

# Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa

- ✦ [PREÁMBULO](#)
- ✦ [TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES](#)
  - [CAPÍTULO I. OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO, PRINCIPIOS INSPIRADORES](#)
    - [Artículo 1 Objeto](#)
    - [Artículo 2 Definición y tipos de vías ciclistas](#)
    - [Artículo 3 Ámbito de aplicación](#)
    - [Artículo 4 Principios inspiradores](#)
    - [Artículo 5 Zonas de protección de las vías ciclistas forales](#)
    - [Artículo 6 Zona de dominio público](#)
    - [Artículo 7 Zona de servidumbre](#)
    - [Artículo 8 Régimen demanial](#)
    - [Artículo 9 Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales](#)
    - [Artículo 10 Denominación de las vías ciclistas forales](#)
    - [Artículo 11 Traspasos de titularidad](#)
  - [CAPÍTULO II. CARACTERÍSTICAS GENERALES](#)
    - [Artículo 12 Características generales de las vías ciclistas forales](#)
    - [Artículo 13 Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales](#)
    - [Artículo 14 Firme y pavimentación](#)
    - [Artículo 15 Alumbrado](#)
    - [Artículo 16 Intersecciones](#)
    - [Artículo 17 Dotaciones de aparcamiento](#)
    - [Artículo 18 Circulación](#)
- ✦ [TÍTULO I. PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES](#)
  - [CAPÍTULO I. PLAN TERRITORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA](#)
    - [Artículo 19 Objeto y naturaleza](#)
    - [Artículo 20 Coordinación con la planificación económica y territorial](#)
    - [Artículo 21 Tramitación y aprobación](#)
    - [Artículo 22 Efectos del Plan Territorial](#)
    - [Artículo 23 Modificación y revisión](#)
  - [CAPÍTULO II. PROYECTOS Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y CONSERVACIÓN](#)
    - [Artículo 24 Proyectos de construcción. Contenido](#)
    - [Artículo 25 Tramitación y aprobación de los proyectos de construcción](#)
    - [Artículo 26 Efectos de la aprobación de los proyectos](#)
    - [Artículo 27 Proyectos previos](#)
  - [CAPÍTULO III. DISPONIBILIDAD DE TERRENOS. EXPROPIACIONES](#)
    - [Artículo 28 Adquisición y ocupación de bienes](#)
    - [Artículo 29 Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación](#)
    - [Artículo 30 Expropiación en zona de servidumbre](#)
  - [CAPÍTULO IV. FINANCIACIÓN](#)
    - [Artículo 31 Recursos financieros](#)
  - [CAPÍTULO V. EJECUCIÓN DE LAS OBRAS](#)
    - [Artículo 32 Licencias y permisos municipales](#)
    - [Artículo 33 Deslinde y amojonamiento](#)
- ✦ [TÍTULO II. EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES](#)
  - [CAPÍTULO I. OBJETO Y FORMAS DE EXPLOTACIÓN](#)
    - [Artículo 34 Objeto](#)
    - [Artículo 35 Formas de explotación](#)

- CAPÍTULO II. USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES Y DE SUS ZONAS DE PROTECCIÓN
  - Artículo 36 *Uso de las vías ciclistas forales*
  - Artículo 37 *Usos en la zona de dominio público*
  - Artículo 38 *Usos en la zona de servidumbre*
  - Artículo 39 *Señalización*
  - Artículo 40 *Determinación y reordenación de accesos*
  - Artículo 41 *Cerramientos de fincas y elementos de separación de la vía ciclista*
  - Artículo 42 *Vigilancia*
- ◆ TÍTULO III. RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR
  - CAPÍTULO I. AUTORIZACIONES
    - Artículo 43 *Sometimiento a autorización administrativa*
    - Artículo 44 *Competencia*
    - Artículo 45 *Carácter y naturaleza*
    - Artículo 46 *Procedimiento y resolución. Silencio administrativo*
    - Artículo 47 *Tasas*
    - Artículo 48 *Garantías*
    - Artículo 49 *Efectos*
    - Artículo 50 *Compatibilidad con otras autorizaciones*
    - Artículo 51 *Vigencia y caducidad*
    - Artículo 52 *Revocación y modificación de condiciones*
    - Artículo 53 *Suspensión de autorizaciones*
  - CAPÍTULO II. INFRACCIONES, PROCEDIMIENTO Y SANCIÓN
    - Artículo 54 *Tipificación y clasificación*
    - Artículo 55 *Responsables de las infracciones*
    - Artículo 56 *Prescripción de las infracciones*
    - Artículo 57 *Potestad sancionadora*
    - Artículo 58 *Principio «non bis in idem»*
    - Artículo 59 *Clasificación*
    - Artículo 60 *Proporcionalidad*
    - Artículo 61 *Prescripción de las sanciones*
    - Artículo 62 *Extinción de la responsabilidad*
  - CAPÍTULO III. MEDIDAS ACCESORIAS
    - Artículo 63 *Reparación del daño e indemnización*
    - Artículo 64 *Multas coercitivas y ejecución subsidiaria*
  - CAPÍTULO IV. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR
    - Artículo 65 *Principios*
    - Artículo 66 *Concurrencia con proceso penal*
    - Artículo 67 *Principio de acceso permanente*
    - Artículo 68 *Órganos competentes*
    - Artículo 69 *Personas interesadas*
    - Artículo 70 *Error de imputación*
    - Artículo 71 *Iniciación de oficio*
    - Artículo 72 *Acuerdo de iniciación*
    - Artículo 73 *Prueba*
    - Artículo 74 *Propuesta de resolución*
    - Artículo 75 *Audiencia a las personas interesadas*
    - Artículo 76 *Reducción y prórroga de plazos*
    - Artículo 77 *Recursos*
    - Artículo 78 *Actuaciones complementarias*
    - Artículo 79 *Resolución del procedimiento*
- ◆ TÍTULO IV. DENOMINACIÓN «GIPUZKOAKO BIDEGORRIAK»

- [Artículo 80 Denominación «Gipuzkoako Bidegorriak»](#)
- ◆ [TÍTULO V. POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA](#)
  - [Artículo 81 Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa](#)
  - [Artículo 82 El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa](#)
- ◆ [DISPOSICIONES ADICIONALES](#)
  - [DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA](#)
  - [DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA EVALUACIÓN NORMATIVA](#)
- ◆ [DISPOSICIONES DEROGATORIAS](#)
  - [DISPOSICIÓN DEROGATORIA](#)
- ◆ [DISPOSICIONES FINALES](#)
  - [Primera](#)
  - [Segunda](#)
- ◆ [ANEXO I. CATALOGO OFICIAL DE SEÑALES DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES](#)
- ◆ [ANEXO II. SECCIONES TIPO](#)
- ◆ [ANEXO III. DOMINIO PUBLICO - ZONA DE PROTECCIÓN](#)
- ◆ [ANEXO IV. MARCA «GIPUZKOAKO BIDEGORRIAK»](#)

Hago saber que las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado y yo promulgo y ordeno la publicación de la siguiente «Norma Foral 1/2007, de 24 de enero de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa» a los efectos de que todos los ciudadanos, particulares y autoridades a quienes sea de aplicación la guarden y hagan guardarla.

### **PREÁMBULO**

Durante las últimas décadas, el crecimiento exponencial de los desplazamientos se ha manifestado como una de las características de las sociedades avanzadas y todo apunta a que éste será en el futuro uno de los factores clave a tener en cuenta en la planificación territorial. Hoy en día existe una toma de conciencia mayoritaria de que la problemática económica, social y ambiental derivada de los elevados índices de saturación de tráfico motorizado a los que se ha llegado, ha de ser solucionada a través de planteamientos que, cada vez más, vayan hacia un control del sistema a través de la gestión de la demanda de las necesidades de movilidad, una gestión orientada a primar sistemas alternativos de transporte y hacia el uso racional del vehículo de motor privado.

La Unión Europea asume como uno de sus principios rectores la libertad de movimiento de las personas y mercancías para la creación de un espacio común europeo. Así, la Comisión Europea a través del Libro Blanco para la Política Europea de Transportes de cara al horizonte 2010, pone de manifiesto las amenazas y oportunidades que la cuestión del transporte plantea en los diferentes niveles de gobierno y administración, instando a la toma de decisiones para superar los problemas existentes.

Asimismo, la Unión Europea a través de su Estrategia para un desarrollo sostenible establece como objetivo general en materia de transporte el garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades sociales y económicas de la sociedad y, al mismo tiempo, se reduzcan al mínimo las repercusiones negativas sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente, e incluye entre sus líneas de actuación el promover los desplazamientos en bicicleta o a pie.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca, hay que destacar la Proposición no de ley referente a la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, aprobada por el Parlamento Vasco el 8 de mayo de 1998, en la que dicho Parlamento insta al Gobierno Vasco a que, a través de los Departamentos correspondientes, así como a las Diputaciones Forales en sus respectivos Departamentos, tengan en cuenta, en la construcción y desarrollo de infraestructuras viarias de la Comunidad Autónoma, espacios específicos para la circulación ciclista, destinando para ello fondos públicos.

Asimismo, en virtud de la declaración institucional aprobada por unanimidad el 17 de mayo de 2006 por el Parlamento Vasco, en la que muestra su adhesión a los principios expresados en la Declaración de Amsterdam, «El derecho de usar la bicicleta», se hace un llamamiento a las distintas administraciones públicas para que asuman un compromiso activo en el diseño y ejecución de políticas de promoción de la movilidad ciclista.

Con el fin de llevar a la práctica dichos objetivos, es fundamental que la movilidad sea objeto de una cuidadosa planificación elaborada en un nuevo marco de referencia. Es preciso apostar por aquellos medios de transporte que impliquen una menor agresión al medio natural y social. Se trata de reducir los impactos negativos del actual sistema de transporte sobre los recursos naturales y la calidad del aire, fónica y de las aguas, de minimizar el consumo de energía y de suelo. Pero también, se trata de avanzar hacia un modelo social en el que el espacio urbano y periurbano sean accesibles a todas las personas, donde el tiempo destinado a las largas distancias pueda ser invertido en nuestro entorno social o personal. En definitiva, un modelo en el que la accesibilidad destaque frente a la movilidad, en el que la bicicleta ha de jugar un papel primordial.

Para ello, es preciso que la ordenación del territorio y la planificación urbanística tengan en cuenta, hoy más que nunca, su profunda relación con la planificación del transporte y las implicaciones que en materia de movilidad conllevan la ordenación de los usos y de las actividades, las características del modelo de ciudad que se está desarrollando, la distribución de los espacios públicos, etc. Asimismo, sus consecuencias sobre la potenciación de los modos de transporte no motorizados, la bicicleta y el modo peatonal, y sobre la calidad de vida existente en nuestras calles. La potenciación del transporte colectivo, de la intermodalidad y la promoción de un uso del coche cada vez más racional son otros de los ejes prioritarios de actuación. Es imprescindible, también, tomar en consideración todos los costes generados por el actual modelo de transporte, teniendo en cuenta los efectos secundarios indeseables que cada modo produce, tales como el deterioro de las infraestructuras, la saturación, los accidentes o la contaminación.

Por lo expuesto, y en el marco general de una visión integradora del transporte y el desarrollo sostenible y en el ámbito concreto de una política de promoción del uso de la bicicleta, la presente Norma Foral nace con el firme propósito de dar respuesta a la demanda que las Juntas Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa, conscientes de los problemas que el uso no racional de automóvil genera en el tráfico rodado y en la movilidad urbana y periurbana, hacen a la Diputación Foral de Gipuzkoa, para que promueva y facilite el uso de medios de transporte alternativos no motorizados, entre los que destaca la bicicleta, asumiendo de este modo, las grandes líneas estratégicas en la materia.

Es necesario remarcar que en el reto que supone la promoción de la bicicleta como medio de transporte, es de vital importancia la colaboración entre las diferentes instituciones, especialmente en el nivel local, para que de forma coordinada se avance conjuntamente en el cambio hacia un modelo que favorezca un reparto modal en el que haya una mayor presencia de los modos no motorizados como la bicicleta, todo ello, en concordancia con el contexto establecido para los Programas de Agenda 21 Local en los municipios de Gipuzkoa.

Ha de destacarse, por otra parte, la trascendencia territorial que lleva aparejado el hecho de contar con una red ciclista interurbana convenientemente planificada, construida, conservada y protegida, que articule los principales núcleos de población de Gipuzkoa, como espacio específico para el desarrollo de una movilidad no motorizada, ciclista y peatonal, en la que tienen cabida las bicicletas con pedaleo asistido y las sillas eléctricas para personas discapacitadas, y que según la naturaleza de sus tramos satisfará usos relacionados con el puro transporte y también con las actividades de ocio y turismo como ejes en torno a los que situar proyectos de actividades recreativas, una red conectada con las redes ciclistas, previstas o en desarrollo, de los territorios limítrofes y con las principales redes transeuropeas.

Finalmente, a través del establecimiento de este marco jurídico específico se pretende también dar carta de naturaleza al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de camino, una nueva vía de comunicación que, si bien forma parte de los caminos contemplados en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, y en el artículo 7.a.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, no es encuadrable en la definición de camino establecida a los efectos de lo dispuesto en el Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa (artículo 2.2), dadas sus particularidades y características que le son propias.

## **TÍTULO PRELIMINAR**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

## **CAPÍTULO I**

### **OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO, PRINCIPIOS INSPIRADORES**

#### *Artículo 1 Objeto*

El objeto de la presente Norma Foral es:

- ♦
- ♦ **1.** La definición del concepto de vía ciclista como nuevo tipo de camino, definiendo sus características esenciales como nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y que la hacen diferente de otros tipos de caminos.
- ♦
- ♦ **2.** La regulación de la planificación, proyecto, construcción, modificación, conservación, explotación, uso y defensa de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, como infraestructura básica para el desarrollo y máxima potenciación de la movilidad ciclista peri-interurbana en Gipuzkoa.
- ♦
- ♦ **3.** El establecimiento de las limitaciones de uso del suelo adyacente a la citada Red.
- ♦
- ♦ **4.** El disponer de herramientas específicas para la potenciación del uso de la bicicleta como modo de transporte.

### *Artículo 2 Definición y tipos de vías ciclistas*

**1.** A los efectos de esta Norma Foral se entiende por vía ciclista aquella vía de dominio público proyectada y construida o específicamente acondicionada para la circulación de bicicletas, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permita el paso seguro de estos vehículos.

**2.** A los efectos de esta Norma Foral, se entiende que las vías ciclistas, por sus características y usuarios-tipo, no son infraestructuras que puedan dar respuesta a las necesidades y prácticas específicas del ciclismo deportivo de rendimiento, que habitualmente se desarrolla sobre aquellos tramos de la red de carreteras en los que no está expresamente desautorizado dicho uso. Todo ello sin perjuicio de que en determinados puntos y/o tramos muy concretos, las vías ciclistas puedan ser útiles para que este tipo de usuario ciclista logre evitar, si lo desea, determinados puntos o tramos más inseguros de la red de carreteras para su práctica deportiva, generalmente a la salida de las poblaciones, o pueda realizar determinadas conexiones que no le son posibles a través de la red de carreteras, y siempre que respete y se adapte a las condiciones de circulación propias de la vía ciclista por la cual transite.

**3.** Atendiendo a la conformación de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de diferenciación o separación con respecto a éstos, las vías ciclistas se clasifican conforme a la siguiente tipología de infraestructuras:

**a)** Senda-bici: Vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, sobre plataformas de ferrocarril abandonadas, caminos existentes o explanaciones de nueva creación.

**b)** Acera-bici: Vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera peatonal. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el tránsito peatonal, con señalización de indicación de ambos modos, o estar claramente diferenciado de éste mediante señalización, marcas en el pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación o segregación física. Puede ser unidireccional o bidireccional.

**c)** Pista-bici: Vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada o carretera y a la acera, pero con trazado y plataforma independiente y segregada del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional.

**d) Carril-bici protegido:** Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado mediante marcas viales, bolardos u otros elementos de separación o protección. Puede ser unidireccional o bidireccional.

**e) Carril-bici:** Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está diferenciada, pero no segregada físicamente, de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de la circulación.

**f) Arcén-bici:** Vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada mediante marcas viales, cambios de color y textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

**g) Vía compartida con el tráfico motorizado:** Vía urbana o interurbana en la que el diseño y la regulación del tráfico inducen comportamientos y velocidades de los vehículos motorizados compatibles con el uso ciclista en régimen de coexistencia.

### *Artículo 3 Ámbito de aplicación*

**1.** El ámbito de aplicación de esta Norma Foral serán aquellas vías ciclistas de titularidad foral que se designen y se incluyan como tales en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa.

**2.** Las vías ciclistas de titularidad foral reguladas por la presente Norma Foral serán, atendiendo a la clasificación establecida en el artículo 2.3, del tipo: Senda-bici, Acera-bici, Pista-bici y Carril-bici protegido.

Todas estas vías ostentarán la denominación genérica de «Vías Ciclistas Forales».

**3.** También constituyen ámbito de aplicación de esta Norma Foral las zonas de protección de las vías ciclistas forales y aquellas áreas asociadas a su funcionamiento, como aparcamientos, áreas de servicio o descanso e infraestructuras similares.

**4.** En el caso de que la vía ciclista sea del tipo Carril-bici protegido asociado a una carretera foral, se estará a lo dispuesto por la normativa de carreteras, en base a la cual se establecerá el alcance de esta Norma Foral en cada caso.

**5.** Queda expresamente prohibida la circulación de los vehículos a motor en la totalidad de las vías ciclistas forales, salvo para las labores precisas de su vigilancia, conservación y mantenimiento, así como en los supuestos concretos de su necesaria utilización a los solos efectos de acceso a fundos o propiedades, a cotos de caza y pesca, vías de saca, al mantenimiento de otras infraestructuras públicas, etc., siempre que no exista otra alternativa viable para tal acceso y conforme a la señalización que se establezca en cada caso, todo ello de acuerdo con lo previsto en los artículos 43 y siguientes de la presente Norma Foral.

**6.** Se podrá hacer uso peatonal de las vías ciclistas forales en aquellos supuestos en los que quede expresamente previsto, debiendo estar así señalizado y debiéndose asegurar las condiciones mínimas para la adecuada coexistencia de ambos tráficos.

### *Artículo 4 Principios inspiradores*

Esta Norma Foral tiene como principios inspiradores:

**1.** La promoción de una movilidad sostenible para Gipuzkoa en la que se incentiven los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto ambiental y social, como la bicicleta o los desplazamientos a pie.

2. La defensa del derecho de todas las personas a la accesibilidad en condiciones de movilidad seguras, cómodas, saludables y respetuosas con el medio ambiente.
3. La contribución a la reducción de los costes del actual sistema de transporte, entre los cuales se incluye y destaca su coste social, es decir, el que se compone de los costes derivados de la congestión del tráfico motorizado, de los de la contaminación atmosférica y acústica y sus efectos sobre el clima y la salud, los de los siniestros y sus consecuencias, los del uso del espacio público, los del uso de la energía, los correspondientes a los recursos que se consumen en la fabricación de vehículos motorizados y los relativos al impacto de las infraestructuras sobre el territorio y la biodiversidad.
4. El impulso a una ordenación territorial y urbanística equilibrada y sostenible.
5. La contribución a la mejora de la salud de las personas y la recuperación de un espacio urbano y periurbano más humanizado.
6. El apoyo al desarrollo de las actividades de ocio y turismo y la contribución a un acceso más sostenible al medio rural y natural.

#### *Artículo 5 Zonas de protección de las vías ciclistas forales*

1. Se entiende por protección de la vía ciclista foral, a los efectos previstos en esta Norma Foral, el control de los usos del suelo de la vía ciclista foral, así como los de la superficie de la zona de protección, según las condiciones reguladas en el Título II de la presente Norma Foral.
2. A los efectos de la presente Norma Foral se establecen dos zonas de protección en las vías ciclistas forales:
  - Zona de dominio público.
  - Zona de servidumbre.

#### *Artículo 6 Zona de dominio público*

1. Los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales forman parte del dominio público.
2. Juntamente con dichos terrenos, se considera zona de dominio público la franja de terreno colindante de titularidad pública a la infraestructura ciclista, en la extensión de un metro de anchura a partir de las aristas exteriores de explanación a ambos lados de la misma.

A todos los efectos, se considera arista exterior de explanación la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. El terreno ocupado por los soportes de la estructura será, en todo caso, de dominio público.

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

#### *Artículo 7 Zona de servidumbre*



**1.** Las vías ciclistas forales dispondrán de una zona de servidumbre fijada por sendas franjas de terreno a ambos lados, delimitadas internamente por su zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas, situadas a dos metros y medio de ésta.

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

#### *Artículo 8 Régimen demanial*

Las vías ciclistas forales son bienes de dominio y uso público, por lo que no son enajenables, embargables ni prescriptibles. Ni su titularidad ni las actuaciones públicas destinadas a su construcción, conservación o explotación están sometidas a tributo alguno.

#### *Artículo 9 Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales*

**1.** Se consideran vías ciclistas de titularidad foral aquellas infraestructuras en uso designadas como tales mediante Decreto Foral de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a propuesta del órgano competente en materia de vías ciclistas, y que sean incluidas en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa. En el caso de que la vía esté adscrita a otro departamento foral, la designación se realizará a propuesta conjunta de ambos departamentos.

**2.** La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales que contendrá la relación detallada y la clasificación de todas las vías ciclistas forales con expresión de su identificación y denominación oficial, y que se irá actualizando permanentemente.

**3.** El Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa deberá ser modificado, en todo caso, en los siguientes supuestos:

- Cambio en la titularidad de las vías ciclistas forales existentes en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones Públicas interesadas.
- Construcción por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa de nuevas vías ciclistas forales.

*Véase D. Foral [PAÍS VASCO] 9/2012, 6 marzo, por el que se aprueba el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa («B.O.G.» 19 marzo).*

#### *Artículo 10 Denominación de las vías ciclistas forales*

**1.** La denominación de las vías ciclistas forales se efectuará de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Foral que disponga su designación e incorporación al Catálogo, y conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, Básica de Normalización del Uso del Euskera.

**2.** La identificación y denominación de las vías ciclistas se realizará en coordinación con las administraciones locales y las de los territorios limítrofes.

#### *Artículo 11 Traspasos de titularidad*

**1.** Los tramos de Senda-bici, Acera-bici, Pista-bici y Carril-bici protegido pertenecientes a la Red de Vías Ciclistas Forales que se estime conveniente pasen a formar parte de las redes locales podrán ser entregados a los ayuntamientos por los que discurran, con las correspondientes obligaciones y responsabilidades derivadas de dicho acto.

En general, aunque no necesariamente, se considerarán en esta situación aquellos tramos de vías ciclistas que discurran por suelo clasificado como urbano y queden integrados en los espacios urbanos consolidados de la población.

2. Asimismo, las vías ciclistas de titularidad municipal podrán integrarse en la Red de Vías Ciclistas Forales cuando resulten de interés para completar dicha red general.

El traspaso de una vía ciclista a la Diputación Foral implicará el traspaso de sus elementos funcionales pero no necesariamente el de otras instalaciones existentes, que, en principio, seguirán siendo de titularidad municipal.

3. El traspaso de las vías ciclistas requerirá acuerdo expreso de la Diputación Foral sobre su inclusión o exclusión del Catálogo previa audiencia del ayuntamiento o ayuntamientos afectados y se perfeccionará por su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, sin necesidad de acta de entrega.

4. La entrega de una vía ciclista como consecuencia de los traspasos previstos en los anteriores apartados deberá realizarse en adecuado estado de conservación.

## **CAPÍTULO II CARACTERÍSTICAS GENERALES**

### *Artículo 12 Características generales de las vías ciclistas forales*

Con carácter general las vías ciclistas forales deberán adecuarse en la medida de lo posible a las condiciones siguientes:

1. Buscar la seguridad mediante unas condiciones mínimas de segregación y de ordenación de los diferentes tráfico así como de diferenciación con respecto a los viales para vehículos motorizados, y prestando especial atención a aquellos puntos del trazado que supongan un conflicto por la necesaria intersección con los mismos.
2. Dar continuidad y coherencia a las vías ciclistas, evitando en la medida de lo posible las interrupciones, de tal modo que exista un trazado mínimo coherente, que procure dar respuesta eficaz a las necesidades de la población y conecte los principales puntos generadores de demanda ciclista, primando la conexión con aquellas otras redes ciclistas existentes, independientemente de su titularidad.
3. Buscar la mayor direccionalidad posible en el trazado de sus itinerarios, de tal modo que lleven directamente al lugar de destino, si bien respetando los criterios mínimos de seguridad, comodidad y calidad del entorno más inmediato.
4. Atender a un diseño con características geométricas adecuadas a la función de la vía y al tipo y número de usuarios previsto, procurando la comodidad en el trazado y tratando de eludir las pendientes excesivas. Del mismo modo, se garantizarán unas condiciones infraestructurales mínimas en materia de firme, señalización y equipamiento que contribuyan a tal fin.
5. Observar y atender a los valores ambientales (naturales, sociales y económicos) del territorio, procurando soluciones constructivas lo mejor integradas posible en el entorno que se vea afectado, sea éste urbano, periurbano, rural o natural.
6. Facilitar que las infraestructuras que formen parte de la Red sean directamente accesibles en bicicleta desde los principales núcleos de población por los que transcurran o, en su caso, se hallen

debidamente interconectadas a través de los transportes colectivos, evitando en lo posible la dependencia del vehículo motorizado.

7. Facilitar unas condiciones mínimas de coexistencia con el tráfico peatonal preexistente o previsto, tratando de acondicionar la infraestructura para uso exclusivo de bicicletas siempre que sea posible en términos de espacio y se estime justificado en función de la demanda ciclista potencial prevista en cada tramo.

### *Artículo 13 Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales*

1. La señalización utilizada en las vías ciclistas forales será la contemplada en el Reglamento General de Circulación y demás normas concordantes.

2. Sin perjuicio de lo anterior, la Diputación Foral de Gipuzkoa podrá crear aquellas señales que se consideren convenientes, atendiendo a la especificidad del objeto regulado.

Dichas señales integrarán el Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales, que se adjunta en el Anexo I a la presente Norma Foral y que se mantendrá permanentemente actualizado.

3. En cualquier caso, las vías ciclistas forales estarán suficientemente señalizadas, de forma que su presencia resulte evidente tanto para las personas usuarias de éstas, como para quienes conducen otros vehículos y demás personas con posible incidencia en aquéllas.

### *Artículo 14 Firme y pavimentación*

El firme y pavimento de las vías ciclistas forales se realizará atendiendo a las especificidades propias de la bicicleta, a la diversidad de tipos de usuarios, así como a los demás usos permitidos en ellas. También se prestará especial atención a:

- La regularidad superficial.
- La adecuada resistencia al deslizamiento.
- La evitación de obstáculos susceptibles de causa de percances, como las rejillas y tapas de registro, o en su caso su adecuación de la manera más segura posible al uso ciclista.
- La búsqueda, en su caso, de cierta diferenciación a nivel estético y visual con respecto a otros viales, sobre todo en el caso de los utilizados por vehículos motorizados.
- La búsqueda, en su caso, de soluciones de firme y pavimentación lo mejor integradas posible en el entorno que se atraviere, sea éste urbano, periurbano, rural o natural, en función de sus valores ambientales y estéticos.

### *Artículo 15 Alumbrado*

Se dotará del alumbrado mínimo necesario a aquellos tramos de la infraestructura ciclista que por razones de seguridad y uso lo precisen.

### *Artículo 16 Intersecciones*

1. Las vías ciclistas forales se diseñarán atendiendo a la seguridad en las intersecciones con otros tipos de tráfico, y en especial en su relación con las vías de tráfico motorizado.

En este sentido, y al objeto de evitar posibles incidencias, se buscará en el diseño y construcción de las intersecciones que peatones, ciclistas y automovilistas puedan percibirse mutuamente con el suficiente tiempo y espacio de reacción. En todo caso, el diseño de las intersecciones tratará de resolver del mejor

modo posible las maniobras precisas, estableciendo de forma clara las reglas de prioridad y buscando evitar los conflictos motivados por las distintas velocidades de los diferentes tipos de usuarios.

2. Se procurará, igualmente, establecer el mínimo de paradas posibles y el reducir los tiempos de espera de los ciclistas, garantizando la continuidad, direccionalidad, comodidad y rapidez de los itinerarios.

#### *Artículo 17 Dotaciones de aparcamiento*

1. Se entiende por aparcamiento para bicicletas, aquella estructura destinada al estacionamiento de las bicicletas cuando no están en uso.

2. Se procurará la dotación de aparcamientos necesaria y justificada atendiendo al uso concreto de cada vía ciclista, procediéndose a su colocación estratégica asociada a aquellos puntos de mayor demanda (origen-destino).

3. A la hora de establecer un aparcamiento para bicicletas se seguirán los siguientes criterios:

- Accesibilidad: Se situarán cerca de los puntos estratégicos de los destinos usuales, así como en las principales estaciones de tren, autobús, etc., facilitando así la intermodalidad.
- Seguridad: Se ubicarán en aquellos lugares que por sus características procuren una mayor seguridad frente a posibles robos o actuaciones vandálicas. Del mismo modo, el componente estructural de aparcamiento contendrá los dispositivos necesarios que permitan asegurar correctamente la fijación de la bicicleta.
- Comodidad: Se colocarán en aquellos lugares que por su orientación, grado de exposición, y otras variables puedan resultar de menor incidencia meteorológica. Del mismo modo, en su concepción y diseño se garantizarán unas condiciones básicas de comodidad que faciliten las operaciones de maniobra para su amarre y desamarre.
- Polivalencia: Deberán ser capaces de albergar todo tipo de bicicletas usuales en el mercado, así como los diferentes tamaños existentes.

#### *Artículo 18 Circulación*

1. Dentro de la Red de Vías Ciclistas Forales, resultarán vinculantes las normas relativas a la circulación previstas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Ley 43/1999 sobre adaptación de normas de circulación a la práctica del ciclismo, y en el Reglamento General de Circulación y demás normas concordantes.

2. Con independencia de lo anterior, la velocidad máxima para los usuarios de las bicicletas dentro de la Red de Vías Ciclistas Forales deberá adecuarse a las especiales características y circunstancias de la infraestructura concreta y, en ningún caso, podrá superar los 40 kilómetros por hora.

## **TÍTULO I**

### **PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES**

#### **CAPÍTULO I**

#### **PLAN TERRITORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA**

#### *Artículo 19 Objeto y naturaleza*

1. La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, que tendrá por objeto:

- a) Establecer los objetivos generales para la Red de Vías Ciclistas Forales.

**b)** Establecer las características a las que deberán tender las citadas vías ciclistas.

**c)** Establecer los programas de actuaciones a realizar durante un determinado periodo en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el Plan.

**2.** Dicho Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

#### *Artículo 20 Coordinación con la planificación económica y territorial*

**1.** La planificación de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa se coordinará con la planificación económica, territorial y urbana de la Comunidad Autónoma.

La coordinación con la ordenación territorial y urbana se llevará a cabo en los términos previstos en la legislación reguladora de la ordenación del territorio del País Vasco y en la presente Norma Foral.

**2.** La planificación de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa deberá además coordinarse con los planes y proyectos de los territorios limítrofes en lo que se refiera a actuaciones con mutuas incidencias.

#### *Artículo 21 Tramitación y aprobación*

**1.** El Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa será formulado por la Diputación Foral y tramitado conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para los Planes Territoriales Sectoriales.

**2.** La aprobación definitiva del Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se realizará por Norma Foral de las Juntas Generales.

#### *Artículo 22 Efectos del Plan Territorial*

**1.** El Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa será vinculante tanto para las Administraciones Públicas como para la ciudadanía.

**2.** En lo que se refiere a la Diputación Foral:

**a)** La Diputación Foral ajustará sus actuaciones en materia de Vías Ciclistas a los objetivos establecidos en el Plan Territorial.

**b)** La Diputación Foral ejecutará como mínimo las actuaciones previstas en los programas del Plan.

**c)** En ningún caso podrán construirse nuevas vías ciclistas sin que dichas actuaciones se encuentren previstas en el Plan. No se entenderán como nuevas vías ciclistas los ensanches, mejoras, acondicionamientos y modificaciones que no supongan una alteración sustancial del trazado de vías ciclistas ya existentes.

**3.** Los planes urbanísticos municipales quedarán vinculados a las determinaciones y previsiones del Plan Territorial de Vías Ciclistas en los términos previstos en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

**4.** Los planes y proyectos municipales de vías ciclistas no podrán contener determinaciones que contradigan las del Plan Territorial.

#### *Artículo 23 Modificación y revisión*

1. En la Norma Foral que apruebe el Plan se establecerán las determinaciones del mismo que la Diputación Foral podrá modificar, previa información pública o sin ella y dando simple cuenta a las Juntas Generales, y las que en todo caso deberán ser aprobadas por las Juntas Generales previa información pública.
2. El Plan Territorial de Vías Ciclistas deberá adecuarse en todo momento a los recursos económicos disponibles.
3. Con independencia de las modificaciones que durante su vigencia se introduzcan, el Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa deberá revisarse cuando sobrevengan circunstancias que así lo aconsejen y, en todo caso, con un año de antelación respecto de la finalización de los plazos de sus programas de actuación.
4. Para la revisión del Plan Territorial de Vías Ciclistas se seguirán los mismos trámites que para su aprobación primera.

## **CAPÍTULO II PROYECTOS Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y CONSERVACIÓN**

### *Artículo 24 Proyectos de construcción. Contenido*

1. Para la ejecución de las obras de construcción, mejora y conservación de las vías ciclistas y en los casos previstos en la legislación reguladora de la contratación pública, deberá aprobarse previamente el correspondiente proyecto técnico de construcción en el que se definirán de forma completa y con el detalle suficiente las obras a realizar.
2. Los Proyectos de construcción deberán ajustarse a las normas técnicas de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma y, en función de la naturaleza de las obras, deberán contener todos los estudios necesarios de carácter geológico y geotécnico, hidrológico, de estructuras y de tráfico y seguridad, a fin de evitar imprevistos y dificultades, tanto en su ejecución como en su posterior funcionamiento.
3. Las obras proyectadas deberán respetar y adecuarse satisfactoriamente al medio natural, rural o urbano donde se emplacen, observando en todo momento lo dispuesto en la normativa ambiental de obligado cumplimiento a la que hubieren de someterse.

A tal efecto los proyectos habrán de prever los trabajos de recuperación y restauración del entorno afectado.

4. Los proyectos de construcción contendrán en su caso la determinación, con su relación concreta e individualizada a efectos de legitimación de expropiaciones, de la totalidad de los terrenos, construcciones y otros bienes y derechos a que afecten y que se estime preciso ocupar o adquirir.

### *Artículo 25 Tramitación y aprobación de los proyectos de construcción*

1. La aprobación de los proyectos de construcción de vías ciclistas forales corresponderá al órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa a propuesta, en su caso, del que ostente la competencia en materia de vías ciclistas.
2. Cuando las obras supongan nuevas afecciones a la propiedad del suelo, el proyecto de construcción deberá someterse, antes de su aprobación, a información pública por plazo de un mes.

Sólo se exceptúan de lo así dispuesto los proyectos que se desarrollen en su totalidad sobre suelo que ya pertenezca a la administración actuante.

**3.** La apertura del periodo de información pública será anunciada en el Boletín Oficial de Gipuzkoa y en uno, al menos, de los periódicos de mayor difusión en el Territorio Histórico.

**4.** Durante la información pública cualquier persona podrá conocer el proyecto y formular sugerencias o alegaciones sobre el mismo y sus efectos.

**5.** El proyecto en información pública será sometido también a trámite de audiencia ante los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa y organismos públicos que puedan resultar afectados en sus competencias respectivas y, en especial, y en su caso, ante los ayuntamientos afectados, para que en el plazo establecido informen sobre su conformidad o disconformidad con el proyecto y formulen, en su caso, las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas.

**6.** Cuando la construcción de la vía ciclista haya de ser incluida en el proyecto de construcción de una carretera, por ir su trazado indisolublemente asociado al de la misma, y ésta se halle sometida a evaluación de impacto ambiental, la vía ciclista habrá de considerarse parte del proyecto global de la carretera a todos los efectos.

**7.** Realizados los trámites de los apartados anteriores la Diputación Foral, examinadas las alegaciones y sugerencias que hayan podido ser formuladas, decidirá sobre la ejecución de las obras, procediendo, en su caso, a aprobar definitivamente el proyecto tramitado.

**8.** Cuando los proyectos no supongan nuevas afecciones a la propiedad del suelo, los trámites de información pública y audiencia previa a los ayuntamientos serán potestativos.

#### *Artículo 26 Efectos de la aprobación de los proyectos*

**1.** La aprobación de los proyectos de construcción por la Diputación Foral, siempre que los mismos se hayan tramitado conforme a lo previsto anteriormente, facultará para la inmediata ejecución de las obras previstas en los mismos.

La ejecución inmediata de las obras previstas podrá realizarse aunque exista disconformidad con el planeamiento urbanístico en vigor si el proyecto desarrolla actuaciones previstas en el Plan Territorial de Vías Ciclistas.

**2.** Los proyectos aprobados producirán además la reserva del suelo afectado durante un plazo de tres años.

Durante dicho plazo no se concederán por ninguna administración autorizaciones, permisos o licencias de edificación o usos permanentes de suelo incompatibles con las previsiones del proyecto.

Las limitaciones previstas en el Título II de esta Norma Foral respecto a las zonas de dominio público y protección regirán como si la vía ciclista existiera en la forma prevista en el proyecto y cualquier actividad, trabajo u obra que pretenda realizarse en dichas zonas quedará sometido a los regímenes de intervención y control y de defensa y sanción previstos en el Título III de esta Norma Foral.

**3.** Los proyectos que desarrollen determinaciones del Plan Territorial resultarán de obligado cumplimiento en la formulación y aprobación del planeamiento urbanístico municipal y en caso de disconformidad prevalecerán sobre el mismo.

4. Además de los efectos a que se ha hecho referencia, la aprobación de los proyectos de construcción conllevará los de legitimación de expropiaciones previstos en el Capítulo III de este Título.

#### *Artículo 27 Proyectos previos*

1. Con el fin de anticipar los efectos previstos en los apartados 2 y 3 del artículo anterior en cuanto a reserva de suelo, suspensión de autorizaciones, permisos y licencias, régimen de limitaciones previstas para zonas de dominio público y protección y de calificación urbanística, la Administración podrá redactar, tramitar y aprobar proyectos previos que deberán contener, como mínimo, las determinaciones necesarias para definir con la debida aproximación los terrenos afectados por las obras a realizar.

2. Los proyectos previos se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en el artículo 25.

3. La aprobación de los proyectos previos conllevará los efectos señalados y, si contienen la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos a que afecten y que se estima será preciso ocupar o adquirir, su aprobación producirá también los efectos de legitimación de expropiaciones previstos en el apartado 4 del artículo anterior.

4. La tramitación y aprobación de los proyectos previos conforme a lo previsto en el apartado 2 de este artículo exime de la obligación de efectuar los trámites de información pública y audiencia para la aprobación del correspondiente proyecto de construcción, así como de la necesidad de tramitar nuevamente la evaluación de impacto ambiental en el caso de que ésta fuera necesaria por ir la vía ciclista incluida en el proyecto de una carretera sometida a dicho procedimiento.

5. Cuando se opte por la tramitación y aprobación de un proyecto previo, la aprobación del correspondiente proyecto de construcción no servirá para ampliar el plazo de tres años en cuanto a su eficacia de reserva de suelo y limitaciones consiguientes.

6. A los efectos de esta Normal Foral, se considera que los anteproyectos y los proyectos de trazado tienen el carácter de proyectos previos.

### **CAPÍTULO III DISPONIBILIDAD DE TERRENOS. EXPROPIACIONES**

#### *Artículo 28 Adquisición y ocupación de bienes*

1. La adquisición de terrenos, construcciones y otros bienes y derechos precisos para la ejecución de las obras, las ocupaciones temporales así como la imposición de las servidumbres para la reposición o implantación de servicios se obtendrá mediante expropiación.

2. La disponibilidad de los bienes y derechos precisos podrá también obtenerse mediante permuta, compraventa o, en los casos que proceda, por ocupación directa o cesión de acuerdo con los mecanismos previstos en la legislación urbanística.

#### *Artículo 29 Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación*

1. La aprobación de los proyectos de vías ciclistas implicará la declaración de la utilidad pública de las obras a efectos de expropiación forzosa y, si contuvieran en su documentación la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos a que afecten, la de necesidad de ocupación de los mismos así como la de imposición o modificación de servidumbres.

2. La declaración de necesidad de ocupación de los terrenos, construcciones y otros bienes y derechos e imposición de servidumbres se extenderá a la de todos los que resulte preciso adquirir u ocupar para la



ejecución de las obras, reposición de servicios y demás actividades necesarias para su correcta explotación posterior.

**3.** La legitimación expropiatoria se hará extensiva además a todos los terrenos, construcciones, bienes y derechos afectados por las modificaciones del proyecto siempre que no se produzca una alteración sustancial del mismo y, antes de acordarse, se informe adecuadamente y por plazo de quince días a las personas interesadas mediante notificación o publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa a efectos de alegaciones y sugerencias.

#### *Artículo 30 Expropiación en zona de servidumbre*

En la zona de servidumbre, el órgano competente de la Diputación Foral podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que disponga previamente de un proyecto de construcción o de un proyecto previo aprobado para construcción, conservación o mejora de la vía ciclista foral que lo hiciera indispensable o conveniente.

## **CAPÍTULO IV FINANCIACIÓN**

#### *Artículo 31 Recursos financieros*

**1.** La financiación de las obras de construcción, mejora y conservación de vías ciclistas y, en general, las actuaciones exigidas para el buen funcionamiento y explotación de las mismas deberán realizarse con cargo a los Presupuestos Generales del Territorio Histórico.

**2.** La financiación de las obras podrá también realizarse cuando así proceda mediante mecanismos previstos en la legislación urbanística.

**3.** Asimismo, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales impuestas a aquellas personas físicas o jurídicas que obtengan un beneficio especial o aumento del valor de sus fincas, motivado por la ejecución de las obras referentes a las vías ciclistas forales, siempre que se cumplan los requisitos previstos en la legislación reguladora de dichos tributos.

**4.** Del mismo modo, podrán financiarse mediante recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales e internacionales, así como de aquellas personas jurídicas y físicas que lo deseen, disponiendo en este caso tales aportaciones de un tratamiento fiscal especial de acuerdo con la normativa tributaria aplicable y, en especial, la Norma Foral de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo, atendiendo al interés público de la referida aportación.

**5.** Cabrá igualmente la financiación a través de las cantidades que puedan ser recaudadas por la explotación comercial del dominio público de las vías ciclistas forales y las áreas funcionales asociadas a su funcionamiento.

**6.** Las tasas, precios públicos y demás cantidades asociadas que pudieran ser obtenidas por la gestión y explotación de las vías ciclistas forales podrán destinarse con carácter exclusivo y finalista a la generación de nuevas vías ciclistas forales.

**7.** Atendiendo al carácter de alternativa al uso no racional del vehículo motorizado privado en que pretenden constituirse las vías ciclistas, por Norma Foral de Presupuestos, se podrá destinar parte de la recaudación sancionadora a financiar la creación de las citadas vías ciclistas forales.

## **CAPÍTULO V**

### **EJECUCIÓN DE LAS OBRAS**

#### *Artículo 32 Licencias y permisos municipales*

1. Las obras de construcción, conservación y mejora de vías ciclistas y las relacionadas directamente con su explotación no están sometidas a licencia urbanística ni otros actos de control previo por parte de los ayuntamientos y su ejecución no podrá ser paralizada o suspendida salvo por la autoridad judicial competente.
2. La Diputación Foral pondrá en conocimiento de los ayuntamientos afectados la ejecución de las obras antes de su inicio, salvo que por razones de fuerza mayor no fuera posible.

#### *Artículo 33 Deslinde y amojonamiento*

Una vez finalizadas las obras, y cuando las mismas impliquen nuevas afecciones a la propiedad del suelo, deberá procederse siempre a su correcto deslinde y amojonamiento.

## **TÍTULO II**

### **EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES**

#### **CAPÍTULO I**

##### **OBJETO Y FORMAS DE EXPLOTACIÓN**

#### *Artículo 34 Objeto*

Se entiende por explotación de las vías ciclistas forales a los efectos de esta Norma Foral todas aquellas actuaciones que tienen por objeto la conservación y mantenimiento de las mismas y de las áreas asociadas a su funcionamiento, la defensa de la vía y el usuario, e incluye las operaciones referentes a señalización, ordenación de accesos, imposición de límites y control del uso del dominio público viario y, finalmente, la regulación, autorización y sanción de los usos del suelo en las zonas de protección.

#### *Artículo 35 Formas de explotación*

1. La Diputación Foral de Gipuzkoa, como regla general, llevará a cabo directamente la explotación de las vías ciclistas forales.
2. La Diputación Foral podrá encomendar la explotación de las vías ciclistas forales de acuerdo con los sistemas de gestión indirecta establecidos en la normativa vigente.
3. Podrán, asimismo, constituirse organismos autónomos o sociedades públicas a las que la administración titular encomiende la explotación de las vías ciclistas forales.

#### **CAPÍTULO II**

##### **USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES Y DE SUS ZONAS DE PROTECCIÓN**

#### *Artículo 36 Uso de las vías ciclistas forales*

1. En tanto que constituyen bienes de dominio y uso público, la utilización ordinaria de las vías ciclistas forales será gratuita para sus usuarios y se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público, a las normas y señales de tráfico y seguridad vial y demás disposiciones en vigor.

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

**3.** Estarán sometidos a autorización, con carácter discrecional, de acuerdo con lo previsto en el artículo 43 y siguientes de la presente Norma Foral, todos los usos motorizados específicos a permitir, en su caso, en ciertos tramos de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, incluidos los de vehículos asociados a actividades de ocio, turismo, educación ambiental y similares.

#### *Artículo 37 Usos en la zona de dominio público*

**1.** Con carácter general, queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o instalación dentro de la zona de dominio público, salvo aquellas cesiones demaniales o modificaciones del perfil original que tengan igualmente una finalidad de uso o dominio público, debiendo contar con la autorización expresa del órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas.

**2.** Las redes de servicios no podrán discurrir ni cruzar por la zona de dominio público salvo en supuestos expresamente autorizados.

#### *Artículo 38 Usos en la zona de servidumbre*

**1.** En la zona de servidumbre únicamente se permite la instalación de servicios enterrados cuyo mantenimiento, conservación y explotación deberá realizarse, por regla general, de manera externa a la vía ciclista foral.

**2.** 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.

**3.** Para aquellas edificaciones o instalaciones situadas en la zona de servidumbre, podrán autorizarse obras de consolidación, ornato o mejora.

#### *Artículo 39 Señalización*

**1.** Corresponde con exclusividad a la Diputación Foral de Gipuzkoa determinar la señalización para el correcto funcionamiento del tráfico ciclista-peatonal o la adecuada información a los usuarios en las vías ciclistas forales.

**2.** El establecimiento y control de las señales de interés de otras entidades o personas, públicas o privadas, corresponderá a las personas interesadas previa autorización de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

**3.** Sólo se exceptúa de lo dispuesto en los dos apartados anteriores la señalización provisional en casos de emergencia.

**4.** Las señales que se coloquen en las vías ciclistas forales deberán ajustarse en todo caso a los establecidos en el Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales.

#### *Artículo 40 Determinación y reordenación de accesos*

**1.** Sin perjuicio de las competencias municipales en la materia, la Diputación Foral de Gipuzkoa podrá disponer los lugares en los que deban constituirse los accesos a las vías ciclistas forales, en aquellos supuestos en que los mismos no queden debidamente garantizados.

2. Cuando en la revisión de un planeamiento urbanístico se proceda a reclasificar una superficie anteriormente no urbanizable en el área de influencia de la vía ciclista foral, el ayuntamiento deberá contemplar y habilitar un acceso a la misma en unas mínimas condiciones de seguridad y comodidad para el uso.

#### *Artículo 41 Cerramientos de fincas y elementos de separación de la vía ciclista*

1. Los cierres de fincas, cualquiera que sea su naturaleza, quedarán fuera de la zona de servidumbre.

Se exceptúan sólo los cierres diáfanos que sean fácilmente desmontables, que podrán colocarse a distancias inferiores aunque siempre fuera de la zona de dominio público y quedando garantizada la seguridad de los usuarios de la vía ciclista foral.

2. En el caso de vías ciclistas adosadas a carreteras se colocarán elementos de separación que no supongan un riesgo para la seguridad de los usuarios de las mismas.

#### *Artículo 42 Vigilancia*

La vigilancia de las vías ciclistas forales se realizará por personal de la Diputación Foral de Gipuzkoa especialmente habilitado para ello.

### **TÍTULO III RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

#### **CAPÍTULO I AUTORIZACIONES**

##### *Artículo 43 Sometimiento a autorización administrativa*

1. Queda sujeta a autorización administrativa la ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras, tanto en las vías ciclistas forales y sus zonas de dominio público como en las zonas de protección de las mismas.

2. Dentro de las actuaciones sometidas a autorización se encuentran incluidas, entre otras, las siguientes:

A) En la zona de dominio público:

- a) El tránsito de vehículos a motor conforme a lo previsto en el artículo 4.5 de la presente Norma Foral.
- b) La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos.
- c) La apertura o reforma de accesos.
- d) La instalación de conducciones subterráneas.
- e) Los tendidos e instalaciones aéreas.
- f) Toda otra clase de actividades, trabajos u obras, aun cuando sean provisionales o supongan mera ocupación temporal.

**B) En zona de protección:**

- a) Las excavaciones y movimientos de tierras.
- b) Las escombreras y vertederos.
- c) Las instalaciones de todas clases, sean o no de servicios públicos, incluso las subterráneas y las aéreas.
- d) La plantación y tala de arbustos y árboles.
- e) La colocación o construcción de cierres, cualquiera que sea su naturaleza.
- f) La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos de todo tipo.
- g) Las obras de urbanización.
- h) Las obras de edificación y construcción de todo tipo, ya sean fijas o desmontables, en superficie o subterráneas, ya se trate de obras de nueva planta o de ampliación, modificación o reforma de edificios y construcciones existentes y afecten o no a su estructura o aspecto exterior.
- i) Las demoliciones totales o parciales de edificios y construcciones de todas clases.
- j) La primera utilización u ocupación de los edificios, construcciones e instalaciones de todas clases y la modificación del uso de las mismas, aunque no implique la realización de obras.
- k) Toda otra clase de actividades, trabajos u obras, aun cuando sean provisionales o supongan mera ocupación temporal.

**3.** La necesidad de autorización se extiende a todas las actuaciones a que se ha hecho referencia, cualquiera que sea la persona, entidad u organismo, público o privado, que pretenda realizarlas, aunque se promuevan por los poderes públicos o los órganos de la Administración del Estado, de la Comunidad Autónoma o cualquiera otra administración pública, todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

**4.** Quedan excluidos, tan sólo, de la necesidad de autorización:

- a) El tránsito normal por las vías ciclistas forales.
- b) Las actividades y usos meramente agrícolas o de ajardinamiento en las zonas de protección.
- c) Las actividades, trabajos y obras que realice la Diputación Foral en razón de su conservación, mantenimiento, mejora o explotación.

*Artículo 44 Competencia*

Las autorizaciones previstas en esta Norma Foral serán otorgadas por el órgano de la Diputación Foral que tenga atribuida la competencia en materia de vías ciclistas.

*Artículo 45 Carácter y naturaleza*

**1.** Las autorizaciones en la zona de protección tendrán carácter reglado y deberán otorgarse siempre que las actividades, trabajos u obras para los que se solicitan no contravengan lo dispuesto en esta Norma Foral y en los reglamentos o normas que, en su caso, la desarrollen.

El régimen aplicable será el vigente en el momento de la resolución. En caso de silencio administrativo, el régimen aplicable será el vigente en el momento de producirse el acto presunto.

Las denegaciones de autorización en zonas de protección deberán ser motivadas y sólo podrán fundarse en motivos previstos en determinaciones de esta Norma Foral.

**2.** Las autorizaciones en zona de dominio público serán discrecionales y podrán denegarse por simples razones de oportunidad.

**3.** Por razones de seguridad y comodidad de quienes usan las vías ciclistas forales, las autorizaciones de actividades, trabajos y obras, tanto en zona de dominio público como de protección, podrán someterse a plazo. Se someterán, en todo caso, a plazo máximo las autorizaciones de actividades continuadas.

#### *Artículo 46 Procedimiento y resolución. Silencio administrativo*

El procedimiento para la concesión de autorizaciones en las vías ciclistas forales se ajustará a las siguientes reglas:

**a)** La persona u organismo interesado en la autorización deberá presentar solicitud por escrito ante la Diputación Foral.

**b)** Las solicitudes se presentarán acompañadas de la correspondiente documentación en la que se situará y definirá la actividad, trabajo u obra a realizar con el detalle suficiente como para poder comprobarse la adecuación entre lo solicitado y las determinaciones de la presente Norma Foral y, en general, la afección a los elementos de la vía y su funcionamiento.

Cuando se trate de actividades, trabajos u obras que por su naturaleza así lo requieran, se presentará proyecto básico o de construcción firmado por persona con capacitación técnica.

En todo caso se exigirá proyecto técnico en los supuestos de edificaciones o construcciones de nueva planta, rehabilitación de edificios existentes, construcción de nuevos accesos.

**c)** Si se advirtieran defectos en la solicitud o que la documentación presentada no es suficiente, se notificará así a quien presentó la petición para que lo subsane. En la notificación se advertirá que, si no se completa, la solicitud se archivará sin más trámite.

Durante el tiempo que transcurra entre dicha notificación y la presentación formal de la documentación requerida se interrumpirá el plazo previsto en el párrafo siguiente.

**d)** Las autorizaciones solicitadas se otorgarán o denegarán en el plazo máximo de tres meses a contar desde la presentación en debida forma de la correspondiente solicitud.

**e)** En caso de no dictarse resolución expresa, la autorización se entenderá denegada si la actividad se pretendía realizar en la vía ciclista foral o en bienes de su dominio público y otorgada por silencio administrativo en todos los demás casos.

Si la autorización se refiere a la apertura o reforma de un acceso, se entenderá siempre denegada.

En ningún caso se entenderán adquiridas por silencio administrativo facultades en contra de lo prescrito en esta Norma Foral.

#### *Artículo 47 Tasas*

Las autorizaciones otorgadas por la Diputación Foral en aplicación de esta Norma Foral podrán estar sometidas al devengo de tasas, en la forma y cuantía que se establezca a través de la oportuna Norma Foral.

#### *Artículo 48 Garantías*

1. Las autorizaciones podrán condicionarse al depósito previo de garantía suficiente para asegurar la correcta ejecución de lo autorizado con pleno cumplimiento de las condiciones impuestas y sin perjuicio para las vías ciclistas forales y su dominio público.
2. Establecida garantía, su constitución efectiva será condición suspensiva de los efectos de la autorización.

#### *Artículo 49 Efectos*

1. Las autorizaciones amparan tan sólo las actividades, trabajos u obras descritos expresamente en la documentación aportada con las modificaciones que, en su caso, resulten del texto de la autorización. Cualquier otra actuación que pretenda realizarse deberá ser objeto de nueva autorización.
2. Las autorizaciones otorgadas producirán efectos entre la administración otorgante y el sujeto a quien se otorguen pero no alterarán las situaciones jurídico-privadas entre éste y las demás personas, otorgándose siempre salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros, no pudiendo ser invocadas para excluir la responsabilidad civil, administrativa o penal en que pudieran incurrir las personas u organismos beneficiarios en el ejercicio de las actividades, trabajos u obras autorizadas.
3. Las autorizaciones serán transmisibles por los medios legalmente establecidos para la transmisión de derechos y obligaciones y quien las adquiera se subroga en todas las obligaciones que para con la administración correspondieran a quien fuera titular inicial de la autorización.

La persona u organismo titular inicial de la autorización no quedará, sin embargo, libre de responsabilidad ante la administración mientras quien la adquiera no asuma expresamente las obligaciones de quien la transmite y no lo haga así constar a la administración.

#### *Artículo 50 Compatibilidad con otras autorizaciones*

1. Las autorizaciones previstas en esta Norma Foral para actividades, trabajos u obras, tanto en el dominio público de las vías ciclistas forales como en sus zonas de protección, no eximen a sus titulares del deber de obtener las licencias, permisos u otras autorizaciones exigibles en aplicación de otras disposiciones legales.
2. Las autorizaciones de la Diputación Foral, en concreto, no eximen de la necesidad ni prejuzgan la concesión de la licencia urbanística o de actividad y tampoco de los trámites que para su obtención deban realizarse ante otros órganos de la propia Diputación.

#### *Artículo 51 Vigencia y caducidad*

1. Las autorizaciones en materia de vías ciclistas forales surtirán efectos desde el momento de su otorgamiento y mientras duren las actividades, trabajos u obras autorizados.

Las autorizaciones sometidas a plazo sólo surtirán efectos durante el mismo y caducarán una vez transcurrido.

**2.** Si en el plazo señalado o, en su defecto, en el de seis meses a partir de su otorgamiento no se iniciaran las actividades, trabajos u obras autorizados, se entenderá como renuncia a su pretensión y la autorización quedará automáticamente caducada.

**3.** Las autorizaciones otorgadas quedarán también caducadas y sin efecto por alguna de las siguientes causas:

- Si las actividades, trabajos u obras se interrumpen por más de seis meses.
- Si, en defecto del plazo establecido al efecto, las actividades, trabajos u obras no se prosiguen y terminan en el plazo de su normal ejecución.
- Si se incumplen las condiciones a que estaban sujetas.

**4.** La caducidad de las autorizaciones en los supuestos a que se ha hecho referencia, salvo la de las sometidas a plazo, deberá ser objeto de resolución, expresa, previa audiencia a la entidad o persona interesada, debiendo notificarse con señalamiento de los recursos que puedan interponerse.

**5.** La caducidad de una autorización no impide que la misma vuelva a solicitarse y otorgarse.

**6.** Mientras dure su vigencia, las autorizaciones deberán encontrarse a disposición de la administración en el lugar de la actividad, trabajo u obra.

#### *Artículo 52 Revocación y modificación de condiciones*

**1.** Las autorizaciones deberán ser revocadas o modificadas en sus condiciones cuando desaparecieren las circunstancias de hecho que motivaron su otorgamiento o cuando sobrevinieren otras que, de haber existido, habrían justificado la denegación o el otorgamiento en términos distintos.

**2.** Las autorizaciones, además, podrán ser revocadas cuando se fijen nuevos criterios legales que prohiban la actuación autorizada.

**3.** La revocación por motivos imputables a la administración o a la ley comportará el resarcimiento de los daños y perjuicios que se causen.

#### *Artículo 53 Suspensión de autorizaciones*

**1.** El otorgamiento de autorizaciones quedará en suspenso mientras se encuentren en tramitación proyectos de construcción o previos a partir de la iniciación de la información pública de los mismos y por plazo máximo de un año para la ejecución de todas aquellas actividades, trabajos u obras que puedan suponer un impedimento para sus determinaciones.

**2.** El órgano competente de la Diputación Foral podrá también acordar la suspensión anticipada por plazo máximo de dos años del otorgamiento de autorizaciones en una zona determinada con el fin de proceder a la redacción de un proyecto. El acuerdo deberá publicarse en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

**3.** No será posible acordar nuevas suspensiones en la misma zona y por idéntica finalidad hasta que transcurran cinco años contados a partir de la finalización de la suspensión anterior.



## **CAPÍTULO II**

### **INFRACCIONES, PROCEDIMIENTO Y SANCIÓN**

#### *Artículo 54 Tipificación y clasificación*

Constituyen infracciones administrativas las siguientes:

**1. Se considerarán infracciones leves:**

- a)** Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público o servidumbre de la vía ciclista foral, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.
- b)** Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público objetos o materiales de cualquier naturaleza.
- c)** Ocupar indebidamente y de modo transitorio parte del trazado de la vía ciclista foral u obstaculizar o interferir el normal deambular de las personas usuarias, siempre que tal actuación no conlleve especial peligrosidad.
- d)** Realizar en la explanación o en la zona de dominio público plantaciones o cambios de uso no permitidos, sin la pertinente autorización o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada, siempre que no se afecte a la seguridad vial, en cuyo caso serán graves.
- e)** Circular ocupando parte del carril contrario en aquellas vías ciclistas forales bidireccionales, o en dirección contraria en las unidireccionales, siempre que tal actuación no conlleve especial peligrosidad.
- f)** Uso peatonal de la vía ciclista en el caso de que no esté autorizado dicho uso.
- g)** Transitar por la vía ciclista en compañía de perros u otros animales domésticos sin sujeción.

**2. Se considerarán infracciones graves:**

- a)** Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público o de servidumbre de las vías ciclistas forales, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, 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 los usuarios de la misma, 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)** Colocar, verter, arrojar, abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la vía ciclista foral.
- e)** Realizar pintadas en la calzada, muros, señales y otros elementos de la vía ciclista, cualquiera que sea su finalidad.

**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)** Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público o servidumbre sin autorización.

**h)** La circulación de vehículos a motor por la vía ciclista foral, salvo en los casos expresamente autorizados, así como el estacionamiento de los mismos dentro de la citada vía.

**i)** Los supuestos contemplados como infracciones leves en los apartados c), d) y e) del apartado 1 de este artículo, caso de que conllevaran especial peligrosidad.

**j)** Son también infracciones graves las calificadas como leves cuando exista reincidencia. A estos efectos se considerará que existe reincidencia cuando en el plazo de un año se haya cometido por el mismo responsable alguna otra infracción y la misma se encuentre ya declarada y sancionada por resolución judicial definitiva.

### **3.** Se considerarán infracciones muy graves:

**a)** Las actuaciones contempladas en el apartado 2.a) de este artículo, cuando las mismas afectaran directamente a la seguridad de uso de la vía ciclista.

**b)** Construir de nueva planta o ampliar sin autorización expresa edificios de viviendas, comerciales o industriales en zona de protección a distancias inferiores a las establecidas como mínimas.

**c)** Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la vía ciclista directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de las personas usuarias de la misma, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

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

**e)** Establecer en las zonas próximas a la vía ciclista instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para las personas usuarias de la misma, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

**f)** Depositar, colocar u ocupar la carretera o camino con maquinaria, materiales u objetos de cualquier naturaleza sin la debida autorización o con incumplimiento de las adecuadas condiciones de señalización.

**g)** Realizar movimientos de tierras, excavaciones u otros actos en la zona de dominio público o de protección que perjudiquen o pongan en riesgo la estabilidad de las estructuras o explanación de la vía ciclista.

**h)** Realizar en general actos u omisiones que voluntariamente causen destrozos, daños o perjuicios a las vías ciclistas y a cualesquiera de los elementos o bienes de todo tipo que formen parte de su dominio público.

i) Las actuaciones contempladas en el apartado 2.g) de este artículo, cuando las mismas pongan en riesgo la seguridad o integridad de las personas usuarias de la vía ciclista o deterioren las condiciones de rodadura de la misma.

j) Son también infracciones muy graves las calificadas como graves cuando exista reincidencia. A estos efectos, se considerará que existe tal cuando en el plazo de un año se haya cometido por el mismo responsable alguna otra infracción grave y la misma se encuentre ya declarada y sancionada por resolución judicial definitiva.

#### *Artículo 55 Responsables de las infracciones*

1. Serán responsables de las infracciones previstas en esta Norma Foral las personas físicas o jurídicas que realicen el hecho tipificado por sí solas, conjuntamente o por medio de otra de la que se sirvan como instrumento.

2. En particular, serán responsables:

a) Las personas que realicen directamente la actividad infractora.

b) Las personas que ordenen dicha actividad cuando quien la ejecute tenga con aquéllas una relación contractual o de hecho, siempre que se demuestre su dependencia de las ordenantes.

c) Las personas que cooperen a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado.

3. Cuando no sea posible determinar el grado de participación de las distintas personas que hubiesen intervenido en la realización de una infracción, la responsabilidad será solidaria, sin perjuicio del derecho a repetir frente a los demás participantes, por parte de quienes hubieran hecho frente a las responsabilidades.

#### *Artículo 56 Prescripción de las infracciones*

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

2. El plazo de prescripción comenzará a contar a partir de la fecha en que la infracción se haya cometido.

3. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador.

El plazo de prescripción se reanudará desde el día siguiente a aquél en que se cumpla un mes de paralización del procedimiento por causa no imputable a la persona presuntamente responsable, o desde el día siguiente a aquél en que termine el procedimiento sin declaración de responsabilidad.

La realización de cualquier actuación encaminada al logro de la finalidad del procedimiento y razonablemente proporcional a dicha finalidad impedirá considerar paralizado el procedimiento, siempre que la misma haya sido acordada por el órgano competente y se encuentre debidamente documentada.

#### *Artículo 57 Potestad sancionadora*

La sanción de las infracciones competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa previstas en esta Norma Foral corresponderá al órgano del departamento que tenga atribuída la competencia en materia de vías

ciclistas y conforme se establezca en el Decreto Foral de estructura orgánica y funcional de dicho departamento.

#### *Artículo 58 Principio «non bis in idem»*

No podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

#### *Artículo 59 Clasificación*

Las infracciones tipificadas en este título serán sancionadas, según la gravedad de las mismas, con las siguientes multas:

- Infracciones leves: Multa de entre 30 a 600 euros.
- Infracciones graves: Multa de entre 601 a 6.000 euros.
- Infracciones muy graves: Multa de entre 6.001 a 60.000 euros.

#### *Artículo 60 Proporcionalidad*

Dentro de los límites establecidos en el artículo anterior, las sanciones se impondrán atendiendo a las siguientes circunstancias:

- a) Intensidad del daño causado.
- b) Grado de culpa o intencionalidad.
- c) Reincidencia, cuando la infracción sea cometida en plazo en el que la anterior infracción de la misma naturaleza aún no haya prescrito.
- d) Beneficio económico obtenido por la persona infractora.
- e) Riesgo objetivo que de la infracción se ha derivado o se derive para el dominio público.

#### *Artículo 61 Prescripción de las sanciones*

1. Las sanciones impuestas por la comisión de faltas muy graves prescribirán a los tres años, en tanto que las impuestas por faltas graves o leves lo harán a los dos años y al año, respectivamente.
2. El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza, en vía administrativa, la resolución por la que se impone la sanción.
3. Interrumpirá la prescripción de la sanción la iniciación, con conocimiento de la persona interesada, del procedimiento de ejecución. La prescripción se reanudará, por la totalidad del plazo, desde el día siguiente a aquél en que se cumpla un mes de paralización del procedimiento por causa no imputable a la persona sancionada.

La realización de cualquier actuación encaminada al logro de la finalidad del procedimiento de ejecución, y razonablemente proporcional a dicha finalidad impedirá considerar paralizado el procedimiento, siempre que la misma haya sido acordada por el órgano competente y se encuentre debidamente documentada.

También interrumpirá la prescripción de la sanción la suspensión judicial de su ejecutividad, comenzándose a contar de nuevo la totalidad del plazo correspondiente desde el día siguiente a aquél en que la suspensión judicial quede alzada.

#### *Artículo 62 Extinción de la responsabilidad*

1. La responsabilidad se extingue:

- a) Por muerte de la persona física sancionada.
- b) Por la ejecución completa de la sanción.
- c) Por la prescripción de la infracción.
- d) Por la prescripción de la sanción.

2. En los casos de extinción de la persona jurídica sancionada, para la ejecución de la sanción o sanciones se estará a lo que dispongan las normas administrativas sectoriales o la normativa de Derecho privado que resulte aplicable.

### **CAPÍTULO III MEDIDAS ACCESORIAS**

#### *Artículo 63 Reparación del daño e indemnización*

1. Sin perjuicio de las sanciones penales o administrativas que en cada caso procedan, la persona infractora deberá reparar el daño causado a las vías ciclistas forales y a sus elementos funcionales en la forma y condiciones fijadas por el órgano sancionador. Esta obligación es imprescriptible en el caso de daños al dominio público.

2. La reparación tendrá como objetivo la restauración del dominio público a su estado originario de la situación alterada previa a los hechos constitutivos de la infracción sancionada. Cuando la reparación no sea posible, la Administración podrá requerir la indemnización correspondiente.

#### *Artículo 64 Multas coercitivas y ejecución subsidiaria*

1. Si los infractores no procedieran a la reparación o indemnización de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior, y una vez transcurrido el plazo señalado en el requerimiento correspondiente, el órgano competente para imponer la sanción podrá acordar la imposición de multas coercitivas o la ejecución subsidiaria.

2. Las multas coercitivas serán reiteradas por lapsos de tiempo que sean suficientes para cumplir lo ordenado, y la cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada por la infracción cometida.

3. La ejecución por la Administración de la reparación ordenada, ante la pasividad de los infractores, será a costa de éstos.

### **CAPÍTULO IV PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

#### *Artículo 65 Principios*

1. El procedimiento sancionador se regirá por los principios establecidos en el Capítulo II del Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común o la legislación estatal que sustituya al mencionado capítulo y tomará como referencia los establecidos en el Capítulo III de la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
2. En todo caso, será aplicable lo previsto en los artículos de esta Sección.

#### *Artículo 66 Concurrencia con proceso penal*

1. Si la persona responsable de la instrucción, en cualquier momento del procedimiento, considerase que los hechos sobre los que instruye pueden ser constitutivos de delito o falta, lo pondrá en conocimiento del órgano competente para resolver, el cual, si estima razonable la consideración de aquella, pondrá dichos hechos en conocimiento del Ministerio Fiscal, solicitándole testimonio sobre las actuaciones practicadas respecto de la comunicación.

Igualmente se solicitará al Ministerio Fiscal comunicación sobre las actuaciones practicadas cuando se tenga conocimiento de que se está siguiendo un proceso penal sobre los hechos a los que se refiere el procedimiento administrativo. La misma comunicación se solicitará cuando el proceso penal se siga sobre hechos que sean resultado o consecuencia de los hechos a los que se refiere el procedimiento administrativo.

2. Recibida la comunicación del Ministerio Fiscal, el órgano competente para resolver el procedimiento sancionador acordará su suspensión hasta que recaiga resolución judicial firme.
3. En todo caso, los hechos declarados probados por resolución judicial penal firme vinculan a los órganos administrativos respecto de los procedimientos sancionadores que se sustancien. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, el órgano competente continuará, en su caso, el procedimiento sancionador teniendo en cuenta los hechos declarados probados en la resolución judicial penal firme.
4. La Administración revisará de oficio las resoluciones administrativas fundadas en hechos contradictorios con los declarados probados en la resolución penal, de acuerdo con las normas que regulan los procedimientos de revisión de oficio.

#### *Artículo 67 Principio de acceso permanente*

1. El procedimiento se desarrollará de acuerdo con el principio de acceso permanente. A estos efectos, en cualquier momento del procedimiento las personas interesadas tienen derecho a conocer su estado de tramitación y a acceder y obtener copias de los documentos contenidos en el mismo.
2. Igualmente, y con anterioridad al trámite de audiencia, las personas interesadas podrán formular alegaciones y aportar los documentos que estimen convenientes.
3. El acceso a los documentos que obren en los expedientes sancionadores ya concluidos se regirá por lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

#### *Artículo 68 Órganos competentes*

1. Son órganos competentes los que se determinen en los Decretos Forales de estructura orgánica y funcional de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
2. Los órganos competentes para la resolución del procedimiento lo serán también para su iniciación.

**3.** Si en el departamento que tenga atribuida la competencia en materia de vías ciclistas hubiere una unidad administrativa especial para la instrucción de procedimientos sancionadores, dicha instrucción recaerá en personal funcionario de dicha unidad. Si no la hubiere, corresponderá a quien sea titular de la Secretaría Técnica del departamento, o, en su defecto, otra persona funcionaria de dicha Secretaría.

**4.** La persona responsable de la instrucción no tendrá ninguna dependencia funcional en lo referente al cumplimiento de su labor instructora y durante el tiempo que dure ésta.

#### *Artículo 69 Personas interesadas*

Son personas interesadas en el procedimiento, además de las inculpadas, quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos.

#### *Artículo 70 Error de imputación*

Si iniciado el procedimiento se constatará que la responsabilidad de la comisión de la infracción no recae sobre las personas inicialmente imputadas, sino sobre otras, se dictará resolución absolviendo a las primeras y se iniciará un nuevo procedimiento respecto de las segundas, si la infracción no hubiera prescrito para éstas. No se considerará interrumpido el plazo de prescripción durante la tramitación del primero de los procedimientos, salvo que en el error de imputación cometido en el mismo hubiesen influido relevantemente las personas imputadas en el segundo procedimiento con el objetivo de eludir su responsabilidad.

#### *Artículo 71 Iniciación de oficio*

**1.** Los procedimientos sancionadores se iniciarán de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de petición razonada de otros órganos o denuncia.

**2.** La petición razonada de otros órganos deberá contener el relato de los hechos que pudieran constituir infracción, su tipificación, la fecha, fechas o periodo de tiempo continuado en que se produjeron, y, si fuera posible, la identificación de las personas presuntamente responsables.

Con la petición razonada deberán aportarse los documentos y pruebas relativos al objeto de la misma que obren en poder del órgano petionario.

**3.** La formulación de una petición razonada no vincula al órgano titular de la facultad sancionadora, si bien deberá comunicar al órgano que la hubiera formulado la decisión sobre la apertura o no del procedimiento.

**4.** La denuncia no convierte, por sí sola, a la persona denunciante en interesada en el procedimiento sancionador.

La persona denunciante no tendrá más participación en el procedimiento que el derecho a recibir comunicación del órgano competente sobre la apertura o no de aquél y, en su caso, de la resolución que le ponga fin.

#### *Artículo 72 Acuerdo de iniciación*

**1.** El acuerdo de iniciación tendrá el contenido mínimo siguiente:

- a) Identificación de la persona o personas presuntamente responsables.

**b)** Los hechos que motivan la incoación del procedimiento, su posible calificación jurídica y las sanciones que pudieran corresponder.

**c)** Persona a quien corresponde la instrucción del procedimiento, con expresa indicación del régimen de recusación de la misma.

**d)** El órgano competente para la resolución del procedimiento y norma que le atribuya la competencia.

**2.** El acuerdo de iniciación se comunicará a la persona responsable de la instrucción y se notificará a quien haya sido inculcado y demás personas interesadas, indicándoles que tienen un plazo de quince días para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y para solicitar la apertura de un periodo probatorio y proponer los medios de prueba que consideren adecuados.

Al acuerdo de iniciación se acompañarán la solicitud de apertura del procedimiento, la denuncia o la petición razonada, así como los documentos y pruebas que a éstas se hayan adjuntado o haya tenido en cuenta el órgano titular de la competencia sancionadora para abrir el procedimiento.

### *Artículo 73 Prueba*

**1.** Se abrirá un periodo probatorio en los siguientes supuestos:

**a)** Cuando, en el trámite de alegaciones establecido en el artículo precedente, lo solicite cualquiera de las personas interesadas con proposición de medios de prueba concretos, siempre que alguno de éstos sea considerada pertinente por la persona responsable de la instrucción, quien motivará sus decisiones de inadmisión de la solicitud de apertura de periodo probatorio y de rechazo de pruebas concretas, en aplicación de los artículos 80 y 137.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

**b)** Cuando, en ausencia de solicitud de parte interesada, la persona responsable de la instrucción lo considere necesario para el esclarecimiento de los hechos y determinación de los responsables.

**2.** El periodo probatorio durará treinta días hábiles.

**3.** La práctica de las pruebas se realizará de conformidad con lo establecido en el artículo 81 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

### *Artículo 74 Propuesta de resolución*

Concluido, en su caso, el periodo probatorio, la persona responsable de la instrucción formulará propuesta de resolución, la cual deberá contener:

**A)** Si estima que existe infracción y responsabilidad:

**a)** Los hechos que considere probados y la valoración de la prueba en que se funde tal consideración.

**b)** Las personas que considere responsables, los preceptos y la valoración de la prueba en que tal consideración se funde.

**c)** Los preceptos tipificadores de infracciones en que considere subsumidos los hechos y las razones de tal consideración.



**d)** Las sanciones y consecuencias accesorias que estime procedentes, los preceptos en que se determinen, las circunstancias que a tal efecto haya considerado, los preceptos y valoración probatoria en que se funde tal consideración.

**e)** La alteración de la situación precedente que considere ocasionada por la infracción y los daños y perjuicios derivados de la misma que considere acreditados, las razones de tales consideraciones, las actividades de reparación o indemnizaciones que se propongan y las razones de esta proposición.

**B)** Si estima que no existe infracción o responsabilidad:

**a)** La determinación de si tal estimación se debe a una valoración probatoria o a una apreciación jurídica y el razonamiento que funda una u otra.

**b)** La propuesta de absolución.

#### *Artículo 75 Audiencia a las personas interesadas*

**1.** La propuesta de resolución se notificará a las personas interesadas, indicándoles que disponen de un plazo de quince días para formular alegaciones. En tal notificación se les comunicará que durante dicho plazo se les pondrá de manifiesto el expediente, a fin de que puedan consultarlo y obtener copias de los documentos que obren en el mismo.

**2.** Concluido el trámite de audiencia, la persona responsable de la instrucción cursará inmediatamente la propuesta de resolución al órgano competente para resolver el procedimiento, junto con los documentos, alegaciones e informaciones que obren en el expediente.

#### *Artículo 76 Reducción y prórroga de plazos*

**1.** La persona responsable de la instrucción podrá, motivadamente, y si no mediare oposición de las partes, acortar la duración del periodo probatorio en consideración al número y la naturaleza de las pruebas a practicar. También podrá, motivadamente, acortar los plazos para la realización de los trámites de alegaciones establecidos en esta Norma Foral, en atención a la menor gravedad de los hechos considerados y al número y escasa complejidad de las cuestiones jurídicas implicadas y de los documentos y pruebas que haya puesto a disposición de las personas interesadas para evacuar dichos trámites.

**2.** La persona responsable de la instrucción podrá, motivadamente, prorrogar los plazos de dichos trámites de alegaciones y el del periodo de prueba, por una sola vez e idéntico o inferior tiempo al establecido en el correspondiente artículo de esta Norma Foral, siempre que, por el número y la naturaleza de las pruebas a practicar, la complejidad de las situaciones fácticas y cuestiones jurídicas analizadas u otras razones atendibles, sea preciso para lograr la adecuada determinación de los hechos y las responsabilidades o para garantizar la eficaz defensa de los imputados.

Mientras dure la prórroga no correrá el plazo de seis meses establecido en el artículo 79.4 de esta Norma Foral.

#### *Artículo 77 Recursos*

Los actos de la persona responsable de la instrucción que denieguen la apertura del periodo probatorio o la práctica de algún medio de prueba propuesto por las partes, serán susceptibles de recurso, en el plazo de tres días, ante el órgano competente para resolver el procedimiento, el cual decidirá, sin más trámite, en el plazo de tres días, considerándose su silencio desestimatorio.

## *Artículo 78 Actuaciones complementarias*

**1.** Antes de dictar resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias que considere necesarias para la resolución del procedimiento.

Las actuaciones complementarias se llevarán a cabo en el plazo de veinte días, el cual se podrá acortar o prorrogar en los términos y por las causas fijadas en el artículo 76 de esta Norma Foral.

**2.** Una vez realizadas las actuaciones complementarias, se pondrá su resultado a la vista de las personas interesadas, a fin de que puedan alegar lo que estimen pertinente en el plazo de cinco días.

**3.** El plazo de seis meses previsto en el número 4 del artículo siguiente quedará suspendido desde la fecha de la resolución que acuerde la realización de actuaciones complementarias hasta la conclusión del trámite establecido en el punto 2 de este artículo.

**4.** No tendrán la consideración de actuaciones complementarias los informes preceptivos que precedan inmediatamente a la resolución final del procedimiento.

## *Artículo 79 Resolución del procedimiento*

**1.** El órgano competente dictará resolución motivada, que decidirá sobre todas las cuestiones planteadas por las personas interesadas y aquellas otras derivadas del procedimiento. La resolución que resuelva el procedimiento deberá tener el contenido que se establece en el artículo 74 de esta Norma Foral, además del que fije la legislación básica aplicable.

**2.** El órgano competente para resolver únicamente podrá variar la relación de hechos expresada en la propuesta de resolución, matizándolos o tomando en cuenta otros, si la variación proviene de las actuaciones complementarias a las que se refiere el precedente artículo o de la diferente valoración de las pruebas y actos de instrucción realizados por la persona responsable de la misma. En ambos casos, el órgano competente para resolver motivará específicamente en la resolución la variación fáctica.

No podrá, en ningún caso, consistir la variación a que se hace referencia en el párrafo precedente en la incorporación de hechos que no guarden relación con el objeto del procedimiento fijado en el acto de incoación, salvo que ello sea en beneficio de la persona imputada.

**3.** Si como consecuencia de la variación fáctica a la que se refiere el número precedente o de la diferente calificación jurídica de los hechos y circunstancias fijadas en la propuesta de resolución el órgano competente para resolver estimase que no procede admitir la absolución propuesta por la persona responsable de la instrucción, que debe establecerse una respuesta sancionadora más grave que la estimada por ésta o que debe fijarse una reparación o indemnización por los daños causados por la infracción que la propuesta de resolución no contiene o mayor que la que ésta expresa, dicho órgano deberá, antes de dictar resolución, conceder un plazo de diez días a fin de que las personas interesadas aleguen lo que estimen pertinente o, en su caso, propongan práctica de prueba sobre los hechos que se hubieren tomado en cuenta en la variación fáctica. Inmediatamente después de concluido este trámite se dictará resolución y se notificará a las partes.

En la diligencia por la que se comunique el plazo de alegaciones establecido en el párrafo precedente se expresará con precisión y se motivará la concreta variación, respecto de la propuesta de resolución, que el órgano competente para resolver entiende necesario introducir en la resolución definitiva.

4. Si no hubiera sido notificada la resolución en el plazo de seis meses desde la iniciación del procedimiento se producirá la caducidad de éste en los términos y con las consecuencias que establece la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

El transcurso del referido plazo de seis meses quedará interrumpido, además de en los casos que así se establecen en esta Norma Foral, mientras el procedimiento se encuentre paralizado por causas imputables a las personas interesadas.

5. La resolución será ejecutiva cuando adquiera firmeza en la vía administrativa. En la resolución se adoptarán, en su caso, las disposiciones cautelares precisas para garantizar su eficacia en tanto no sea ejecutiva.

## **TÍTULO IV**

### **DENOMINACIÓN «GIPUZKOAKO BIDEGORRIAK»**

#### *Artículo 80 Denominación «Gipuzkoako Bidegorriak»*

1. Con el fin de regularizar la difusión de la Red de Vías Ciclistas y de ir ordenando progresivamente sus características funcionales de cara al ciudadano, se ha creado la denominación y marca registrada «Gipuzkoako Bidegorriak», para acoger bajo una denominación común única a aquellas vías ciclistas, sean de titularidad foral o no, que resulten de interés general para el Territorio Histórico de Gipuzkoa y que reúnan ciertos requisitos funcionales mínimos.

2. El órgano competente en materia de vías ciclistas es quien queda expresamente facultado para otorgar esta denominación a un tramo dado de vía ciclista.

3. Este trámite puede producirse a instancia foral, municipal, o de otro titular, siempre y cuando exista interés y acuerdo por todas las partes.

4. Sin perjuicio de otras mejoras que pudieran resultar procedentes, con anterioridad al otorgamiento de dicha denominación, será imprescindible la regularización de la señalética de la vía ciclista con arreglo a la normativa de tráfico y circulación, así como con arreglo al Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales.

5. Las condiciones de utilización de la denominación, de cara a la difusión de un tramo concreto de vía ciclista, serán establecidas también por el órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas.

6. La utilización de dicha denominación sin el referido otorgamiento y autorización por parte del órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas, será motivo de inicio de las acciones legales que procedan.

## **TÍTULO V**

### **POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA**

#### *Artículo 81 Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*

1. El órgano que tenga asignadas las competencias en materia de vías ciclistas elaborará la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

2. Dicha Estrategia definirá las políticas y líneas de actuación que tendrán como objetivo final la potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa. Asimismo, concretará los recursos necesarios para su ejecución, su programación temporal, los sistemas de coordinación con otras administraciones y agentes, así como los mecanismos para su evaluación.

3. La elaboración de dicha Estrategia se concibe como un proceso participativo en el que tendrán cabida todas las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales y ciudadanía interesada.

4. La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa será revisada, al menos, cada 5 años.

#### *Artículo 82 El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*

1. El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa se define como un órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales vinculados a la bicicleta y a la movilidad ciclista en Gipuzkoa.

2. El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa será constituido como órgano adscrito al departamento foral que tenga asignadas las competencias en materia de vías ciclistas.

3. Las funciones genéricas del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa son:

a) Asesorar la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa y sus revisiones.

b) Participar en el seguimiento y evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

c) La contribución a la potenciación del uso de la bicicleta en la movilidad desarrollada en Gipuzkoa.

d) La contribución a la potenciación del uso ciclista en las vías ciclistas, tanto de la red foral como de las locales y comarcales, como en otros ámbitos viarios adecuados para la práctica ciclista cómoda y segura.

e) La coordinación de actuaciones e intercambio de experiencias.

f) La participación y concertación entre sus miembros.

4. Sus funciones específicas, estructura, funcionamiento y composición vendrán determinados mediante reglamento emitido por el órgano que tenga asignadas las competencias en materia de vías ciclistas.

*Véase D. Foral [GIPUZKOA] 70/2008, 9 setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa («B.O.G.» 16 setiembre).*

### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

#### *DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA*

Mediante Decreto Foral podrán ser actualizadas las cuantías de las sanciones previstas en el artículo 59 de esta Norma Foral, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

#### *DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA EVALUACIÓN NORMATIVA*

Cada dos años, cumplidos desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral, la Diputación Foral remitirá un informe a las Juntas Generales sobre el cumplimiento de los objetivos, previsiones y mandatos que en la misma se establecen, como apoyo a la función de evaluación normativa que la Cámara tiene encomendada según establece la Norma Foral de Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

#### *DISPOSICIÓN DEROGATORIA*

Quedan derogadas cuantas disposiciones forales de igual o inferior rango del ámbito del Territorio Histórico de Gipuzkoa se opongan y contradigan a lo establecido en esta Norma Foral.

## **DISPOSICIONES FINALES**

### *Primera*

Se autoriza al Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Norma Foral.

### *Segunda*

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

**ANEXO I**  
**CATALOGO OFICIAL DE SEÑALES DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES**

SEINALE BERTIKALAK / SEÑALES VERTICALES

	<p>BIZIKLETA-PISTA R-407 a</p>	<p>Ziklo-gidariek nahitaez erabili behar dute seinaleak adierazten duen bidea – bidearen hasieran kokatuta –, eta gainontzeko erabiltzaileek debekatuta daukate bide hori erabiltzea. Seinalea zerrenda gorri batek zeharkatuta dagoenean, bizikleta-pistaren bukatua adierazten du.</p>
	<p>PISTA BICI R-407 a</p>	<p>Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla. Atravesada con franja roja indica el fin de la pista ciclista.</p>
	<p>BIZIKLETA-BIDEZIDORRA PARTEKATUA</p>	<p>Oinezkoentzako bidea, txirrindulariek ere erabil dezaketena.</p>
	<p>SENDA-BICI DE COEXISTENCIA</p>	<p>Camino peatonal que puede ser utilizado también por ciclistas.</p>
	<p>BIZIKLETA-BIDEZIDORRA BEREIZTUA</p>	<p>Oinezkoentzako eta bizikletaz ibiltzeko bidea, oinezkoen eta txirrindularien espazioak bereiztuta dituena.</p>
	<p>SENDA-BICI SEGREGADA</p>	<p>Camino peatonal y ciclista con separación del espacio de los peatones y los ciclistas.</p>
	<p>IBILGAILU MOTORDUNEKIN PARTEKATUTAKO BIDEA</p>	<p>Hiriako espazioetan egon ohi diren zenbait kaletan –bizitegi-kaletan (S-28)–, oinezkoek eta ibilgailuek espazioa partekatzeko erak arautzen dituzten seinaleez gain, trafiko txikia dagoen eta txirrindulariek oinezko eta ibilgailuekin partekatzen dituzten bide eta errepideetan ere jar daiteke seinale hau, bide motari egokituak abiadura-mugaketekin batera.</p>
	<p>VIA COMPARTIDA CON TRAFICO MOTORIZADO</p>	<p>Además de las señales que establecen normas de convivencia entre peatones y vehículos en ciertas calles como las denominadas calles residenciales (S-28), propia de espacios urbanos, en caminos y carreteras de bajo tráfico en los que los ciclistas comparten la vía con peatones y vehículos motorizados, se puede implantar esta señal acompañada de unas limitaciones de velocidad adecuadas al tipo de vía.</p>

	BIZIKLETA-LERRO ETA BIZIKLETA-BAZTERBIDEA	Bizikleta-lerro edo galtzadari atxikitako bizikleta-bidea adierazten duten S-64 seinaleen egokitzapena.
	CARRIL-BICI Y ARCEN BICI	Adaptación de las señales S-64 de carril bici o vía ciclista adosada a la calzada.
	TXIRRINDULARIANTZAKO BIDEGURUTZEA P-22	Ibilgailu motordunei adierazten die txirrindularientzako pasabide bat gertu dagoela.
	CRUCE DE CICLISTAS P-22	Advierte a los vehículos motorizados de la proximidad de un paso de ciclistas.

INFORMAZIOA EMATEN DUTEN SEINALE BERTIKALAK / SEÑALES VERTICALES INFORMATIVAS

	BIZIKLETA-IBILBIDEA	Bidea Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sare Orokorren barruan dagoela adierazten du.
	ITINERARIO CICLISTA	Indica la pertenencia a la Red General de vías ciclistas de Gipuzkoa.
	IBILBIDEA ADIERAZTEN DUTENAK	Bizikleta-ibilbidea zein den adierazten dute.
	INDICATIVAS DEL ITINERARIO	Informan sobre el recorrido del itinerario ciclista.
	KILOMETROEN BERRI EMATEN DUEN GEZIA	Bizikleta-bide baten barruan, leku jakin batzuetara dagoen distantziaren berri ematen du, geziak adierazten duen noranzkoan.
	FLECHA KILOMETRICA	Informa de las distancias a lugares determinados dentro de una vía ciclista en la dirección indicada.

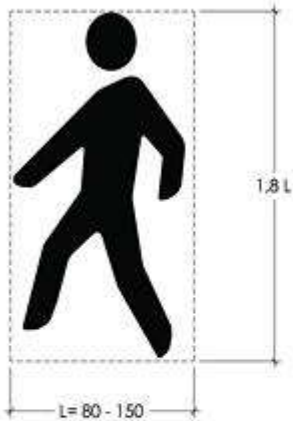


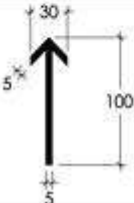
	<b>TXIRRINDULARIEK BETE BEHARREKO SEINALEAK S-880</b>	Dagokion seinale bertikalaren azpian, seinale hori bizikletentzat bakarrik dela adierazten du.
	<b>APLICACION DE SEÑALES A LA BICICLETA S-880</b>	Indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la señal se refiere exclusivamente a las bicicletas.
	<b>BIZIKLETA-APARKALEKUA</b>	Bakar bakarrik bizikletak aparkatzeko gunea.
	<b>APARCAMIENTO BICICLETAS</b>	Espacio destinado exclusivamente al aparcamiento de bicicletas.

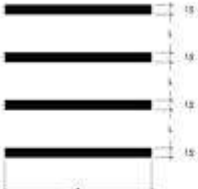
**BIDEAREN GAINEKO SEINALEAK / MARCAS VIALES**

	<b>TXIRRINDULARIENTZAKO PASABIDEA</b>	Galtzadaren gainean egindako bi zehar-marra dira, etenak eta paraleloak. Seinaleak txirrindularientzako pasabidea dagoela adierazten du.
	<b>PASO DE CICLISTAS</b>	Marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indicando un paso para ciclistas.

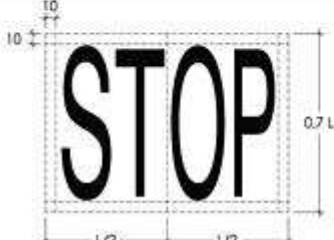
	<b>BIZIKLETAREN SINBOLOA</b>	
	<b>SIMBOLO BICICLETA</b>	

	OINEZKOAREN SINBOLOA	
	SIMBOLO PEATON	

	BIZIKLETEK ZER NORANKOTAN ZIRKULATU BEHAR DUTEN ADIERAZTEKO GEZIA	
	FLECHA DE SENTIDO DE CIRCULACION CICLISTA	

	OHARTARAZTEKO MARRA	Zehar-marrak dira, elkargune arriskutsu bat gertu dagoela adierazteko.
	LINEA DE ADVERTENCIA	Líneas transversales para advertir de la aproximación a una intersección peligrosa.

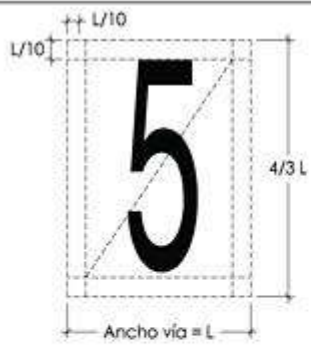
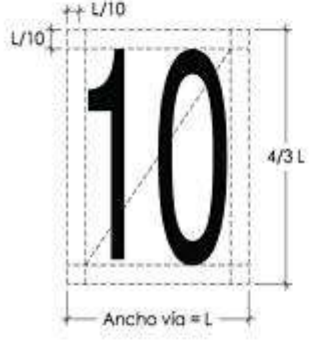
	GELDITZEKO MARRA	
	LINEA DE DETENCION	

	STOP SINBOLOA	
	SIMBOLO STOP	

	<p>PASATZEN UTZI BEHAR DELA ADIERAZTEN DUEN MARRA</p>	
	<p>LINEA DE CEDA EL PASO</p>	
	<p>PASATZEN UTZI BEHAR DELA ADIERAZTEKO SINBOLOA</p>	
	<p>SIMBOLO CEDA EL PASO</p>	
	<p>BIZIKLETA-I.ERROAK BEREIZTEKO MARRA</p>	
	<p>LINEA DE SEPARACION CARRILES BICI</p>	

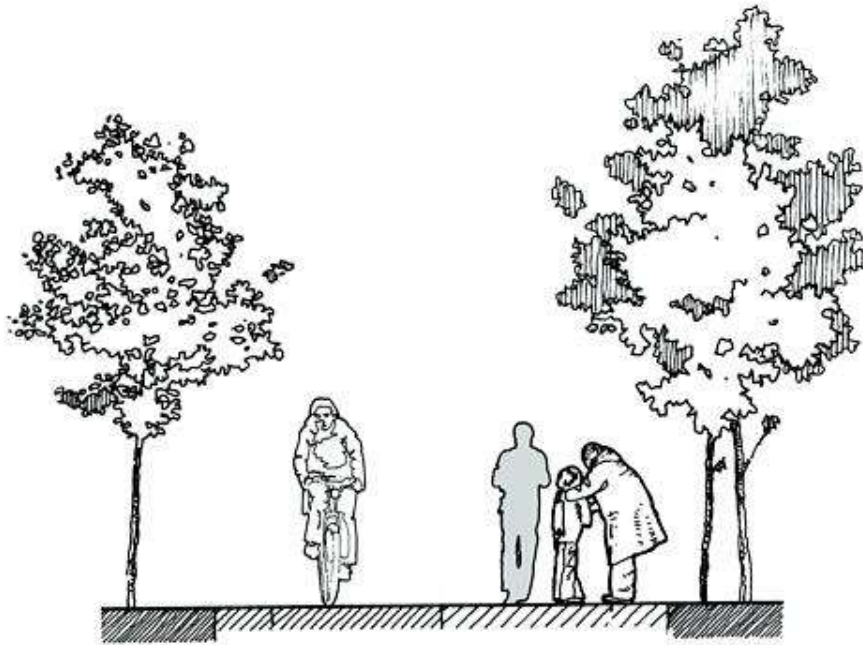
	<p>GALTZADA MUGATZEN DUTEN MARRAK</p>	<p>Galtzada mugatzen duten marrak, bizikletak ibiltzeko zerrenda bereiztuta daukaten bizikleta-pista, bizikleta-espaloai eta bizikleta-bidezidorretan.</p>
	<p>LINEAS DE DELIMITACION DE CALZADA</p>	<p>Delimitación de calzada en pistas bici, acera bici y sendas bici con segregación de banda ciclista.</p>

	<p>NORANZKOAK BEREIZTEKO MARRA</p>	<p>Bi noranzko dituzten bizikleta-bideetan, noranzko bakoitza bereizteko marra (jarraitua edo etena)</p>
	<p>LINEA DE SEPARACION DE SENTIDOS</p>	<p>Línea de separación de sentidos en vías ciclistas bidireccionales (continua o discontinua).</p>

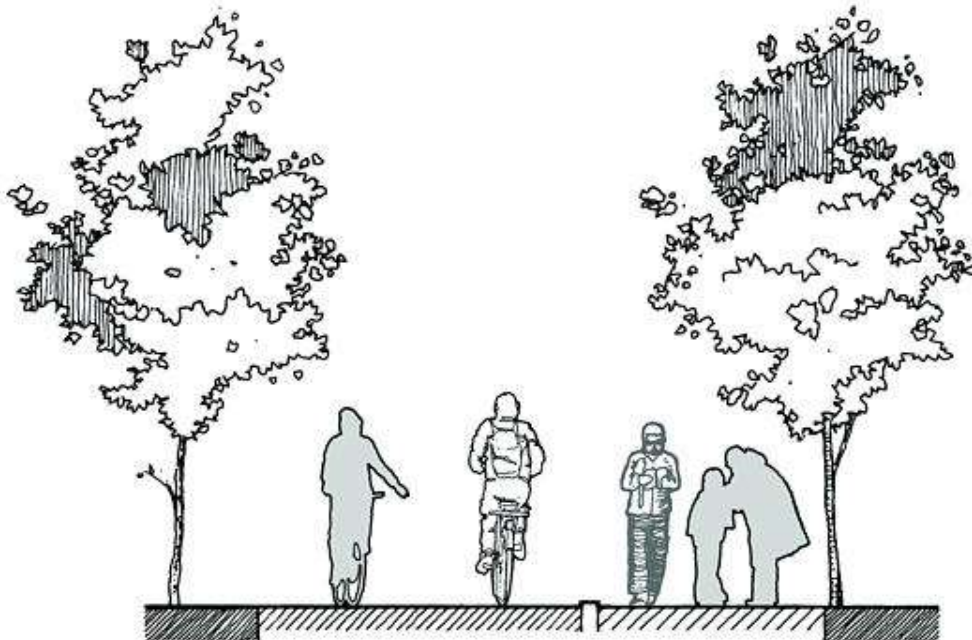
 <p>Diagram of a speed limit sign '5'. The sign is contained within a square frame with side length <math>L</math>. The height of the sign is <math>\frac{4}{3}L</math>. The top margin is <math>\frac{L}{10}</math>. The width of the sign is <math>L</math>.</p>	<p>BIZIKLETA-BIDEETAN GEHIENENKO ABLADURA ADIERAZTEKO SINBOLOA</p>	
 <p>Diagram of a speed limit sign '10'. The sign is contained within a square frame with side length <math>L</math>. The height of the sign is <math>\frac{4}{3}L</math>. The top margin is <math>\frac{L}{10}</math>. The width of the sign is <math>L</math>.</p>	<p>SIMBOLO DE VELOCIDAD MAXIMA EN VIA CICLISTA</p>	

(Neurriak cm-tan daude) / (Dimensiones en cm.)

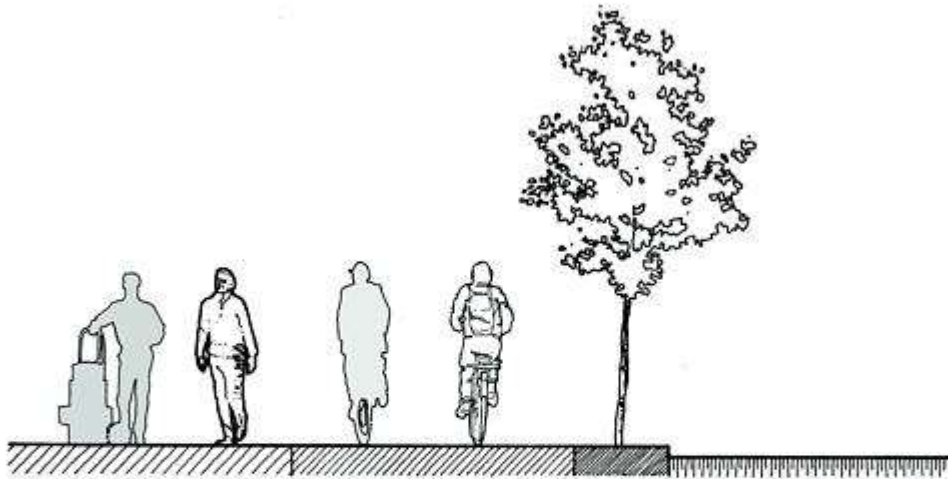
## ANEXO II SECCIONES TIPO



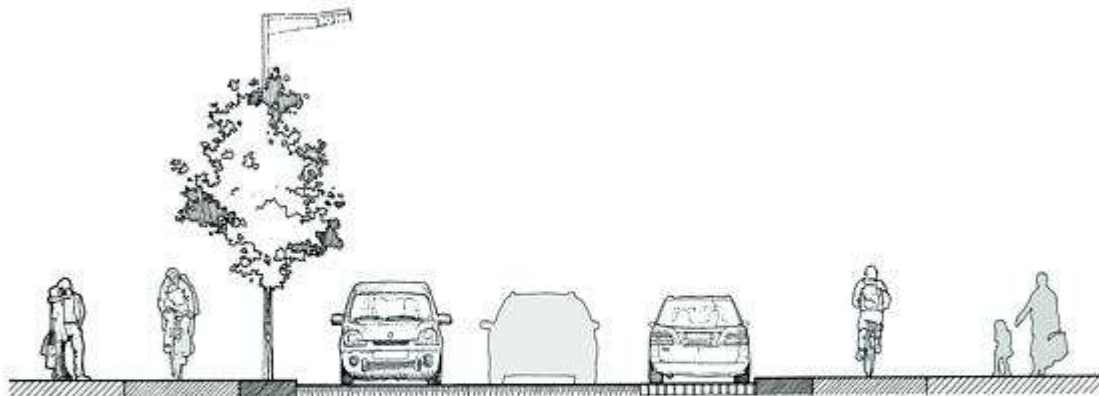
BIZIKLETA-BIDEZIDORRA BEREIZTU GABE  
SENDA BICI SIN SEGREGACION



BIZIKLETA-BIDEZIDORRA BEREIZTUTA  
SENDA BICI CON SEGREGACION

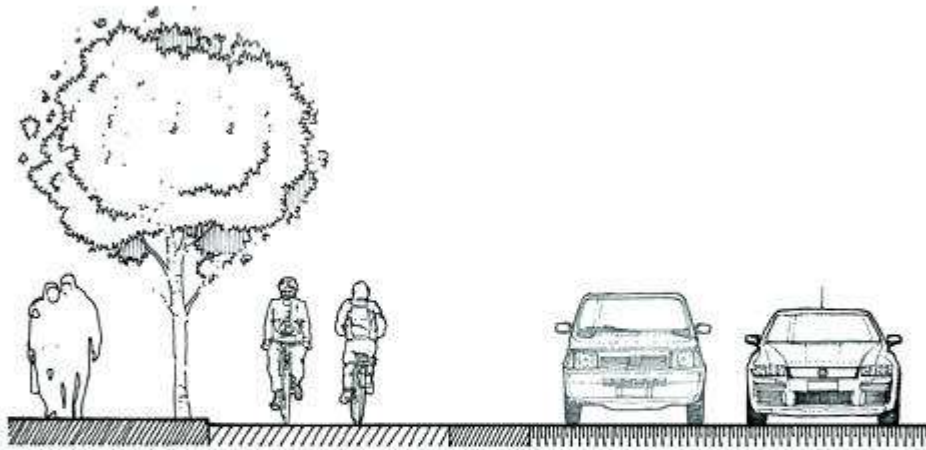


BIZIKLETA-ESPALOIA NORANZKO BIKOA  
ACERA BICI BIDIRECCIONAL

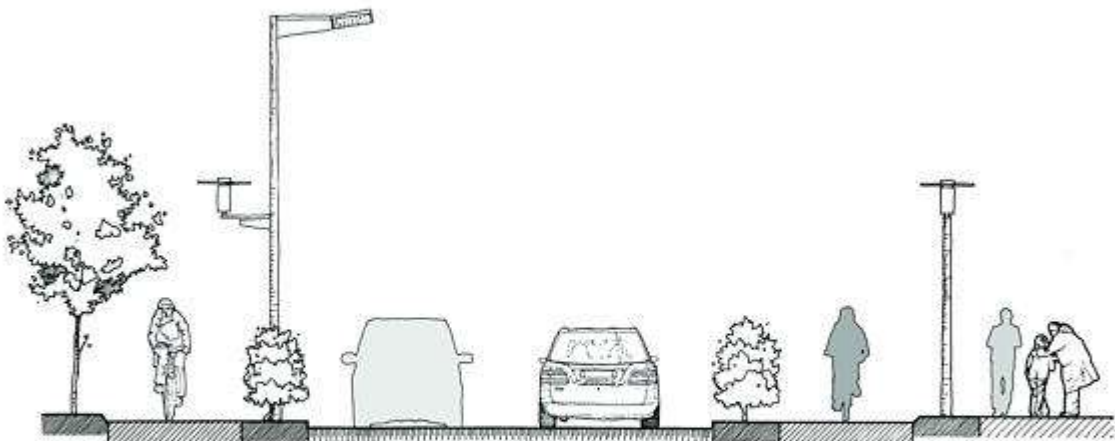


BIZIKLETA-ESPALOIA NORANZKO BAKARREKOA  
ACERA BICI UNIDIRECCIONAL





BIZIKLETA-PISTA NORANZKO BIKOA  
PISTA BICI BIDIRECCIONAL



BIZIKLETA-PISTA NORANZKO BAKARREKOA  
PISTA BICI UNIDIRECCIONAL

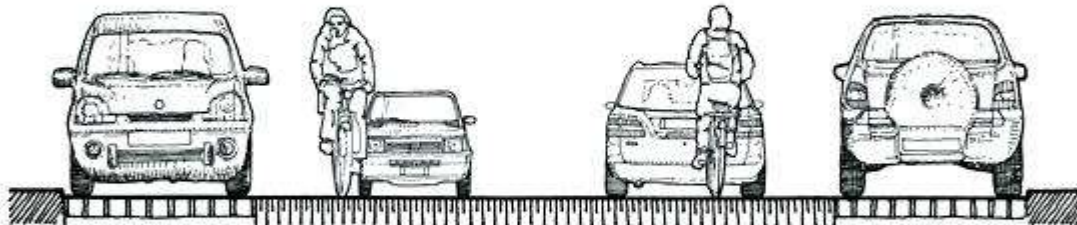




BIZIKLETA-LERROA ETA BIZIKLETA-BAZTERBIDEA  
CARRIL BICI Y ARCEN BICI

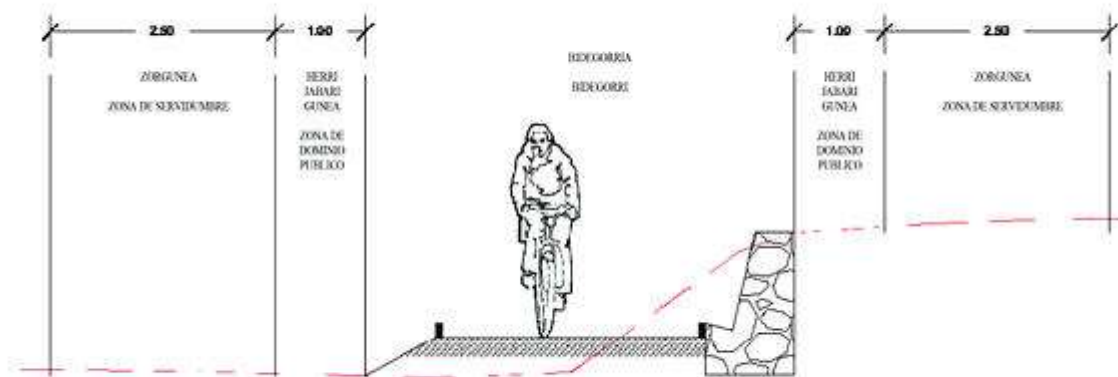


BIZIKLETA-LERRO BABESTUA  
CARRIL BICI-PROTEGIDO



IBILGAILU MOTORDUNEKIN PARTEKATUTAKO BIDEA  
VIA COMPARTIDA CON TRAFICO MOTORIZADO

**ANEXO III**  
**DOMINIO PÚBLICO - ZONA DE PROTECCIÓN**



**ANEXO IV**  
**MARCA «GIPUZKOAKO BIDEGORRIAK»**

