidas, ni pueden, por tanto, gestionarse, con carácter general, para soportar competiciones deportivas, ni ser objeto de entrenamientos programados con dicha finalidad. Si bien excepcionalmente, y previo informe de la administración titular de la vía, se podría hacer un uso puntual y limitado a este respecto.

TÍTULO III

PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 11.— Competencia general

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

CAPÍTULO I

PLANIFICACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 12.— Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia

1. El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB) es el instrumento de planificación sectorial que establece las disposiciones y los objetivos generales para el establecimiento y definición de la red básica funcional de vías ciclistas de Bizkaia o ROP.

Asimismo, también tendrá como objeto su planificación, trazado y caracterización en términos de ordenación territorial, estableciendo su proyección conforme a las características generales de las vías ciclistas.

El PTSVCB contemplará también el programa de actuaciones a desarrollar, ajustado a los recursos económicos disponibles, durante un determinado periodo.

2. La naturaleza jurídica del PTSVCB 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, que regula el procedimiento para su tramitación y aprobación.

El ámbito de aplicación y otras determinaciones derivadas, entre ellas, las resultantes de su objeto, determinado en el apartado anterior, así como los aspectos relacionados con su gestión, vigencia, revisión y modificación se encontrarán desarrollados en la Norma Foral que apruebe definitivamente el PTSVCB vigente en cada momento.

Artículo 13.— Carácter vinculante y coordinación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia

1. Las disposiciones del PTSVCB tendrán carácter vinculante.
2. La Diputación Foral de Bizkaia asumirá las siguientes obligaciones:
 - a) Adaptará todas las actuaciones relativas a las vías ciclistas forales a los objetivos del PTSVCB. Se priorizará, a tal efecto, la habilitación de las vías ciclistas forales incluidas en la ROP, a fin de garantizar el cumplimiento de los plazos establecidos por el PTSVCB.
 - b) Deberá llevar a cabo las actuaciones de su competencia previstas en el PTSVCB. Además, acometerá otras posibles iniciativas que no estén contenidas en éste 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) Siendo preferente la habilitación de las vías ciclistas de la ROP, las nuevas vías ciclistas habilitadas por la Diputación Foral de Bizkaia fuera de la ROP habrán de



favorecer, en todo caso, el cumplimiento de sus objetivos en cuanto al fomento y uso de la bicicleta.

- d) Adaptará, dentro de lo técnicamente posible, las vías ciclistas forales ya existentes a la nueva normativa.

3. El planeamiento urbanístico municipal, así como otros instrumentos de planificación de inferior rango que pueden elaborarse, estarán directamente vinculados a las determinaciones contenidas en el PTSVCB en los términos previstos en la Norma Foral por la que se apruebe definitivamente el citado instrumento de ordenación territorial sectorial y en el resto de la normativa aplicable.

4. El PTSVCB, 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 para garantizar la unidad y la continuidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos y las determinaciones dispuestas a tal fin en la Norma Foral 5/2023, de 22 de octubre.

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.

6. Cuando la aprobación de un plan o instrumento urbanístico suponga una modificación del trazado o características de una vía ciclista de la red foral, implique apertura de nuevos accesos a la misma o afecte a las limitaciones de sus zonas de protección, su promotor habrá de solicitar, con anterioridad a su aprobación, informe preceptivo del órgano foral competente en materia de vías ciclistas o titular de la vía.

Este informe se formulará en el plazo máximo de dos meses y versará exclusivamente sobre los aspectos relacionados con las vías ciclistas (y peatonales, si fuera el caso) implicadas, su seguridad, comodidad, conectividad, las necesidades de sus tráficos, así como cualquier aspecto que se entienda relacionado con la política y promoción de la bicicleta. De conformidad con el artículo 14.6 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, dicho informe será vinculante respecto de las determinaciones recogidas en el PTSVCB.

Artículo 14. — Planes Especiales de Vías Ciclistas

1. Se faculta a la Diputación Foral de Bizkaia para elaborar, tramitar y aprobar, en su caso, Planes Especiales de Vías Ciclistas para el desarrollo de infraestructuras que conforman la ROP. Dichos Planes Especiales tendrán la consideración de planeamiento de desarrollo y se ajustarán a lo dispuesto en la legislación sobre el régimen de suelo vigente para los Planes Especiales Sectoriales.

Los Planes Especiales de Vías Ciclistas podrán realizarse de manera global o parcial, por áreas funcionales, comarcas, itinerarios de la red, municipios, o por proyectos concretos. Sin embargo, su elaboración es de carácter potestativo, no tratándose de un requisito obligatorio para la habilitación de nuevas vías ciclistas forales.

2. Los planes de desarrollo, a la vez que permiten definir un trazado ciclista con el nivel de detalle de un proyecto de trazado, facultarán la definición de las líneas de protección (línea de dominio público, línea exterior de la zona de servidumbre y línea de edificación) con incidencia en el planeamiento urbanístico. Los planes especiales o de desarrollo incorporarán así, al menos en su apartado cartográfico, la «información urbanística y ámbitos de protección» que resulte de aplicación, en donde se concreten las líneas de protección con arreglo a lo dispuesto en la presente Norma Foral y normativa concurrente.

3. Las previsiones sobre vías ciclistas recogidas en el planeamiento urbanístico municipal que se ajusten a las determinaciones del PTSVCB se considerarían también planeamiento de desarrollo.

CAPÍTULO II

PROYECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 15.— Grupo 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 se considerarán, 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 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 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 16.— Proyectos de trazado y proyectos de construcción

1. El proyecto de trazado es el documento técnico que permite conocer el alcance de la actuación, y definir sus características geométricas y las necesidades de suelo, así como la relación de bienes y derechos afectados por las obras, mediante el cual se sustanciará la información pública y audiencia a las corporaciones locales y órganos sustantivos.

El proyecto de construcción es el documento que contiene el desarrollo completo de la solución constructiva elegida, con el detalle técnico y económico de las obras a contratar y ejecutar, necesario para hacer factible su construcción y posterior gestión.

2. Los proyectos de trazado y 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 con el 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.

3. 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 y en la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo.



4. A efectos expropiatorios, los proyectos de trazado y proyectos de construcción deberán contener una relación detallada de los bienes y derechos cuya ocupación resulte necesaria, incluidos los accesos.

5. En aquellos tramos no forales respecto de los que la Diputación Foral de Bizkaia intervenga en la definición y tramitación del proyecto constructivo de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.3 de la presente Norma Foral, se aplicará el mismo procedimiento que en aquellos de titularidad foral. Ello de conformidad con los convenios que preceptivamente se formalicen al efecto, sobre la base de los criterios establecidos en el artículo 42 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de octubre.

6. Las dimensiones de las vías ciclistas a proyectar se fundamentarán en lo dispuesto en el artículo 17 de la Norma Foral 5/2023, de 22 de octubre. Asimismo, se considerarán el resto de los aspectos de diseño asentados en artículo 18.1 de dicha Norma Foral y en el Título II de la presente disposición general. En todo caso, se contemplará el mejor encaje y tratamiento de los procedimientos y pautas técnicas de trazado y constructivas, detalladas en el «Manual Guía Técnica de Referencia en el diseño de rutas ciclables» vigente.

Artículo 17.— Tramitación y aprobación

1. Los proyectos de trazado 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 mismo día de su publicación en el referido Boletín.

De igual manera se procederá en el caso de que el proyecto promovido desde la Diputación Foral de Bizkaia aborde tramos de titularidad no foral, en el marco de lo dispuesto en el artículo 16.5 de esta disposición general.

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 en la materia.

3. Dicho trámite de información pública incluirá la 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 proyecto y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas.

Transcurrido este plazo y el de un mes más a contar desde el día de su finalización, sin que los Departamentos, Organismos públicos y Ayuntamientos que pudieran resultar afectados hubieran emitido informe alguno, se entenderá que se está conforme con la propuesta formulada y se continuará con la tramitación del documento.

4. Cuando la construcción de la vía ciclista foral esté incluida en el proyecto de construcción o reforma de una carretera foral, por transcurrir su trazado referenciado a dicha infraestructura viaria o a un tramo de aquella integrado dentro de su franja de protección, la vía ciclista habrá de considerarse parte del proyecto global de la carretera a todos los efectos, incluso de cara a la tramitación de la evaluación de impacto ambiental.

5. Tanto la aprobación inicial como la aprobación definitiva de los proyectos de trazado o proyectos de construcción de vías ciclistas forales promovidos desde la Diputación Foral de Bizkaia, corresponden, en los tramos de su titularidad, al órgano foral promotor competente de los referidos proyectos de vías ciclistas.

6. Si durante el plazo para emitir informe o alegación el o los Ayuntamiento/s afectado/s, así como cualquier otra administración u organismo público o persona particular, mostraran su disconformidad con el Proyecto, la resolución del trámite de información y audiencia deberá realizarse de manera motivada.

Cuando a resultas de las respuestas a las alegaciones formuladas, se introducen cambios y modificaciones sustanciales en el proyecto informado, se llevará a cabo un nuevo proceso de información pública y audiencia previo a la aprobación definitiva del proyecto constructivo.



Se entiende por modificación sustancial toda alteración del proyecto inicialmente aprobado que lo haga aparecer constructivamente como distinto en tal grado que pueda estimarse como uno nuevo y no solamente diferente en aspectos puntuales y accesorios. En todo caso, la modificación debe calificarse como sustancial cuando produce afecciones a nuevos particulares o inciden en el ámbito competencial de administraciones públicas no contempladas en la fase de información pública y audiencia previa.

Consecuentemente, si el órgano foral promotor del proyecto de vía ciclista entiende que la modificación afecta únicamente a aspectos puntuales y accesorios, deberá pronunciarse expresa y motivadamente sobre el carácter no sustancial de la misma.

7. La resolución de los trámites de información pública y audiencia, los proyectos resultantes de estos trámites y la aprobación definitiva del proyecto se notificarán singularmente a quienes hayan presentado alegaciones, así como a los Departamentos, Organismos públicos y al o a los Ayuntamiento/s afectado/s por la vía ciclista.

De la misma manera se procederá en la resolución de estos trámites en caso de proyectos promovidos desde la Diputación Foral de Bizkaia que aborden tramos de titularidad no foral, en el marco de lo dispuesto en el artículo 16.5 de esta disposición general.

8. Los grupos de obras definidos en los apartados 1b) y 1.c) del artículo 15 que no conlleven modificación en la relación de bienes y derechos preexistentes, así como los proyectos de construcción o trazado de nuevas vías ciclistas contenidas en el planeamiento de desarrollo al que se refiere el artículo 14, se aprobarán directamente por el órgano competente.

También se aprobarán directamente por el órgano competente los proyectos de construcción en los que se haya aprobado previamente un proyecto de trazado conforme al procedimiento establecido en este artículo.

Artículo 18.— Estudio y minimización del impacto ambiental

Los proyectos de vías ciclistas forales se someterán a evaluación ambiental en los supuestos y de acuerdo con la legislación vigente sobre la materia.

En particular, se atenderán las obligaciones legales constructivas señaladas en Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, en sus artículos 19 a 21, junto a las pautas señaladas en su Anexo II sobre medidas ambientales preventivas, correctoras y compensatorias.

CAPÍTULO III

FINANCIACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 19.— Sistemas de financiación

1. Con carácter general, la financiación de las obras de construcción, mejora y conservación de las vías ciclistas forales, así como todas aquellas actuaciones destinadas a su buen funcionamiento y explotación, se efectuarán con cargo a los presupuestos generales forales.

2. Igualmente, podrán financiarse mediante otros recursos provenientes de otras administraciones y entidades públicas, además de las señaladas preferentemente en el apartado precedente.

En el caso de aportaciones de personas jurídicas y físicas, se estará a lo dispuesto sobre el particular en la normativa tributaria y fiscal aplicable, dado el interés público de las mencionadas aportaciones.

3. Dentro del ámbito de competencias forales y de conformidad con la Disposición adicional («Un sistema de transporte sostenible para Bizkaia») de la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, mediante la que se modifica la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, podrán considerarse aquellos otros recursos para la financiación de las vías ciclistas forales provenientes de la implantación de medidas dirigidas al incremento de la movilidad sostenible y a la reducción del impacto climático con dicho origen.



4. 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.

CAPÍTULO IV

EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 20.— *Declaración de utilidad pública*

1. La aprobación de los correspondientes proyectos de trazado o construcción de las vías ciclistas promovidas por la Diputación Foral en el marco de la presente Norma Foral conllevará la declaración de utilidad pública de las obras, a los fines de expropiación forzosa, de manera similar a lo dispuesto para la red objeto del PTSVCB en el artículo 4.b) de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo.

Con este fin, la documentación del proyecto contendrá la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos a los que afecten las obras, la necesidad motivada de su expropiación u ocupación temporal, así como la de imposición o modificación de servidumbres, previa instrucción del procedimiento correspondiente.

2. Esta declaración de utilidad pública se hará extensiva a todos los terrenos, construcciones, bienes y derechos afectados por las modificaciones del proyecto, siempre que no se produzca una alteración sustancial del mismo.

Artículo 21.— *Expropiación Forzosa*

1. La adquisición de bienes y derechos y la imposición de servidumbres necesarias para la construcción de los proyectos 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. La Administración expropiante se subrogará en la posición jurídica de quien ostente la titularidad de los bienes y derechos expropiados a efectos de su derecho al aprovechamiento urbanístico correspondiente a los terrenos según la ordenación en vigor.

3. La facultad expropiatoria se ejercerá sin perjuicio de la opción de formalizar convenios con la parte propietaria para la adquisición del suelo requerido para los proyectos viarios, incorporando cualquier negocio jurídico válido, tal como la cesión gratuita, la permuta, la compraventa y la reserva de aprovechamiento.

4. La Diputación Foral de Bizkaia estará facultada para determinar la declaración de urgencia de la referida ocupación de bienes y demás derechos afectados por dichas actuaciones, a los efectos de la aplicación del procedimiento expropiatorio de urgencia, en los términos previstos en el artículo 52 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre Expropiación Forzosa; lo que dará derecho a la Administración a su ocupación inmediata y a dar cumplimiento ulteriormente a la fijación de su justo precio.

Artículo 22.— *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 23.— *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 24.— Entrega y asignación de nueva titularidad

1. Las vías ciclistas o tramos de ellas, así como sus bienes afectos, podrán ser transferidas a los Ayuntamientos de los municipios por donde discurren, para conformar parte de sus redes locales y comarcales, a través de convenios bilaterales, tal y como se establece en el artículo 5 de la presente Norma. Este cambio de titularidad se formalizará a través del acto de cesión y recepción correspondiente y conllevará la actualización del Catálogo de Vías Ciclistas Forales.

2. Cuando la vía ciclable no se halle referenciada a una carretera foral la transferencia de la infraestructura ciclable se podrá formalizar sin más trámite a la finalización de las obras.

3. La entrega de una carretera foral conforme a lo regulado por el artículo 56 de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, que cuente con una vía ciclista referenciada a ella con arreglo a lo establecido en el artículo 2.5 de la presente Norma Foral, debe conllevar, a su vez, la entrega de la referida infraestructura ciclista con las correspondientes obligaciones derivadas de dicho acto.

Asimismo, se procurará que la titularidad de 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 se transfiera a los Ayuntamientos afectados, junto a sus correspondientes obligaciones derivadas. Dicha transferencia no deberá realizarse necesariamente en el mismo acto de transmisión de la carretera foral de referencia en el referido tramo urbano consolidado, pudiendo ser previo al mismo.

4. Cuando la titularidad de una vía ciclista foral referenciada o integrada en una carretera foral sea transferida a un Ayuntamiento, dicha vía ciclista habrá de hallarse previamente segregada. El convenio bilateral por el que se articule la transferencia de titularidad deberá contemplar el compromiso de que se mantenga la segregación física de la vía ciclista mientras siga referenciada a una carretera de titularidad foral.

CAPÍTULO V**EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES****Artículo 25.— Concepto y contenido de la explotación**

1. La explotación de la infraestructura ciclista comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de su vialidad en bicicleta, las actuaciones encaminadas a la defensa de la propia vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad vial, ordenación de accesos y uso de sus zonas de protección, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico.

2. La conservación y mantenimiento comprenden las actividades necesarias para preservar el mejor estado de los bienes de dominio público de la vía ciclista.

3. Las acciones encaminadas a la defensa de la vía ciclista se dirigen a proteger y evitar las actividades que perjudiquen o menoscaben las zonas de protección de la infraestructura, así como la funcionalidad y seguridad vial de la red de vías ciclistas forales de Bizkaia conformante.

Artículo 26.— Modos de explotación

1. La explotación, conservación y mantenimiento de las vías ciclistas forales corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia, que ejercerá tales funciones a través del Departamento Foral titular competente de su gestión.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el anterior apartado, las vías ciclistas forales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servi-



cios públicos admitidos en la legislación sobre contratación pública en vigor, rigiéndose por su normativa específica en lo no previsto en la presente Norma Foral.

3. Se podrá encomendar también la gestión de la explotación de las vías ciclistas forales o de parte de ellas, previo acuerdo, a otras administraciones o entidades públicas propietarias o gestoras de vías ciclistas. Éstas pueden constituirse en organismos autónomos o sociedades públicas o bien delegar estas funciones en alguna de las existentes.

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

TÍTULO IV

USOS Y PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

CAPÍTULO I

PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES Y LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 27.— Concepto

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

2. La protección de las vías ciclistas forales corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia que ejercerá tales funciones a través del Departamento Foral titular competente de su gestión.

3. Las vías ciclistas forales se consideran bienes de dominio y uso público y, en consecuencia, son inajenables, inembargables e imprescriptibles. En ningún caso, su titularidad o las actuaciones públicas referidas a su construcción, conservación o explotación serán objeto de tributo alguno.

Artículo 28.— Zonas de protección

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

- a) De dominio público.
- b) De servidumbre.
- c) De afección.

Sobre estas zonas se superponen, además, las siguientes líneas:

- Línea límite de edificación.
- Línea de servicios generales

Artículo 29.— Zona de dominio público

1. Con carácter general, son de dominio público los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales y una franja de terreno colindante de dos (2) metros de anchura, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de esta, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección de los taludes del terraplén o de desmante 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 singulares (existencia o no de cuneta a pie de terraplén o de coronación de desmante, así como para el caso de terreno plano) o especiales (túneles o falsos túneles, puentes, viaductos y otras 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.



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

3. Si la vía ciclista o alguno de sus tramos discurre referenciada o integrada en una carretera foral, la línea de dominio público trazada desde la arista exterior nueva de la explanación, del lado por donde se produce dicha integración, será común para ambas infraestructuras viales conforme al criterio definido en el apartado primero del presente artículo.

4. Con carácter general, queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o nueva instalación dentro de la zona de dominio público de la vía ciclista. Esta consideración es igualmente aplicable a los servicios públicos de interés general, así como a los «ductos» al servicio del desarrollo socioeconómico del territorio rural, a los que se refiere el artículo 19.e) de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo.

Las instalaciones y servicios preexistentes expresamente considerados, así como los incorporados con ocasión de la aprobación del proyecto de trazado o de construcción de la vía ciclista se entenderán autorizados y podrán ser gestionados y conservados por sus titulares. Las obras de ampliación de los citados servicios preexistentes sólo pueden autorizarse en casos excepcionales a criterio de la entidad titular de la vía ciclista.

5. No obstante lo anterior, con carácter excepcional, la entidad titular de la vía ciclista podrá autorizar obras o instalaciones en la zona de dominio público, y fuera de la calzada ciclopeatonal, cuando así lo exija la prestación de un servicio de interés general. Este debe alojarse fuera de su explanación cuando el servicio autorizado no se halle gestionado por una entidad integrada en el sector público.

Asimismo, se podrán autorizar excepcionalmente a precario obras que tengan por objeto la permeabilidad transversal de los trazados de reposición de infraestructuras de redes de servicio, siempre y cuando se justifique debidamente y quede garantizada la seguridad vial, así como el mantenimiento de la propia vía ciclista. A estos efectos, las obras de conducción subterránea cuya afección sobre el servicio de la vía ciclista sea superior a la semana laboral de trabajo requerirán ser ejecutadas mediante perforación horizontal dirigida o excavación de hincas de tubería y, por tanto, sin el empleo de sistemas de excavación abierta.

6. Cualquier afección autorizada al dominio público se ejecutará de la manera menos gravosa para la vía ciclista. En ningún caso se autorizará la colocación de arquetas de registro u otras instalaciones análogas dentro de la vía ciclista tras su construcción. Las bandas peatonales que pueden estar incluidas en las vías ciclistas tienen las mismas características y protección que las bandas propiamente destinadas al tránsito ciclista.

7. El uso y ocupación del dominio público autorizado no implicarán cesión de este, ni tampoco de las facultades demaniales correspondientes a la administración foral, ni la asunción por esta de responsabilidades de ningún tipo correspondientes a la persona o entidad autorizada. El titular de la autorización será responsable de los daños y perjuicios que las obras y actividad que desarrolle puedan ocasionar al dominio público y a terceros.

8. En lo no previsto en esta Norma Foral será de aplicación al dominio público lo dispuesto, en general, en la legislación especial reguladora de los bienes de dominio público y, a falta de otras normas especiales o en caso de insuficiencia de éstas, por lo dispuesto para los bienes de esta naturaleza en la normativa foral patrimonial.

Artículo 30.— Zona de servidumbre

1. La zona de servidumbre de las vías ciclistas forales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de estas, delimitadas internamente por la línea de dominio público y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación, a una distancia de seis (6) metros medidos desde las citadas aristas.



2. Si la vía ciclista o alguno de sus tramos discurre referenciada o integrada en una carretera foral, la zona de servidumbre de ambas infraestructuras, del lado por donde se produce dicha integración, será común. Y estará delimitada, internamente, por la línea de dominio público establecida conforme a lo dispuesto en el artículo 29 y, externamente, por la línea paralela a la arista exterior de explanación resultante tras la integración de la vía ciclista, a una distancia de seis (6) metros medidos desde la citada arista.

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, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Estas zonas de servidumbre se utilizarán, en su caso, para la reposición de los caminos y vías de acceso a las fincas y parcelas afectadas por la habilitación de la vía ciclista.

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 destinando a estos efectos, preferiblemente, los dos (2) metros más externos de la franja.

4. 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 31.— Zona de afección

1. La zona de afección de una vía ciclista foral consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de ésta, delimitadas internamente por la línea de servidumbre y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de siete (7) metros.

2. En el caso de tramos de vías ciclistas habilitados dentro de la zona de protección de una carretera foral, la zona de afección se delimitará conforme a lo dispuesto en el artículo 37.1 de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, en función del tipo de carretera implicada y a partir de la nueva arista exterior de explanación de la carretera si esta ha sido afectada por la integración de la vía ciclista en su zona de protección con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2.5.

3. Para llevar a cabo en la zona de afección de la vía ciclista cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de estas y plantar o talar árboles, será precisa la autorización del Departamento foral competente titular de la vía ciclista o de la carretera foral si aquella estuviere dentro de la zona de protección de esta, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

La denegación de esta autorización deberá fundamentarse en las posibles interferencias y dificultades que las actuaciones propuestas puedan causar en el normal desarrollo de la movilidad autorizada en la vía ciclista y, por tanto, en la funcionalidad de la propia infraestructura.

Artículo 32.— Línea límite de edificación

1. A ambos lados de la vía ciclista se establece la línea límite a la edificación a una distancia de siete (7) metros medidos desde la arista exterior de la calzada ciclista (y peatonal, en su caso) para los tramos de vías ciclistas forales no referenciados o integrados en una carretera foral.

2. En el caso de tramos de vías ciclistas integrados en la zona de protección de una carretera foral, para delimitar la línea límite de edificación se estará a lo dispuesto en el artículo 38.1 de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, en función del tipo de carretera, a partir de la nueva arista exterior de la calzada de la carretera si esta ha sido afectada por la integración de la vía ciclista en su zona de protección con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2.5.

No obstante, en aplicación a lo dispuesto en ese mismo artículo 38.1 de la Norma Foral 5/2021, se puede mantener la línea límite a la edificación original de la carretera tras la modificación de la arista exterior de la calzada provocada por las obras de integración de la vía ciclista, motivándolo en razones técnicas, económicas o de seguridad vial.



3. Desde la línea límite a la edificación 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, inclusive, y la línea límite de edificación podrán ser autorizados a precario usos u obras de carácter provisional o instalaciones ligeras fácilmente desmontables.

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

Se podrán autorizar también obras que supongan cambios en la distribución interior de la edificación o instalación. También podrán autorizarse obras destinadas a adecuar el edificio a la legislación sobre vivienda en materias tales como seguridad de la edificación, accesibilidad, eficiencia energética y otras de similar naturaleza.

5. En las edificaciones e instalaciones preexistentes por delante de la línea límite de edificación podrán realizarse obras de consolidación cuando no estuviere prevista la expropiación o demolición del terreno que albergue la construcción o instalación para la ejecución de una actuación promovida por el sector público foral de Bizkaia en un plazo de 4 años a contar desde la fecha de solicitud.

La autorización de estas obras requerirá la previa renuncia de su titular al incremento del valor expropiatorio, salvo que, a solicitud del interesado, la propia autorización le exima de ello debido al escaso valor económico de repercusión en el conjunto de la edificación. Esta renuncia deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad y podrá, no obstante, cancelarse a petición de la parte interesada en los supuestos contemplados en el artículo 38.4 de la Norma Foral 5/2021 de carreteras de Bizkaia.

6. Con carácter general, en las vías ciclistas forales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Departamento foral titular de la vía ciclista o, en su caso, el competente en materia de carreteras si la vía ciclista esta referenciada a una, podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el presente precepto, cuando exista un continuo edificatorio y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

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.

Con carácter excepcional, cuando exista el referido continuo edificatorio, el órgano foral competente podrá autorizar construcciones dentro de la zona comprendida desde la arista exterior de la calzada ciclista y la línea de edificación.

7. El órgano foral competente, en función de si la vía ciclista esté referenciada, integrada o no en la zona de protección de una carretera foral, podrá fijar, previo informe de las entidades locales afectadas, una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general para determinadas vías ciclistas en zonas o comarcas perfectamente delimitadas por razones geográficas o socioeconómicas.

8. Para la determinación de la línea de edificación en las zonas de protección de las vías ciclistas forales dispuestas en Núcleos Rurales o denominación equivalente en suelo no urbanizable, se estará a lo dispuesto en los Planes Generales de Ordenación Urbana o en las Normas Subsidiarias de Planeamiento instrumentales complementarias, siempre que quede garantizada la seguridad vial y el instrumento de planificación haya sido informado favorablemente por el Departamento foral competente en materia de vías ciclistas.

9. Las intervenciones que se realicen contraviniendo lo dispuesto en el presente artículo, y no sean susceptibles de legalizarse, facultarán al órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia para ordenar su demolición a costa de quien haya promovido dicha intervención.

**Artículo 33.— Expropiación en zona de servidumbre**

1. En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, si esta se hallare exterior a la línea de servidumbre, 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 quien sea responsable o beneficiaria de los hechos que motiven la ocupación temporal.

Artículo 34.— Línea de Servicios Generales

1. A ambos lados de la vía ciclista, y en una franja de terreno de un (1) metro de anchura medido desde la línea de servidumbre hacia la vía ciclista, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los servicios públicos o privados que no estén directamente relacionados con el servicio de la vía ciclista.

2. Se podrán autorizar los cruzamientos aéreos del dominio público de una vía ciclista foral garantizando siempre que cumplan las condiciones técnicas y de seguridad, y no afecten ni su gálibo ni sus instalaciones de explotación, al correcto funcionamiento de la vía ciclista y sus elementos funcionales, quedando siempre aquellas 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 equivalente a una vez y media su altura medida desde la arista exterior de la calzada ciclista o ciclopeatonal. Las riostras y anclajes tampoco podrán colocarse en zona de dominio público.

4. En el caso de que por la construcción o ejecución de obras en vías ciclistas forales deban ser afectados servicios, instalaciones o accesos, el Departamento foral competente, previa audiencia a la persona o entidad afectada, podrá optar por su sustitución o reposición, en lugar de su expropiación, según el artículo 30.3. La titularidad de estos servicios y accesos sustituidos o repuestos, y la responsabilidad sobre su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular original.

5. Quienes ostenten la titularidad de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras en las vías ciclistas forales estarán obligados a su retirada o a la modificación precisa para la intervención en la vía ciclista, en el plazo máximo de seis meses a contar desde la notificación del requerimiento por el órgano foral competente.

Artículo 35.— Limitación, determinación y reordenación de accesos

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

2. El órgano foral competente podrá limitar los accesos a las vías ciclistas forales y establecer, con carácter obligatorio, los lugares en los que tales accesos puedan construirse atendiendo a las características generales establecidas en el artículo 7 de la presente Norma Foral, y sin perjuicio de las competencias municipales en la materia.

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

**Artículo 36.— 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 determinará la distancia de estos a la arista exterior de la explanación, y en ningún caso esta será superior a cuatro (4) metros.

A efectos del contenido de este artículo, se definen dos tipologías de cierre: de obra de fábrica y blandos y ligeros. Para el primer caso, la distancia del cierre a la arista exterior de la explanación no podrá ser inferior a vez y media la altura de aquel. Y para el segundo caso, el de un cierre blando y ligero, siempre que su altura sea igual o inferior a 2 m, se podrá colocar en la línea de dominio público. Para alturas superiores, se aplicarán las referencias de distancias establecidas para los cierres de obra de fábrica.

Excepcionalmente, se permitirá la instalación de un cierre blando y ligero, a precario, en la arista exterior de la explanación de la vía ciclista, cuando su zona de dominio público no se encuentre expropiada. O en el límite de la franja de dominio público expropiada si dicha expropiación no alcanza a la totalidad de la zona de dominio público.

2. Se entiende por cierres de la tipología de obra de fábrica, los conformados por elementos prefabricados (ladrillos, material cerámico, bloques o similares) o muros de hormigón realizados insitu o asimilables. Estos cierres habrán de tener en cuenta, para su autorización, el control de las aguas de escorrentía situadas en la parte alta de la obra de fábrica, así como su adecuado tratamiento de evacuación.

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 semejante, cuya sección horizontal no exceda del equivalente a un cuadrado de 10 cm de lado.

3. A los cerramientos de tipo blando y ligero, ubicados según lo dispuesto en el apartado primero de este precepto, se les podrá autorizar, complementariamente, la colocación de dispositivos adosados al mismo que garanticen la opacidad, total o parcial, del cierre.

Para la consecución de los objetivos señalados sólo se podrán disponer de elementos estables en el tiempo (quedando prohibidos los cierres vegetales «vivos»), y no supondrán efectos negativos para la estabilidad del cerramiento a lo largo del tiempo, teniendo el carácter de autorización a precario. Resultando de responsabilidad de la persona solicitante las obligaciones de su mantenimiento y conservación, así como la reparación de los daños que se puedan causar sobre el cerramiento soporte. Y debiendo retirarse a petición de la Administración, cuando se precise para actuar en la infraestructura ciclopeatonal o en los elementos que conforman parte de ella.

La solicitud deberá ir acompañada de una memoria, incluyendo los cálculos justificativos de esfuerzos transmitidos por viento, así como la garantía de librar, al menos, los 15cm inferiores de manera que el drenaje transversal no pueda verse interrumpido en ninguna circunstancia.

No se permitirá, en ningún caso, la utilización de alambre de espino, electrificación u otro tipo de elementos que pongan en riesgo la seguridad de las personas usuarias.

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.

4. En el supuesto de las vías ciclistas forales o tramos de ellas que discurran por las zonas de protección de las carreteras forales, los elementos de segregación que sean colocados no deberán suponer riesgo alguno para la seguridad de las personas usuarias.

Artículo 37.— Implantación de zonas verdes y arbolado

En las zonas de protección se podrán autorizar la implantación de espacios verdes (conformados, principalmente, por especies arbustivas o arbóreas) 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.

En concreto, y en relación con las vías ciclistas integradas en las zonas de protección de la carretera, se estará a lo dispuesto en la NF 5/2021, de 20 de octubre: en su artículo 34.3 en lo referente a las autorizaciones en la zona de dominio público y en su artículo 36.4 respecto a lo autorizable en la zona de servidumbre.

Artículo 38.— Publicidad

1. Con carácter general, en las vías ciclistas forales, y fuera de los tramos urbanos y travesías por donde puedan transitar aquellas; queda prohibido ubicar publicidad en sus zonas de dominio público y de servidumbre. Fuera de estas zonas, su punto de ubicación debe hallarse a una distancia superior a vez y media la altura del soporte publicitario hasta el extremo de la plataforma ciclopeatonal, a los efectos de salvaguardar en todo momento la seguridad vial.

En las vías ciclistas forales referenciadas o integradas en una carretera foral será de aplicación lo establecido en la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, sobre prohibición de la publicidad.

En ningún caso, la prohibición a la instalación de publicidad dará derecho a indemnización alguna.

2. La citada prohibición se aplicará a todos los rótulos y carteles, inscripciones, formas, logotipos o imágenes, cualquiera que sea su tipo, dimensión, o elementos que los soporten.

3. A los efectos de este artículo no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por la entidad titular de la vía ciclista o de su carretera de referencia, y cuantos otros puedan contener exclusivamente la identidad corporativa del ente titular y de la actividad que desarrolla, y aquellos otros que estime necesarios para mejorar la conducción y seguridad vial.

4. No obstante lo dispuesto en este artículo, la entidad titular de la vía ciclista podrá ordenar, fuera de poblado, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad vial o a la adecuada explotación de la infraestructura de circulación (ciclista o carretera), sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

CAPÍTULO II

USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 39.— Uso común general

1. El uso de la vía ciclista no estará restringido únicamente a los vehículos «ciclo», sino que estará abierto a aquellos otros usos autorizados compatibles con ellos. Será posible el uso a pie de las vías ciclistas forales cuando así se disponga y quede garantizada y señalizada la adecuada coexistencia de la circulación ciclista y peatonal.

2. Queda expresamente prohibido el uso de vehículos a motor (a cuya categoría no pertenecen ni las bicicletas de pedales con pedaleo asistido ni los vehículos de movilidad personal, conforme al Anexo II «Definiciones y categorías de vehículos» del Reglamento General de Vehículos) en la totalidad de las vías ciclistas forales objeto de esta Norma.

Excepcionalmente, podrán circular por las vías ciclistas vehículos en labores de policía, vigilancia, conservación y mantenimiento, salvamento, protección civil y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como aquellos autorizados expresa y excepcionalmente a los solos efectos de acceso a sus fondos o propiedad, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2 de esta Norma Foral.

3. De forma subsidiaria, y al tratarse de vías ciclistas diferenciadas o segregadas del tráfico motorizado, podrán circular por la sección dispuesta al tránsito de ciclos vehículos de movilidad personal impulsados eléctricamente (VMP, conforme a lo establecido



por el Reglamento General de Vehículos), ajustando su velocidad a los límites establecidos legalmente para estos vehículos, o autopropulsados al servicio del desplazamiento de personas con movilidad reducida 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 contrario, el uso de patinetes, monopatinos 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, el uso de las vías ciclistas forales será gratuito para las personas usuarias y se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de estas, a los actos de afectación y apertura al uso público y a las disposiciones en vigor.

5. El resto de las utilizaciones 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 deberán ajustarse. Se entiende como uso especial aquel que difiere sustancialmente del tráfico ordinario de la vía ciclista como, por ejemplo, transportes ajenos a los propios de la vía conforme a lo recogido en la Norma u otros usos excepcionales.

No obstante lo anterior, todo uso excepcional y temporal que comporte un deterioro excesivo de una vía ciclista foral conllevará la obligación de su reparación por parte de su responsable. Se considerará como deterioro excesivo 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 de la parte interesada.

Artículo 40.— Limitaciones de uso

1. La Diputación Foral de Bizkaia, 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. El órgano foral competente podrá solicitar a la parte interesada 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. El órgano foral competente podrá solicitar la constitución de una fianza a la parte interesada para responder de eventuales daños.

Artículo 41.— 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.



CAPÍTULO III

RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y LEGALIZACIONES**Artículo 42.— *Actuaciones sujetas a autorización administrativa***

1. Toda ocupación temporal o permanente de suelo comprendida en las zonas de protección de las vías ciclistas forales para destinarlo a la construcción de obras, ejecución de instalaciones de cualquier tipo, volumen o estructura, o a usos, actividades y prestación de servicios de cualquier naturaleza, diferentes del uso común general de las vías ciclistas, estará sujeta a autorización administrativa.

2. Únicamente serán autorizables las obras, instalaciones, usos, servicios y actividades que resulten compatibles con la seguridad vial y las previsiones de una explotación adecuada de las vías ciclistas; garantizando, en todo caso, la preservación de la funcionalidad de la infraestructura.

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

- a) El tránsito normal por las vías ciclistas forales conforme a lo dispuesto en el artículo 39 de la presente Norma.
- 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 el órgano foral competente en la gestión de las vías ciclistas para la conservación, mantenimiento, mejora y explotación de la vía ciclista o de otra infraestructura atribuida a su gestión.

4. Las autorizaciones contenidas en la presente Norma Foral serán otorgadas por el órgano foral competente en la gestión de las vías ciclistas correspondientes.

Las limitaciones de ocupación y uso referidas en el presente precepto son eficaces desde:

- a) La aprobación definitiva del instrumento de ordenación sectorial de planeamiento PTSVCB donde se halle recogida la vía ciclista como parte de su red objeto (ROP), en el caso de las actuaciones referidas en los apartados 1a y 1b del artículo 15, y cuenten con un planeamiento de desarrollo.
- b) Desde la aprobación de los proyectos de trazado o constructivos de ambas actuaciones tipo destacadas en el punto precedente, formen o no parte de dicha ROP.

5. Las licencias u otros títulos habilitantes otorgados para la realización de actuaciones en las zonas de protección estarán siempre condicionadas a la obtención de las autorizaciones establecidas en la presente Norma Foral, debiendo expresarse dicha condición en el propio documento de la licencia. Consecuentemente, serán nulas de pleno derecho cualquier autorización o licencia otorgada en las zonas de protección en contra de lo establecido en la presente Norma Foral.

Artículo 43.— *Comunicación previa en relación con intervenciones relativas a la prestación de servicios de interés general*

1. Quedan sometidas al régimen de comunicación previa al órgano foral competente en materia de vías ciclistas aquellas intervenciones de carácter urgente que deban realizarse en las zonas de protección reguladas en el artículo 28 de la presente Norma foral para asegurar la continuidad u obtener el restablecimiento de la prestación de servicios de interés general.

2. La comunicación previa deberá ir acompañada de una memoria expresiva de la necesidad de la intervención, las causas que la originan y la justificación de la urgencia; junto al informe de medidas justificativas que aseguren la no injerencia en la funcionalidad de la vía ciclista o de las medidas transitorias para su aseguramiento.

3. La presentación de la comunicación previa por quien preste el servicio, o por la persona autorizada en su nombre para realizar la intervención de urgencia, permitirá el



inicio de la actividad de restablecimiento o mantenimiento de la continuidad del servicio de interés general, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección por el órgano competente del sector público foral.

De tener que iniciarse la intervención, debido a la urgencia, en horario fuera de atención al público de la administración, la comunicación previa podrá presentarse dentro de las ocho horas siguientes al inicio de la operación que deberá reunir las condiciones necesarias en materia de seguridad vial.

4. La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato o manifestación contenida en la comunicación previa o en los documentos que la acompañen, o su no presentación en los términos regulados en el presente artículo, determinarán la imposibilidad de continuar con la intervención a requerimiento del órgano foral competente para el control e inspección de las vías ciclistas correspondientes, sin perjuicio de las responsabilidades de cualquier orden a que hubiere lugar.

Artículo 44.— Consultas previas

1. Con carácter previo a la presentación de la solicitud de las autorizaciones referidas, se podrá formular al órgano foral competente en la gestión de la vía ciclista correspondiente consulta sobre la viabilidad y compatibilidad de la actuación pretendida, así como obtener información sobre los requisitos técnicos y jurídicos que resulten de aplicación.

2. La respuesta de la Administración a estas consultas no tendrá carácter vinculante en el procedimiento de autorización correspondiente.

Artículo 45.— Solicitud y Documentación

1. Las solicitudes de autorizaciones se presentarán ante el órgano foral competente de la gestión de las vías ciclistas correspondientes. Y habrán de ir acompañadas de planos, memoria, presupuestos descriptivos de las obras, instalaciones, usos o actividades pretendidas, y de su localización o alcance, con el fin de que el órgano foral competente pueda comprobar si resultan conformes a la presente Norma Foral y a la normativa aplicable, incluidos los Planes Territoriales y Urbanísticos, en lo relativo a la materia de vías ciclistas.

Asimismo, la solicitud de autorización debe indicar expresamente el plazo temporal o indefinido por el que se pretende ocupar o usar la zona de protección de las vías ciclistas forales y las medidas a adoptar, si fueran precisas, para asegurar la funcionalidad y seguridad vial por la vía ciclista correspondiente.

2. La solicitud deberá acompañarse de proyecto técnico en aquellos supuestos en que la obra, instalación, uso o actividad así lo requieran conforme a la normativa técnica que le sea específicamente de aplicación. En todo caso, la presentación del proyecto técnico será obligatoria cuando la actuación se trate de edificaciones o construcciones de nueva planta, rehabilitación de edificios existentes, construcción de accesos y obras de canalizaciones o tendidos aéreos.

3. Se podrá requerir el complemento o subsanación de la documentación presentada que se considere pertinente para resolver. Asimismo, podrá requerirse la constitución de garantía suficiente para asegurar la correcta ejecución de la actividad u obra.

Artículo 46.— Resolución de la solicitud de autorización

1. Tramitada la solicitud conforme a la normativa reguladora del procedimiento administrativo, a la que se acompañará la documentación regulada en los preceptos anteriores, el órgano foral competente abordará su análisis y posterior dictamen resolutorio.

2. Dicho órgano foral deberá resolver en el plazo máximo de seis meses, contados a partir de la entrada de la solicitud en el registro administrativo correspondiente.

El órgano foral competente podrá suspender el plazo previsto para resolver la solicitud en los términos previstos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo.



3. Transcurrido el plazo del apartado anterior sin que se dictare resolución, deberá entenderse concedida la autorización, siempre que las obras, instalaciones o usos no incidan en la zona de dominio público y, además, cumplan con los respectivos planeamientos de vías ciclistas, urbanístico y ambiental.

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 o constructivo de vías ciclistas, o en los instrumentos de Ordenación Urbana o en la normativa reguladora del procedimiento administrativo. Ni eximirán a la persona o entidad promotora interesada de sus responsabilidades en garantizar la seguridad vial y funcionalidad de la vía ciclista correspondiente.

4. La resolución que autorizará la solicitud deberá especificar la obra, instalación, uso o actividad para la cual se otorga y las condiciones que se establezcan para su ejecución, incluidas las relativas a garantizar la funcionalidad y seguridad vial en la vía ciclista, así como expresamente su plazo de vigencia temporal o indefinido.

5. Las autorizaciones solo se denegarán por causas fundadas en la presente Norma Foral, en el Planeamiento Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, en 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 47.— Caducidad de la autorización

1. Las autorizaciones concedidas caducarán y perderán su vigencia en los siguientes supuestos:

- a) Cuando siendo precisa licencia o autorización de otra Administración Pública, esta no se obtuviere en el plazo de seis meses.
- b) Cuando la ejecución de las obras o instalaciones, o el uso, servicio o actividad, no se hubieren iniciado en el plazo establecido en la autorización o, en su defecto, no se comencare en el plazo de ocho meses
- c) Cuando la actuación no hubiere sido ejecutada en el plazo que figure en la propia autorización o, en su defecto, en un año.

2. El inicio del cómputo de los plazos fijados en los apartados anteriores se hará a partir del día siguiente al que fuere notificada la autorización. En el caso de obtención por silencio positivo, los plazos comenzarán a computarse al día siguiente de haber vencido el plazo de seis meses en el que la administración debió resolver, según lo establecido en el artículo 46.2.

3. La caducidad se producirá por el transcurso de los plazos previstos en el apartado 1 y se declarará de acuerdo con lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo.

4. A instancia de la parte interesada, presentada antes de producirse la caducidad, podrá acordarse la prórroga de la autorización por plazo no superior a la mitad del fijado inicialmente.

Artículo 48.— Obligaciones de la titularidad de los derechos en las zonas de protección

1. Quienes ostenten la titularidad de los derechos sobre los terrenos, construcciones, instalaciones, servicios, plantaciones y cualesquiera otros elementos situados en alguna de las zonas de protección deberán mantenerlos en las debidas condiciones de seguridad.

2. Cuando alguna de las instalaciones, construcciones, terrenos, servicios, plantaciones y demás posibles elementos señalados en el apartado anterior incumpla las condiciones exigidas de mantenimiento para la seguridad debida en las zonas de protección, el Departamento competente en la gestión de las vías ciclistas implicadas requerirá a su titular para que proceda a su cumplimiento, con el apercibimiento de que en caso contrario se procederá a la imposición de multas coercitivas y, en su caso, a la ejecución



subsidiaria a su cargo y hasta el límite del deber normal de conservación, de conformidad con lo establecido en el artículo 49.

3. En el caso de que las construcciones, instalaciones, servicios, plantaciones y demás posibles elementos a que se refieren los dos apartados anteriores se hallen en situación de ruina de conformidad con la normativa urbanística, el órgano foral competente en la gestión de las vías ciclistas afectadas dará cuenta a la autoridad urbanística correspondiente a efecto de proveer el cumplimiento de la legalidad urbanística, sin perjuicio de la exigencia o, en su caso, rápida adopción de las medidas oportunas en defensa de las vías ciclistas.

Artículo 49.— *Reposición de la realidad física alterada y cese en el uso no autorizable*

1. Cuando una obra o uso se realizare sin previa autorización, o con incumplimiento de los que se hubieren concedido, el órgano foral competente ordenará su paralización inmediatamente a las partes interesadas.

La paralización supondrá la suspensión inmediata de los trabajos de construcción o del uso desarrollado, sin perjuicio de las obras necesarias para mantener las debidas condiciones de seguridad y funcionalidad de la vía, que la parte interesada habrá de acometer de forma inmediata.

2. Si la obra, instalación, uso o servicio resultare autorizable, la parte interesada deberá solicitarla junto con la documentación regulada en el artículo 45 en un plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de la orden de paralización.

3. Si la obra, instalación, uso o servicio no fuere autorizable o si no se presentare la solicitud de legalización en el expresado plazo, el órgano foral competente ordenará, en el mes siguiente al vencimiento del plazo previsto en el apartado anterior, la reposición de la realidad física alterada en el plazo improrrogable de un mes o el cese inmediato y definitivo del uso desarrollado; todo ello a costa de la parte interesada. De igual modo se procederá en el supuesto de que no fuere procedente la legalización solicitada.

4. En la resolución por la que se ordene la reposición de la realidad física alterada se fijará el plazo para su ejecución, con apercibimiento de que, en caso de incumplimiento, se adoptarán medidas de ejecución forzosa consistentes en la imposición de hasta diez sucesivas multas coercitivas por plazos de un mes, y por un importe que podrá ascender cada una de ellas hasta el 10% del coste estimado de las obras ordenadas o trabajos precisos para la reposición de la realidad física alterada a su estado original. Transcurrido el plazo de cumplimiento voluntario tras la última multa coercitiva, la administración foral actuante podrá proceder a la ejecución subsidiaria con cargo a la parte infractora.

5. Las facultades para restablecer la legalidad infringida regulada en el presente artículo podrán ejercerse durante la realización de las obras o los usos, y durante el plazo de los cuatro años siguientes a su terminación o del inicio del uso, servicio o actividad.

6. La adopción de las anteriores órdenes y resoluciones se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

**CAPÍTULO IV
RÉGIMEN SANCIONADOR**

**SECCIÓN 1.^a
NORMAS COMUNES**

Artículo 50.— *Sujeto pasivo*

Sólo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas o jurídicas que resulten responsables de los mismos. Cuando la infracción consista en el incumplimiento de obligaciones impuestas a varias personas conjuntamente responderán todas ellas de forma solidaria.

**Artículo 51.— Procedimiento sancionador**

1. El procedimiento administrativo para la aplicación del presente régimen de infracciones y sanciones, en lo no previsto en los siguientes preceptos, atenderá a la normativa establecida en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común y a la Ley 1/2023, de 16 de marzo, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas Vascas.

2. La competencia para la incoación y la instrucción del procedimiento sancionador corresponde al órgano foral competente para la gestión de las vías ciclistas implicadas. El procedimiento sancionador se incoará de oficio o como consecuencia de denuncia formulada por terceros.

En los supuestos en que los hechos presuntamente infractores pudieran ser constitutivos de delito se dará traslado de testimonio al Ministerio Fiscal y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no se haya pronunciado.

3. La resolución de los procedimientos sancionadores y, en su caso, la imposición de sanciones por las infracciones previstas en esta Norma Foral corresponderá a la persona titular del Departamento foral responsable de la gestión de la vía ciclista implicada, y adoptará la forma de Orden Foral.

4. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de reponer la realidad física alterada o cesar en el uso no autorizable 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 de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.

Artículo 52.— Medidas cautelares

Excepcionalmente, con carácter previo a la incoación de expediente sancionador, el órgano foral competente para la incoación e instrucción del procedimiento sancionador podrá adoptar o imponer, al presunto responsable de cualquiera de los hechos tipificados como infracciones en la presente disposición general, la adopción de las siguientes medidas cautelares, que no tendrán carácter sancionador:

- a) Suspensión de obras, ejecución de instalaciones, usos, servicios o actividades.
- b) Precintado de aparatos, equipos o instalaciones.
- c) Otras medidas de corrección, seguridad o control que impidan la persistencia o extensión del daño a la vía ciclista.

SECCIÓN 2.^a**INFRACCIONES Y SANCIONES****Artículo 53.— Infracciones**

1. Son infracciones a lo establecido en la presente Norma Foral los actos y conductas previstas en el presente artículo, que se clasifican en leves, graves y muy graves.

2. Se considerarán infracciones leves:

- a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de protección 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) Intervenir en las zonas de protección de las vías ciclistas a fin de asegurar o restablecer la prestación de servicios de interés general sin presentar la comunicación previa correspondiente o sin que concurra la urgencia en la intervención.
- c) Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no se afecte a la seguridad vial.



- d) Ocupar indebidamente y de modo transitorio parte del trazado de la vía ciclista foral u obstaculizar o interferir el tránsito normal de las personas usuarias, siempre que tal actuación no entrañe especial peligrosidad.
- e) 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 atenerse 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 protección 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 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 o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza en la zona de dominio público de la vía ciclista foral, creando riesgo para la seguridad vial.
 - 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 atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.
 - g) Realizar cualquier clase de publicidad y por cualquier medio que resulte no autorizable con arreglo a lo dispuesto en esta Norma Foral.
 - h) Actuar con negligencia en la conservación de los elementos integrantes de la vía ciclista.
 - i) Obstruir con actos u omisiones a la Administración competente o a las entidades públicas o privadas acreditadas para el ejercicio de sus funciones de explotación y vigilancia de las vías ciclistas forales.
 - j) No conservar las fincas, sus construcciones, plantaciones o cualquier otro elemento situado en las zonas de protección de la vía ciclista, cuando constituya un peligro para la seguridad vial.
 - k) Los supuestos contemplados como infracciones leves en los apartados c), d) y e) de este artículo, caso de que conllevaran especial peligrosidad.
 - l) La reincidencia en la comisión de infracciones leves tipificadas en esta Norma Foral, declaradas y sancionadas por una resolución firme.
- 4. Se considerarán infracciones muy graves:
 - a) Las actuaciones contempladas en el apartado 3 a) de este artículo, cuando las mismas produzcan perjuicios irreparables a la seguridad funcional de la vía ciclista foral 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 zona de dominio público.
 - d) Establecer sin autorización en las zonas de protección instalaciones o realizar alguna actividad de cualquier naturaleza que resulte peligrosa, incómoda o in-



salubre para las personas usuarias de las vías ciclistas o ponga en riesgo la estabilidad de la infraestructura.

- e) Depositar, colocar u ocupar la vía ciclista con maquinaria, materiales o cualquier otro objeto sin la correspondiente autorización, o el incumplimiento de algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, provocando un deterioro a las condiciones de rodadura de la infraestructura o un daño a una persona usuaria.
- f) Ejecutar construcciones de nueva planta o ampliaciones de edificios en zona de protección, sin autorización expresa, a distancias inferiores a las previstas como mínimas.
- g) La reincidencia en la comisión de infracciones graves declaradas y sancionadas por una resolución firme.

Artículo 54. — Graduación

1. Las sanciones a imponer por las infracciones contenidas en la presente disposición general se graduarán atendiendo al riesgo o daño ocasionado, el beneficio obtenido por el infractor y la intencionalidad concurrente. A este respecto, la concurrencia de dolo se tendrá en cuenta siempre como circunstancia agravante, excepto cuando forme parte de la definición del tipo infractor.

2. Se tendrán en cuenta las causas de extinción y las circunstancias modificativas de la responsabilidad establecidas en los artículos 6 y 7 de la Ley 1/2023, de 16 de marzo, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas Vascas, o normativa vigente en el momento de aplicación.

Artículo 55. — Sanciones

1. Las infracciones a que se refiere esta Norma serán sancionadas 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

2. 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.

3. Mediante Decreto foral podrán actualizarse las cuantías de las multas según la evolución de las conductas infractoras y el efecto de prevención y de concienciación en la sociedad del régimen sancionador en el ámbito de protección de la infraestructura vial, valorado en el procedimiento de elaboración de dicho Decreto foral y sin que, en ningún caso, pueda establecerse incrementos que superen el 10% de la cuantía vigente en cada momento de actualización.

4. La resolución declarando la infracción e imponiendo la sanción correspondiente ordenará, cuando proceda, la obligación de reposición de la realidad física a su estado original, aplicando, en su caso, el régimen de multas coercitivas y ejecución subsidiaria a cargo del infractor establecido en el artículo 49.

Artículo 56. — Prescripción

1. El plazo de prescripción de las infracciones tipificadas en esta Norma Foral será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las leves.

2. El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones se iniciará en la fecha de comisión de los hechos constitutivos del tipo infractor. Si la infracción consiste en una actividad o hecho continuado en el tiempo, el inicio del cómputo del plazo de prescripción tendrá lugar en el momento de cese de la actividad o hecho. Si no pudiere conocerse el hecho o actividad constitutiva de la infracción por falta de signos externos, el plazo de prescripción iniciará su cómputo cuando aquellos se manifestaren.



DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición Adicional Primera.— *Sobre la implementación de políticas de género en el ámbito de la Norma Foral*

De acuerdo con lo recogido en la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, se deberá promover un cambio de paradigma que sitúe la perspectiva de género en el centro del análisis de los modelos de movilidad y del desarrollo de las estrategias ciclistas y, en general, del transporte de nuestro Territorio Histórico.

Se deberá tener en cuenta la perspectiva de género en el análisis de las necesidades de movilidad, teniendo en cuenta la diversidad social y asegurando, en todo momento, una respuesta correcta a las necesidades de movilidad planteadas. Para ello, durante la vigencia de esta Norma Foral, se revisarán, al menos una vez, las conclusiones recogidas en el «Informe de evaluación previa del impacto en función del género».

Disposición Adicional Segunda.— *Sobre los tramos de carreteras que integren soluciones específicas para la movilidad ciclista*

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 que integren soluciones específicas para favorecer la movilidad ciclista y que no se encuentren reguladas por la presente Norma Foral, con arreglo a lo dispuesto en el ámbito material de aplicación (artículo 2.7).

Disposición Adicional Tercera.— *Sobre la factibilidad de acceder a la red ciclista foral desde los viales de competencia municipal*

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 y a la red ciclable del territorio en su totalidad, teniendo en cuenta el carácter mallado pretendido 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.

Disposición Adicional Cuarta.— *Sobre la contextualización de la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia*

Tal y como establece la Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, en su disposición adicional segunda, las referencias normativas que la misma contiene al texto articulado de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, devienen directamente y se actualizan conforme a lo determinado en la presente Norma Foral, con las matizaciones y consideraciones recogidas en la presente disposición general.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición Transitoria Primera.— *Sobre los proyectos iniciados con anterioridad a la fecha de entrada de la presente Norma Foral*

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.

Disposición Transitoria Segunda.— *Sobre la normativa concordante complementaria*

En lo no dispuesto en la presente Norma Foral, se estará a lo establecido en la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, en su Reglamento de Desarrollo y demás normativa concordante de pertinente aplicación.



DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición Derogatoria.— *Sobre la derogación de disposiciones precedentes*

Quedan derogadas cuantas disposiciones forales de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en esta Norma Foral, en particular la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición Final Primera.— *Sobre la modificación de la Norma Foral 5/2021, de 25 de octubre, de carreteras de Bizkaia.*

La Norma Foral 5/2021, de 25 de octubre, de carreteras de Bizkaia adecúa las determinaciones sobre sus zonas de protección, cuando disponga de una vía ciclista referenciada o integrada en ellas con arreglo a lo establecido en el artículo 2.5, a lo dispuesto, para esos casos, en la presente Norma Foral.

A tal fin, se procede a modificar los siguientes preceptos de la Norma Foral 5/2021, de 25 de octubre, de carreteras de Bizkaia en los términos recogidos a continuación:

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 33 sobre la «Zona de dominio público» que queda redactado del siguiente modo:

«1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos anexos funcionales así como una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de esta, desde la arista exterior de la explanación.

No obstante, si una vía ciclista discurre dentro de la zona de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera, la línea de dominio público, por el lado por donde discurre la vía ciclista referenciada, se establecerá conforme a lo dispuesto en la norma foral de vías ciclistas forales en cuanto a la determinación de la zona de dominio público y será común para ambas infraestructuras viales.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. Existiendo acera, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde exterior de la acera más cercana a la calzada.

En el supuesto especial de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, se tomará como borde o línea exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. En el supuesto especial de túneles, la determinación de la zona de dominio público se efectuará además de conformidad con las características geométricas y geológicas del terreno y con la altura de este sobre el túnel.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 36 sobre la «Zona de servidumbre» que queda redactado del siguiente modo:

«1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de estas, delimitadas internamente por la zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

No obstante, si una vía ciclista discurre dentro de la zona de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera, la nueva línea que delimita la zona de servidumbre y de afección de la carretera, por el lado por donde discurre la vía ciclista referenciada, se establecerá conforme a lo dispuesto en



la norma foral de vías ciclistas forales en cuanto a la determinación de la zona de servidumbre y será común para ambas infraestructuras viales.»

Tres. Se modifica el apartado 1 del artículo 37 sobre la «Zona de afección» que queda redactado del siguiente modo:

«1. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas internamente por la zona de servidumbre y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente; de cincuenta metros en las carreteras pertenecientes a la red básica; y de treinta metros en el resto de las carreteras, medidas en todo caso desde las citadas aristas.

No obstante, si una vía ciclista discurre dentro de la zona de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera, produciéndose una afectación a la arista exterior de explanación originaria de la carretera, la nueva zona de afección resultante de la carretera se determinará con arreglo a la nueva arista de explanación establecida.»

Cuatro. Se modifica el apartado 1 del artículo 38 sobre la «Limitación a la edificación» que queda redactado del siguiente modo:

«1. La línea límite a la edificación es exterior a la zona de servidumbre y se sitúa a ambos lados de las carreteras a cincuenta metros en autopistas, autovías y carreteras multicarril; a veinticinco metros en carreteras convencionales de las redes de interés preferente y básica; a dieciocho metros en carreteras de la red comarcal y complementaria y a doce en carreteras de la red local, medidos en todo caso desde la arista exterior de la calzada.

No obstante lo anterior, en las variantes o carreteras de circunvalación que formando parte de la red comarcal o local se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite a la edificación se situará a veinticinco metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante. La arista exterior de la calzada es el borde derecho del carril exterior de la carretera en el sentido de la marcha.

El proyecto de una obra a ejecutar sobre una carretera foral que suponga modificar la arista exterior de la calzada podrá mantener la línea límite a la edificación original motivándolo en razones técnicas, económicas o de seguridad vial. En esta circunstancia se hallarían las vías ciclistas integradas en las zonas de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera a las que se refiere la norma foral de las vías ciclistas forales.

Los proyectos de obras en carreteras forales o los de nueva construcción que lleven aparejados implantación o cambios en la línea límite a la edificación deberán contemplar expresamente la afección a los titulares de derechos y someterse a información pública.»

Cinco. Se modifica el apartado 1 del artículo 39 sobre la «Línea de servicios generales» que queda redactado del siguiente modo:

«1. A ambos lados de la carretera y en una franja de terreno de cuatro metros de anchura situada con inmediación a la zona de servidumbre, por la parte interior de la misma hacia la carretera, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los de esta naturaleza que no estén directamente relacionados con la carretera.

No obstante lo anterior, si una vía ciclista discurre dentro de la zona de protección de dominio público o de servidumbre de la carretera, y en correspondencia con lo dispuesto en el artículo 36.1 de la presente norma foral, la línea de servicios generales alojada en la zona de servidumbre, por el lado por donde discurre la vía ciclista referenciada, se ajustará a lo establecido en la norma foral de las vías ciclistas forales.»



Disposición Final Segunda.— *Sobre la entrada en vigor*

La presente Norma Foral entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Bizkaia».

En Bilbao, a 19 de marzo de 2025.

La Primera Secretaria,
JANE EYRE URKIETA ZUZAETA

La Presidenta,
ANA OTADUI BITERI



I. ERANSKINA / ANEXO I

BIZIKLETA-BIDE FORALEN KATALOGOA, HORIEK ONARTZEN DIREN EGUNEAN
CATÁLOGO DE VÍAS CICLISTAS FORALES A LA FECHA DE SU APROBACIÓN

(HASIERAKO KATALOGOAREKIN ERREFERENTZIA EGINDA, FORU ARAUA INDARREAN SARTU ZEN EGUNEAN, ETA BIZKAIKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDE
PLAN SEKTORIALAREN HELBURU DEN SAREAREKIN (PHS), MARTXOAREN 22KO 5/2023 FORU ARAUAK BEHIN BETIKO ONARTUA)

(REFERENCIADA CON EL CATÁLOGO INICIAL A LA FECHA DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA NORMA FORAL Y CON LA RED OBJETO (ROP)
DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA-PTSVCB APROBADO DEFINITIVAMENTE CON LA NORMA FORAL 5/2023, DE 22 DE MARZO)

Eremu geografikoa Ámbito Geográfico	10/2014 FA Hasierako onespena NF10/2014 Aprobación inicial	FA honen bidez Con la presente NF	Erlazioa: 5/2023 Foru Araua, martxoaren 22koa Relación: Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo		Udal mugartea Término Municipal	Organo kudeatzailea - BFA Órgano Gestor - DFB
	Luzera Longitud (m)	Luzera Longitud (m)	Kidetasuna PHS-BBLPS Pertinencia ROP-PTSVCB			
Durangaldea	2.912	2.912	Bai / Sí (242 m.)		Abadiño, Berriz, Garai	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Durangaldea	—	5.955	Bai / Sí		Iurreta, Amorebieta-Etxano	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	428	428	Bai / Sí		Gernika	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	3.031	3.005 (*)	Bai / Sí		Forua, Murueta	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	140	140	Ez / No		Arratzu	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	1.945	1.149 (*)	Ez / No		Gernika, Arratzu	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	—	2.206	Ez / No		Amorebieta, Muxika	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Urdaibai	—	2.058	Ez / No		Bakio, Bermeo	Ingurune Naturala eta Nekazaritza Medio Natural y Agricultura
Cadagua	1.934	1.599 (*)	Bai / Sí		Alonsotegi, Gueñes	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Cadagua	—	674	Bai / Sí		Zalla	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial



Eremu geografikoa Ambito Geográfico	10/2014 FA Hasierako onespina NF10/2014 Aprobación inicial	FA honen bidez Con la presente NF	Erlazioa: 5/2023 Foru Araua, martxoaren 22koa Relación: Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo		Udal mugartea Término Municipal	Organo kudeatzailea - BFA Órgano Gestor - DFB
	Luzera Longitud (m)	Luzera Longitud (m)	Kidetasuna PHS-BBLPS Pertinencia ROP-PTSVCB			
Bilbao	1.034	1.034	Ez / No	Bilbo		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Bilbao	—	798	Ez / No	Bilbo		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Eskuinaldea Margen Derecha	720	720	Bai / Sí	Leioa		Ingunune Naturala eta Nekazaritza Medio Natural y Agricultura
Eskuinaldea Margen Derecha	1.060	880 (*)	Ez / No	Leioa		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Eskuinaldea Margen Derecha	4.285	4.235 (*)	Bai / Sí	Getxo, Berango, Sopela		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	18.549	3.582	Bai / Sí	Muskiz, Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
		10.965 (*)	Bai / Sí	Portugalete, Ortuella, Abanto-Zierbena, Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
		3.505	Bai / Sí	Portugalete, Sestao, Barakaldo		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
		454 (*)	Ez / No	Barakaldo, Sestao		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	618	618	Bai / Sí	Abanto-Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	7.142	3.954 (**)	Bai / Sí	Galdames		Garraioak, Mugikortasuna eta Turismo Transportes, Movilidad y Turismo
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	4.585	3.863 (*)	Ez / No	Trapaga, Ortuella		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	—	491	Ez / No	Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	—	2.826	Bai / Sí	Santurtzi, Abanto-Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Ezkerraldea eta Meatzaldea M. Izquierda y Z. Minera	—	264	Bai / Sí	Abanto-Zierbena		Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial



Eremu geografikoa Ambito Geográfico	10/2014 FA Hasierako onespina NF10/2014 Aprobación inicial	FA honen bidez Con la presente NF	Erlazioa: 5/2023 Foru Araua, marboaren 22koa Relación: Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo		Udal mugartea Término Municipal	Organo kudeatzailea - BFA Organo Gestor - DFB
	Luzera Longitud (m)	Luzera Longitud (m)	Kidetasuna PHS-BBLPS Pertinencia ROP-PTSVCB			
Nerbioi-Ibaizabal	—	1.107	Bai / Si		Arrigorriaga	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Nerbioi-Ibaizabal	—	1.194	Bai / Si		Basauri, Etxebarri	Azpiegiturak eta Lurralde Garapena Infraestructuras y Desarrollo Territorial
GUZTIRA / TOTAL		60.616				
(*) BFAren ardurapeko foru tartearen definizioan eta mugaketan egindako doikuntzak / Ajustes realizados en la definición y delimitación del tramo foral, de responsabilidad de la DFB.						
(**) Lagapenak/titulartasun-aldaketak: hasierako katalogoan jasotako 104 m-ko bizikleta-bidea, 10/2014 Foru Araua indarrean sartu zenean, Getxoko udal-mugartean, Udalari eskualdatu zitzaion 2018ko apirilean, BI-3737 foru errepedearen (Gobelatik Berangora) titulartasuna lagatzeko hitzarmenaren barruan, 15-310 KPtik (lagatako tartea) 16+195 KPra (lagatako tartea). Era berean, Muskizko udal titulartasunari eskualdatu zitzaion 2003an «La Galdames bidea» meatze-trenbide zaharraren gainean, Muskizko udal-mugartetik igarotzen zen bidegorrariaren zati bat, ordura arte forala zena eta 10/2014 FAren onarpenarekin formalizatutako hasierako katalogoan jasota zegoena.						
Cesiones/cambios de titularidad: La Vía ciclista de 104 m recogida en el Catálogo inicial a la fecha de la entrada en vigor de la Norma Foral 10/2014, dentro del término municipal de Getxo, se traspasó al Consistorio municipal en Abril de 2018, dentro del Convenio de Cesión de la titularidad de la carretera foral BI-3737 (Gobela a Berango) del PK 15-310 (tramo cedido) al PK 16+195 (tramo cedido). Asimismo, se traspasó a la titularidad municipal de Muskiz el tramo, hasta entonces foral y recogido en el Catálogo inicial formalizado con la aprobación de la NF 10/2014, de la vía ciclista habilitada en 2003 sobre el antiguo ferrocarril minero «Vía La Galdames» a su paso por el término municipal de Muskiz.						

Bizikleta bidezko mugikortasunerako irtenbide espezifikoak barne hartzen dituzten foru errepedeen zatien zerrenda
Relación de tramos de carreteras forales que integran soluciones específicas para la movilidad ciclista

(Errepedeen Foru Arauaren mende daudenak eta Foru Arau honen aplikazio-eremutik kanpo daudenak, baina Katalogoan adierazita daudenak, Lehenengo Xedapen Gehigarrian xedatutakoaren arabera / sujetos a la Norma Foral de Carreteras y fuera del ámbito de aplicación de la presente Norma Foral, pero señaladas en el Catálogo conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera):

- Lemoiz/Maruri-Jatabe: BI-2120, 22+752 PK/KPtik 23+072 PK/KPra (320 m) eta 18+575 PK/KPtik 20+220 PK/KPra (1.656 m).
- Gamiz-Fika (Ergoien – Ibarra): BI-3104, 20+230 PK/KPtik 21+930 PK/KPra (1.700 m).
- Larrabetzu - Galdakao (Erlatxe): BI-2713, 10+710 PK/KPtik 12+090 PK/KPra (1.370 m).



ANEXO II

CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES Y OTROS CONCEPTOS BÁSICOS

1. A los efectos de la presente Norma Foral, las vías ciclistas forales se clasifican, a tenor de lo dispuesto en el artículo 2, en:

- Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado y plataforma independiente de las carreteras. Y que puede contar, asimismo, con regulación específica y habilitación para el tránsito peatonal.
- Senda ciclable: vía para ciclos y peatones, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques; en un trazado y por una plataforma independientes al de cualquier carretera.
- Bicipista: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con su propia plataforma pero referenciada a una carretera, al integrarse en sus zonas de protección de dominio público o de servidumbre. Y que puede contar, asimismo, con regulación específica y habilitación para el tránsito peatonal.
- Carril-bici protegido: vía ciclista, unidireccional o bidireccional, habilitada sobre la plataforma de la carretera de referencia (al mismo nivel geométrico) y provista de elementos laterales que la separan físicamente, segregándola, del resto de la calzada, así como de la acera (si existiese).
- Carril-bici: vía ciclista, de un sentido o de doble sentido de circulación, habilitada sobre la misma plataforma de la carretera de referencia (al mismo nivel geométrico), diferenciada, pero no segregada, del resto del tráfico motorizado. Si bien, las soluciones ciclistas forales de este tipo serán, exclusivamente, unidireccionales, en el mismo sentido del tráfico motorizado contiguo.

Bizikleta-bide foralen tipologia / Tipología de vías ciclistas forales

Erreferentziako errepidearekin (Formulazioa) Con carretera de referencia (Formulación)	Plataforma partekatua errepide Plataforma compartida con carretera	Motordun Trafikoarekiko desberdinketa edo bereizketa (Sistema) Segregada / Diferenciada del tráfico motorizado (Sistema)	Bizikleta-bide foral mota Tipo de vía ciclista foral
EZ / NO — Trazatu eta plataforma independenteak — Trazado y plataforma independientes	EZ / NO	BEREIZIA SEGREGADA	BIZIKLETA-PISTA BIZIKLETA-BIDEZIDORRA PISTA BICI SENDA CICLABLE
BAI / SÍ — Bere babes-zerrendan txertatuta — Integrada en su franja de protección	EZ / NO — Drainaketa propioa — Drenaje propio	BEREIZIA SEGREGADA (zintarria, parterrea, ezponda...) (bordillo, parterre, talud...)	BIZIPISTA / BICIPISTA
	BAI / SÍ — Baterako drainaketa — Drenaje conjunto	BEREIZIA SEGREGADA (ibilgailuei eusteko sistemak: hesi zurrunak/malguak, eta errei-bereizgailu jarraituak edo etenak) (sistemas de contención de vehículos: barreras rígidas/flexibles, y separadores de carril continuos o discontinuos)	BIZIKLETA-ERREI BABESTUA CARRIL-BICI PROTEGIDO
		DESBERDINTUTA DIFERENCIADA (Bideak eta baliza-elementu horizontalak markatzea) (Marcación vial y otros elementos de balizamiento horizontal)	BIZIKLETA-ERREIA CARRIL-BICI

2. A los efectos de esta Norma Foral y sus disposiciones se tomarán en consideración los conceptos básicos y definiciones recogidos en el «Código de Tráfico y Seguridad Vial» vigente, tras su publicación en el «BOE», y que recoge las normas consolidadas referidas a tráfico, circulación y seguridad vial y normativa concurrente.

Complementariamente, y para una mejor interpretación de la presente disposición general, junto a lo dispuesto en los dos apartados anteriores del presente Anexo, se incorporan a continuación las siguientes definiciones:



- Zona de afección: terrenos ocupados por dos franjas de terreno a ambos lados de las infraestructura viales objeto, delimitadas internamente por la zona de servidumbre y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia especificada en la norma que regula la citada infraestructura, medidas desde las citadas aristas.
- Eje: línea que define el trazado en planta o alzado de una calzada, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.
- Cuneta o drenaje: se trata de una zanja ubicada a los lados de la vía y a un nivel menor, en la que se depositan los residuos de agua para canalizarlos hacia áreas donde no se acumulen y no provoquen depósitos o inundaciones.
- Banda motorizada: sección de la vía pública destinada al tránsito de vehículos de motor.
- Arcén: franja longitudinal llana afirmada de una carretera, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales, en las que suele usarse como área de asistencia vehicular en caso de necesidad.
- Berma: franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.
- Infraestructura vial o viaria: conjunto de componentes físicos como calzadas, puentes, señalización y más que permiten la circulación segura de vehículos y peatones. Estos componentes deben cumplir con especificaciones técnicas y estar interrelacionados de manera coherente.
- Glorieta o rotonda: intersección en la que los movimientos principales se realizan a través de una calzada anular, utilizada asimismo en la contención de la velocidad y como forma de comunicar tramos de la vía a través las distintas salidas organizadas en el referido anillo de circulación rotatorio.
- Bicicleta: ciclo de dos ruedas.
- Banda ciclista: sección de la vía pública donde se organiza, de forma específica, el tránsito ciclista.
- Vía ciclista: vía de dominio público proyectada y construida, o específicamente acondicionada y adaptada, para la circulación de bicicletas, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho y régimen de circulación permita el paso seguro de estos vehículos.
- Conexión con una vía ciclista (abreviadamente «conexión»): entrada o salida a una vía ciclista desde o hacia cualquier vía o infraestructura vial establecida para la movilidad de vehículos y peatones.
- Elemento auxiliar asociado a una vía ciclista: toda obra o instalación de dominio público que contribuya a facilitar que la vía ciclista cumpla las funciones para las que se ha proyectado. Esto es, toda zona permanentemente afecta a la conservación o explotación de la vía, tales como las destinadas a servicios de descanso, estacionamiento, zonas de limpieza o reparación y otros fines auxiliares o complementarios.
- Segregación de la vía ciclista: cuando, en condiciones normales de circulación de los diferentes modos que coexisten en una misma plataforma viaria con dos bandas contiguas, no es posible que quienes usen una de ellas circulen por la otra al existir barreras físicas o discontinuas tales como bordillos, parterres, taludes, separadores de carril, etc.
- Diferenciación de la vía ciclista: cuando, en condiciones normales de circulación de los diferentes modos que coexisten en la misma plataforma viaria con dos bandas contiguas, es posible que quienes usen una de ellas circulen por la otra, invadiéndola, al no existir ningún tipo de barrera continua o discontinua entre ambas que se lo imposibilite.
- Planeamiento de desarrollo de una vía ciclista: consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones a la vista del planeamiento territorial sectorial vigente en el que se halle formando parte la infraestructura ciclista objeto.
- Plataforma de la vía ciclista: zona destinada al desplazamiento en bicicleta y del resto de usos autorizados, formada por la calzada ciclista y la banda peatonal, si fuera el caso, junto a los



- elementos de diferenciación o segregación entre ambos y las bermas afirmadas con las que pudiera contar.
- Movilidad ciclista: movilidad protagonizada por quienes se desplazan en bicicleta.
 - Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB): instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que establece las disposiciones y los objetivos generales para el establecimiento y definición, en cada periodo de su vigencia, de la red básica funcional de vías ciclistas de Bizkaia o red objeto del plan-ROP: su planificación, trazado y conexiones, así como su caracterización en términos de ordenación territorial, estableciendo su proyección conforme a las características generales de las vías ciclistas.
 - Banda ciclopeatonal: sección de la vía pública donde se organiza, de forma específica, el tránsito ciclista y peatonal.
 - Intersección: hace referencia a las infraestructuras de las carreteras y vías ciclistas que facilitan el cruce e intercambio de dos o más de ellas. Puede, incluso, significar un cruce entre otros sistemas de transporte distintos a los referidos en las mencionadas infraestructuras como, por ejemplo, vías férreas.
 - Línea límite de edificación: Línea que delimita las zonas situadas a ambos lados de las infraestructuras viales en las que está prohibida cualquier obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes.
 - Proyecto constructivo: documento que contiene el desarrollo completo de la solución constructiva elegida, con el detalle técnico y económico de las obras a contratar y ejecutar, necesario para hacer factible su construcción y posterior gestión.
 - Separadores de carril: elementos abultados y rígidos, que delimitan la zona de uso de una banda de circulación, que se trata de proteger, y que señalan, consecuentemente, de forma evidente, que no está permitido que los vehículos, motorizados principalmente, los franqueen, cuando no los impiden (en función de la contundencia del tipo de separador utilizado). Pueden ser continuos o discontinuos y tener diferentes formas y dimensiones.
 - Carril: franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de los vehículos y usos establecidos.
 - Carrilanas o carretones: vehículo formado por un cajón o armazón abierto, de formato y constitución variada, con tres o cuatro ruedas pequeñas por lo general y sin ningún tipo de propulsión, que alcanza grandes velocidades en descensos. También reciben, popularmente, nombres genéricos como el de goitiberas («de arriba abajo»). Pueden estar provistas de ruedas neumáticas, de goma, o de rodamientos, con ruedas metálicas de poco agarre.
 - Carretera: vía de dominio y uso público proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos (mayormente de motor, como los automóviles).
 - Plataforma de la carretera: zona destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcenes y las bermas afirmadas.
 - Red foral complementaria de carreteras (azul): da acceso en el ámbito metropolitano a espacios con gran generación de movilidad, además de servir de alternativa viaria a la red básica y de contribuir a la integración de equipamientos y núcleos urbanos, facilitando la conexión entre tales espacios y el aprovechamiento del suelo. También sirve de conexión, en dicho ámbito, entre las redes de interés preferente y básica y las arterias urbanas, conecta diferentes áreas orbitales del espacio metropolitano y para encauzar, de forma preferente, al transporte público viario de proximidad, al poder albergar paradas de autobús.
 - Red foral básica de carreteras (naranja): favorece la accesibilidad de las comarcas hacia la red de interés preferente, contribuye a la vertebración del territorio y proporciona soporte al transporte público entre las cabeceras comarcales y el núcleo central del ámbito metropolitano. Dentro de este, a su vez, además de canalizar los flujos de transporte público y privado entre



las zonas periféricas, el eje metropolitano y el núcleo central, sirve de soporte del mallado de la red de interés preferente.

- Red foral local de carreteras (amarilla): está integrada por las carreteras forales que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores y sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, proporcionando accesibilidad.
- Red foral comarcal de carreteras (verde): conecta comarcas limítrofes, da acceso a la red de puertos pesqueros del Gobierno Vasco y contribuye al mallado viario. Aunque por su idiosincrasia es más propia de su desarrollo fuera del ámbito metropolitano, puede desarrollarse parcialmente dentro de él, contribuyendo al mallado viario.
- Acera: Zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- Talud: cualquier superficie que se encuentra inclinada con respecto a la horizontal y que puede adoptar esa postura de forma temporal o permanente. Inclinación que se da a las tierras para que se sostengan las unas a las otras.
- Tramo urbano de una carretera foral: cuando discorra por suelo clasificado como urbano en el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico del municipio o haya obtenido resolución estimatoria como travesía conforme a las cláusulas que determinan esta particularidad del tramo urbano.

Se regirá por la NF 5/2021, de 20 de octubre, la normativa aplicable en materia de circulación y la correspondiente normativa local aprobada en sus ordenanzas. El establecimiento de prohibiciones o limitaciones al uso de los tramos urbanos requerirá la emisión de previo informe vinculante del Departamento foral competente en materia de carreteras.

- Vía ciclista referenciada a una carretera foral: cuando la banda ciclista (o ciclopeatonal, si fuera el caso) se desarrolle, total o parcialmente, en al menos un 85% de su longitud, dentro de las zonas de protección de la carretera de referencia conformadas por la zona de servidumbre o la de dominio público.

En correspondencia, cuando un tramo de la plataforma de la vía ciclista (o ciclopeatonal) traspase al interior de la línea de servidumbre de la carretera (o colinde con ésta), dicho tramo de la vía ciclista se hallará, asimismo, referida o integrada en la carretera.

- Red Funcional de carreteras forales: es la conformada por el conjunto de las redes de interés preferente, básica, complementaria y comarcal, tal y como se establece en el artículo 5.1 de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia.
- Calzada: parte de la carretera o de la vía ciclista destinada a la circulación de vehículos (y de peatones en el segundo de los casos, cuando así estuviere concebida y organizada la plataforma creada). Y que, dependiendo de su tamaño, puede estar compuesta de un cierto número de carriles, además de la posible banda para la movilidad peatonal en el caso de las vías ciclistas que así lo establecieran. Banda esta que no suele contar, por lo general, con diferenciación de sentidos en la marcha a pie, aunque ello no constituya un criterio fijo establecido y pudiera darse el hecho contrario.
- Arista exterior de la calzada: borde exterior derecho o línea blanca externa de la sección de la calzada de la infraestructura vial (carretera o vía ciclista), en el sentido de la marcha, destinada a la circulación de vehículos en general (así como peatonal en los casos de vías ciclistas que cuente en su diseño con una solución integrada de este tipo).
- Monopatín: vehículo que consiste en una plataforma alargada sobre dos ruedas en línea y una barra de dirección, con la que se desliza la persona patinadora tras impulsarse con un pie contra el suelo. Usado habitualmente como juguete, suelen referirse a él con nombres como patinete, patineta o patín del diablo.
- Estudio de alternativas: son estudios de vías ciclistas en los que se compara, en líneas generales, diversas alternativas con las que analizar y resolver la mejor opción para determinar cómo concretar el diseño de la circulación en bicicleta a desarrollar.
- Poblado: espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida está colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado respectivamente.



- Vía interurbana: infraestructura vial pública que se encuentra situado fuera de poblado (más allá de los puntos designados como límites de un pueblo o ciudad, marcados típicamente por las señales de entrada y salida de poblado) y que comunica núcleos urbanos.
- Movilidad interurbana: movilidad que se realiza entre núcleos urbanos pertenecientes a distintos términos municipales.
- Movilidad peri-interurbana: movilidad periurbana e interurbana.
- Vía urbana: infraestructura vial pública que discurre dentro de un núcleo poblacional, dentro de los límites del pueblo o ciudad (excepto las travesías).
- Movilidad periurbana: según establece la Norma Técnica 3.1 IC del Ministerio de Fomento (aprobada por la Orden FOM/273/2016), hace referencia a la movilidad que discurre vías cuya zona de dominio público es colindante por una margen con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizado según la ley de suelo.

A estos efectos, según esa misma normativa técnica, también tendrán la consideración de periurbano los tramos de cuatro kilómetros (4 km) anteriores y posteriores a un tramo urbano de la misma carretera cuando este tenga una longitud superior a un kilómetro (> 1 km). Así como la localizada en travesías, circunvalaciones, etc.
- Movilidad urbana: conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, que se producen en una ciudad o pueblo, por su núcleo urbano (dentro de poblado), bien sea en transporte público o privado.
- Vehículo de motor (o motorizado): Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.
- Evaluación de Impacto Ambiental (EIA): instrumento de la política ambiental, cuyo objetivo es prevenir, mitigar y restaurar los daños al ambiente así como la regulación de obras o actividades proyectadas para evitar o reducir sus efectos negativos en el ambiente.

A tal fin, el proceso de concreción del EIA parte del análisis sobre los efectos significativos que tienen o pueden tener los proyectos, antes de su autorización, sobre el medio ambiente, incluyendo en dicho análisis los efectos de aquellos sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos ellos.
- Bienes de dominio y uso público: también llamados «bienes demaniales» o «demanios», forman parte de la clasificación que reciben los bienes y derechos que siendo de titularidad pública, se encuentran afectos a un uso general, es decir, los que pueden ser utilizados por la ciudadanía (caminos, plazas, calles, paseos, parques, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales) o a un servicio público (destinados directamente al cumplimiento de fines públicos). Los bienes de dominio público son inajenables, inembargables e imprescriptibles.
- Zona de dominio público: terrenos ocupados por las infraestructura viales objeto y sus elementos funcionales y una franja de terreno colindante a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de esta, desde la arista exterior de la explanación, a una distancia que queda especificada en la norma que regula la citada infraestructura.
- Línea de dominio público: línea que delimita la zona de servidumbre y la zona de dominio público.
- Sostenibilidad: el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.
- Explanación: zona de terreno ocupada por la infraestructura vial (carretera o vía ciclista) y sus cunetas y taludes, así como los elementos funcionales llegado el caso, en la que se ha modificado el terreno original, su superficie topográfica, para adecuar un área a los niveles previstos para su puesta en servicio. Por lo tanto, las explanaciones suponen que las curvas de nivel del

terreno se modifiquen y se conviertan en rectas o circulares según el contorno de la explanación sea recto o circular.

- Arista exterior de la explanación: intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En los puentes, viaductos, estructuras u obras similares, la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.
- Línea exterior de la explanación: la intersección del talud del desmonte o del terraplén con el terreno natural en cada una de las márgenes de la infraestructura vial.
- Red foral de carreteras de interés preferente (roja): canaliza los trayectos largos de paso o con origen o destino en el Territorio Histórico y destino u origen fuera de él. En el ámbito metropolitano, canaliza también los viajes de largo recorrido (de paso o penetración) y sirve de acceso a grandes terminales de transporte (Puerto, Aeropuerto).
- Terraplén: parte de la explanación situada sobre el terreno original.
- Desmonte: parte de la explanación situada bajo el terreno original.
- Mediana: es una estructura o franja divisoria ubicada a la mitad de una calzada, con el objetivo de hacer más evidente la separación y el doble sentido de la marcha, facilitando el cruzamiento seguro entre quienes se mueven por carriles de dirección contraria.
- Ámbito metropolitano: conformado por aquellos municipios que presentan una estrecha relación y comunicación entre sí por razones de vivienda, laborales o de ocio y cuyas necesidades de transporte pueden resolverse mediante una red de transporte público masivo.
En ellos se implantan elementos estructurales de gran impacto en ocupación de espacio, tales como actividades económicas con alta capacidad de generación de empleo; equipamientos educativos, asistenciales, deportivos o administrativos; terminales de transporte y superficies comerciales y de ocio.
- Movilidad: el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico.
- Movilidad sostenible: aquella que busca satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a bienes y servicios con énfasis en el uso eficiente de los recursos, buscando contrarrestar los problemas medioambientales y sociales de la movilidad; preocupándose por el bienestar y calidad de vida de las personas en armonía con el entorno, el planeta Tierra y los recursos con los que contarán las próximas generaciones.
- Movilidad motorizada: movilidad protagonizada por quienes se desplazan vehículos de motor.
- Vehículos de Movilidad Personal (VMP): Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.
Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VAC (voltios de corriente alterna), así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 (patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas...).
- Camino agrícola: camino de servicio destinado fundamentalmente para el acceso a fincas rústicas y diseñado para uso predominante de tractores y maquinaria agrícola. No tendrá la consideración de carretera ni de vía ciclista ni es elemento funcional de éstas.
- Peatón: Persona que, sin ser conductora, transita a pie por las vías o terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por cualquier otra vía de uso común.

También tiene esa consideración quien empuja o arrastra un coche de una persona menor o con discapacidad (o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones), quien conducen



- a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y la persona con discapacidad que circula al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.
- Itinerario peatonal: parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.
 - Movilidad peatonal: movilidad protagonizada por quienes se desplazan en pie.
 - Banda peatonal: sección de la vía pública destinada al tránsito exclusivo peatonal.
 - Zona peatonal: parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.
 - Parterre: zona ajardinada diseñada, a la altura de la superficie, en el cual dispone de césped, se plantan flores y hierbas que quedan protegidos por una hilera de plantas (normalmente perennes) construida a su alrededor, que actúan, en nuestro caso, de «barrera protectora».
 - Patinete eléctrico (monopatín eléctrico o e-scooter): vehículo de movilidad personal autopropulsado por un motor eléctrico, que cuenta con dos ruedas, un patín al que subir, y un manillar con el que controlarlo; y cuyas características se hallan definidas en el Manual oficial de características de los vehículos de movilidad personal editado y actualizado por la Dirección General de Tráfico-DGT.
 - Tramo de proyecto: cada una de las partes en que se divide un itinerario, a efectos de redacción de proyectos. En general los extremos del tramo coinciden o están próximos a puntos singulares, tales como intersecciones, enlaces, cambios en el medio atravesado, ya sean de carácter topográfico o de utilización del suelo. Un tramo de proyecto podrá incluir varios tramos con diferentes velocidades de proyecto.
 - Barrera de seguridad: sistema de contención de vehículos empleado en las márgenes de las plataformas (de forma continua o discontinua).
 - Señalización vertical: señalización instalada al costado o sobre el camino, que se utiliza para prevenir, informar o regular y reglamentar los diferentes usos de la vía (quienes conduzcan vehículos o peatones) sobre cualquier eventualidad o norma que pueda encontrarse en su tránsito o que deba considerar y cumplir.
 - Señalización horizontal (o marcación vial): corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles (ladrillos colocados de canto, en posición vertical, adosados por sus caras) y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.
 - Despeje: superficie libre de obstáculos que permite a quienes conducen un vehículo disponer de la correspondiente visibilidad (parada, adelantamiento, decisión o cruce).
 - Tramo: cualquier porción de una infraestructura vial (carretera o vía ciclista) comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera con alguna característica de trazado homogénea.
 - Tráfico: se refiere a la circulación de vehículos y al movimiento de personas o cosas por algún medio de transporte.
 - Proyecto de trazado: documento técnico que permite conocer el alcance del proyecto, y definir sus características geométricas y las necesidades de suelo, así como la relación de bienes y derechos afectados por las obras, mediante el cual se sustanciará la información pública y audiencia a las corporaciones locales y órganos sustantivos.
 - Variante de trazado: obra en una infraestructura vial (carretera o vía ciclista) que cambia su trazado en planta o alzado.
 - Travesía: tramo de carretera que discurre por poblado, por lo menos durante cien metros, donde existen edificaciones consolidadas, siquiera, en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en, al menos, una de sus márgenes. Se trata de tramos intermedios, de transición, entre carretera y calle, de formulación diver-



sa, como diferentes son los tipos en los que se pueda materializar, y cuyo tráfico se caracteriza por una cierta coexistencia entre el urbano y el interurbano, entrando ambos en contacto (y en ocasiones, en conflicto).

Se excluyen del concepto de travesía los espacios destinados principalmente a usos económicos, de servicios o industriales, polígonos de actividad económica y similares en los que solo residualmente se encuentren viviendas y equipamientos sociales.

- Sección transversal: corte ideal de la infraestructura vial (carretera o vía ciclista) por un plano vertical y normal a la proyección horizontal del eje en un punto cualquiera del mismo.
- Camino de servicio: el construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni de vía ciclista y tampoco es un elemento funcional de ninguna de ellas.
- Línea de servicios generales: destinada a servir de alojamiento a los servicios públicos no directamente relacionados con el servicio de la infraestructura vial objeto. Se halla alojada en la zona de servidumbre, en la ubicación especificada en la norma que regula la citada infraestructura.
- Ciclo: vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales (o manivelas).
- Ciclomotor: vehículo de dos o tres ruedas propulsado mediante un motor, que por criterios de fabricación, la velocidad máxima se halle fijada en los 45 km/h y su cilindrada no supere los 50 cm³ si es de combustión interna (o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico). También puede ser un vehículo de cuatro ruedas, que por criterio de construcción, su masa en vacío no sobrepase los 350 kg (sin incluir la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos) y cuya velocidad máxima, cilindrada o potencia continua nominal máxima sean iguales a las establecidas para los anteriores ciclomotores de dos o tres ruedas.
- Bordillo: piezas de piedra o elementos prefabricados de hormigón colocados sobre una solera adecuada, que constituyen una faja o cinta que delimita la superficie de la calzada, la de una acera o la de un andén.
- Tránsito: designa la actividad o el movimiento de personas o de vehículos por un espacio público o la acción de transitar (discurrir por la vía pública).
- Reglamento General de Circulación (RGC): documento en el que se establecen los derechos y obligaciones de cada uno de los usos y personas usuarias que interactúan en las vías públicas. Tiene como objetivo garantizar la seguridad y la fluidez de todos los agentes que conviven en las vías públicas, en pro de la convivencia social.
- Zona de servidumbre: terrenos ocupados por dos franjas de terreno a ambos lados de la infraestructura vial objeto, delimitadas internamente por la zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas a una distancia especificada en la norma que regula la citada infraestructura.
- Línea de servidumbre: línea que delimita la zona de servidumbre y de afección de la infraestructura objeto.



III. ERANSKINA / ANEXO III

**FORU BIZIKLETA-BIDEEN BABES EREMUEEN ESKEMA-GRAFIKOA
ESQUEMA-GRÁFICO DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES****Bizikleta bidezidorra edo Bizikleta-pista / Senda ciclable o Pista bici**

Foru-errepidearekin erreferentzia gabeko foru-bizikleta bidea

Vía ciclista foral no referenciada a carretera foral alguna

1. Eredua / Modelo 1: Lur erregularrean gaituta, laua / Habilitada sobre terreno regular, plano
2. Eredua / Modelo 2: Lur irregularraren gainean gaituta, ez laua / Habilitada sobre terreno irregular, no plano

Bizipista / Bicipista

Foru errepide bati dagokion foru-bizikleta bidea, haren babes eremuan kokatuta baina beste plataforma batean (maila geometriko desberdinean) / Vía ciclista foral referenciada a una carretera foral, integrada en su zona de protección y en diferente plataforma (a distinto nivel geométrico).

1. Eredua / Modelo 1: Foru errepidean lehendik zegoen plataforma berregituratu ondoren gaitua, aldameneko lurraren erliebeari eragin gabe / Habilitada tras reestructurar la plataforma preexistente de la carretera foral, sin afección al relieve del terreno colindante
2. Eredua / Modelo 2: Foru errepidean lehendik zegoen plataforma berregituratu ondoren gaitua, aldameneko lurraren erliebeari eraginez / Habilitada tras reestructurar la plataforma preexistente de la carretera foral, con afección al relieve del terreno colindante.
3. Eredua / Modelo 3: Foru errepidearen plataformatik kanpo gaitua, ondoko lurraren erliebeari eraginez / Habilitada fuera de la plataforma de la carretera foral, con afección al relieve del terreno colindante.
4. Eredua / Modelo 4: Foru errepidearen plataformatik kanpo gaitua, jatorrizko erliebeari eragin gabe (baina Laugunearen kanpoko ertz berria sortuz) / Habilitada fuera de la plataforma de la carretera foral, sin afección al relieve original (pero generando nueva arista exterior de explanación de referencia).

Bizikleta-erreia edo Bizikleta-errei babestua / Carril-bici o Carril-bici protegido

Foru errepide bati dagokion foru-bizikleta bidea, galtzada motordunaren plataforman eta maila geometriko berean jarrita, baina galtzadatik bereizita (bizikleta-erreia) edo bereizita (bizikleta-errei babestua) / Vía ciclista foral referenciada a una carretera foral, dispuesta al mismo nivel geométrico y en la misma plataforma que la calzada motorizada, pero diferenciada (carril-bici) o segregada (carril-bici protegido) de ella.

1. Eredua / Modelo 1: Foru errepidean lehendik zegoen plataforma berregituratu ondoren gaitua, aldameneko lurraren erliebeari eragin gabe / Habilitada tras reestructurar la plataforma preexistente de la carretera foral, sin afección al relieve del terreno colindante.
2. Eredua / Modelo 2: Foru errepidean lehendik zegoen plataforma berregituratu ondoren gaitua, aldameneko lurraren erliebeari eraginez / Habilitada tras reestructurar la plataforma preexistente de la carretera foral, con afección al relieve del terreno colindante.













